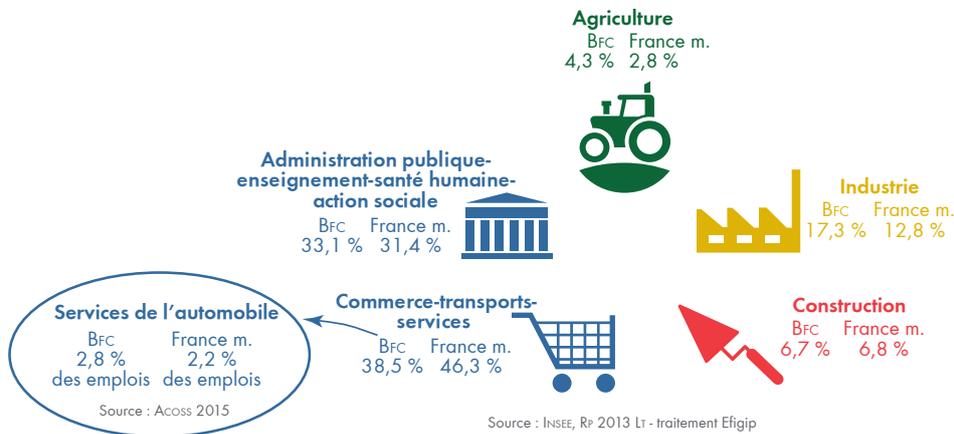


État des lieux
avril 2017

Les services de l'automobile en Bourgogne-Franche-Comté

Services de l'automobile : une branche plus représentée en région qu'au niveau national



De l'emploi local et de nombreuses mutations

En 2015, la branche des services de l'automobile compte 18 500 salariés répartis dans près de 5 500 établissements. De 2008 à 2015, l'emploi salarié diminue de 9 % et cette tendance est accentuée dans le commerce d'automobiles.

L'activité est présente dans toutes les zones d'emploi de la région. L'emploi de cette branche a la particularité d'être non délocalisable.

La branche doit faire face à de nombreux changements sociétaux et en particulier le rapport différent à l'automobile des nouvelles générations. Elle est également fortement dépendante du pouvoir d'achat des usagers.

La branche fait état de besoins de recrutement notamment de moniteurs d'auto-écoles, de techniciens confirmés en mécanique et de mécaniciens sur véhicules industriels et utilitaires. La polyvalence est fortement recherchée à l'image de l'évolution du métier de carrossier nécessitant également des compétences en maintenance pour permettre une diversification de l'activité et une meilleure employabilité des salariés.

Le marché du véhicule électrique présente un réel potentiel mais nécessite des investissements publics (bornes de recharge) et un renforcement de l'autonomie des véhicules pour franchir un cap.

La filière recyclage représente un potentiel d'emplois mais nécessite d'être accompagnée pour se développer.

	Services de l'automobile BFC	
	/ens. secteurs BFC	/Services auto FRANCE
% évolution nb salariés 2008-2015	⊖	⊖
% femmes	⊖	⊕
% jeunes (- 25 ans)	⊕	⊕
% ouvriers	⊕	⊕
% ouvriers non qualifiés	⊖	⊕
% établissements 1 à 9 sal	⊕	
% établissements 10 à 49 sal	⊕	
% évol. nb travailleurs frontaliers 2002-2015	⊖	

Spécificités de l'emploi

Fin 2015, 18 500 salariés travaillent au sein de 5 460 établissements

Cette branche se caractérise par une multitude d'activités aux problématiques très différentes. Les activités de commerce et de réparation d'automobiles concentrent 63 % des salariés de la branche (respectivement 35 % pour le commerce et 28 % pour la réparation). L'activité de commerce automobile concerne proportionnellement moins de salariés qu'au plan national (-3 points) contrairement à la réparation (+2 points en région).

Les établissements de la branche se caractérisent par une taille plus faible qu'en moyenne : 88 % comptent de 1 à 9 salariés contre 81 % pour l'ensemble des secteurs en région. Ceux de 10 à 49 salariés sont à l'inverse moins représentés : 10 % contre 15 % en moyenne.

Répartition des salariés selon les principaux types d'activité des établissements

Activité en A 732	salariés en 2015		évolution
	nb	%	2008-2015 %
Ensemble branche, dont :	18 448	100	-9
Commerce d'automobiles	6 533	35	-19
Réparation d'automobiles	5 187	28	-2
Commerce d'équipements automobile (hors démolisseurs)	1 456	8	-1
Enseignement de la conduite	1 144	6	+9
Commerce et réparation de poids lourds	1 096	6	+5
Stations-service	1 068	6	-8
Contrôle technique	514	3	+0
Location de véhicules	414	2	-21
Commerce et réparation de motocycles	411	2	-21

Sources : ACOSS 2008-2015, INSEE Sirene 2013, IRPauto 2014 – traitement Efigip

Un secteur marqué par la diminution de ses effectifs

Si le nombre d'entreprises de la branche progresse depuis une dizaine d'années, en lien notamment avec la mise en place du statut d'auto-entrepreneur, l'emploi salarié pour sa part diminue. Sur la période 2008 - 2015, il a diminué globalement de 9 % contre -6 % pour l'ensemble de l'activité régionale. Cette diminution est plus soutenue de 3 points que celle de la branche au plan national.

Les plus fortes diminutions d'emploi en proportion concernent les activités de commerce et réparation de motocycles et les activités de commerce d'automobiles avec respectivement -21 % et -19 % (-15 % au plan national). En volume, c'est néanmoins le commerce d'automobiles (concessions) qui souffre le plus avec près de 1 500 emplois salariés détruits.

La tendance est également négative, mais avec un moindre impact sur l'emploi, pour les activités de réparation d'automobiles (agents et mécaniciens réparateurs indépendants) avec -120 emplois ou de stations services (-100 emplois).

Pour d'autres activités en revanche, le nombre d'emplois a progressé entre 2008 et 2015. C'est notamment le cas pour l'enseignement de la conduite (+100 emplois).

Le contexte économique et les évolutions sociétales pèsent sur l'emploi

La baisse de l'emploi dans la réparation et le commerce automobile est le reflet de plusieurs causes :

- développement chez les automobilistes d'une consommation de crise qui les éloigne des réseaux de marque, même durant la période de garantie du véhicule,
- dégradation du pouvoir d'achat de véhicules neufs,
- fiabilité des modèles entraînant des entretiens de plus en plus curatifs plutôt que préventifs,
- dépense automobile concurrencée par d'autres dépenses qui amènent les automobilistes à se détourner des réseaux de réparation traditionnels (croissance des entreprises sans salarié, particuliers qui assurent eux mêmes l'entretien et la réparation...).

L'activité de commerce et réparation de motocycles suit la même tendance avec un volume de ventes en baisse, des évolutions technologiques qui contribuent au vieillissement du parc moto, un moindre kilométrage annuel et des dépenses d'entretien qui diminuent.

Maintien de l'emploi dans le commerce et la réparation de poids lourds

L'emploi dans le secteur du véhicule industriel progresse après s'être maintenu durant la crise économique de 2008. Les entreprises du poids lourd emploient du personnel qualifié aux compétences spécifiques acquises grâce à l'expérience et la formation. Pour maintenir leur personnel en période de crise et rebondir lors de la reprise, ces entreprises ont développé une activité de vente de services après vente afin de vendre des heures ateliers. La baisse de l'emploi durant la crise a ainsi surtout concerné des effectifs administratifs.

Nombreuses transformations dans l'activité carrosserie

Le nombre de carrossiers diminue fortement depuis 2000. Cette baisse est due à une combinaison de facteurs :

- baisse des sinistres,
- pression des mutuelles et assureurs : 80 % des opérations de carrosserie sont couvertes par les assureurs et mutuelles qui visent à réduire le coût de la facturation,
- évolution structurelle et technologique du véhicule (plastique, aluminium... qui rend plus complexes les interventions et implique de nouveaux procédés de soudure,
- progression de l'électronique embarquée sur les véhicules qui constitue une nouvelle contrainte dans les phases de montage et démontage d'éléments électroniques,
- exigence plus élevée de la clientèle sur le service proposé : mise à disposition d'un véhicule de courtoisie, développement du service rapide (rendu possible grâce aux technologies de "débosselage sans peinture", à l'évolution des produits et des techniques de peinture).

Ces facteurs induisent une diminution du nombre d'entreprises et de salariés, ainsi que des tendances d'évolution de l'activité des entreprises, à savoir :

- progression de l'organisation en réseau : le regroupement en réseau des carrossiers est croissant compte-tenu de la nécessité de rentabilité et l'impulsion des fabricants de peinture, des distributeurs stockistes ou des centrales d'achat,
- réintégration de l'activité carrosserie au sein même des concessions : la baisse de l'activité induit la disparition de structures sous-traitantes de petite taille et le regroupement des autres,
- diversification de l'offre de prestation : afin d'améliorer la rentabilité de l'entreprise, les carrossiers tendent à diversifier leur offre de service : pare brise, entretien automobile, climatisation...

Ces évolutions organisationnelles et structurelles amènent aujourd'hui les carrosseries à privilégier la double compétence carrosserie/entretien.

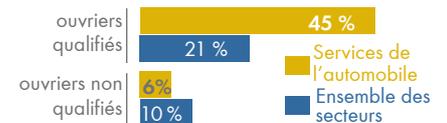
Forte part d'emplois d'ouvriers et salariés plus jeunes qu'en moyenne

Dans cette branche, 51 % des salariés sont ouvriers, contre 31 % en moyenne tous secteurs d'activité. Parmi les ouvriers, seuls 6 % sont non qualifiés. La part de chefs d'entreprises ou cadres est de 7 % soit 6 points de moins que dans l'ensemble des secteurs en région.

Les femmes représentent 24 % des salariés (23 % au plan national) contre 52 % en moyenne en région. C'est une part relativement faible compte tenu de métiers commerciaux et administratifs présents au sein de la branche.

Les salariés des services de l'automobile sont plus jeunes que dans l'ensemble des secteurs en région, en lien notamment avec une part d'apprentis élevée. Les parts de jeunes âgés de moins de 25 ans et de salariés de 25-34 ans sont respectivement de 17

Part de salariés ouvriers



Source : INSEE, DADS 2013 - traitement Efigip

Répartition des salariés selon le genre



Source : INSEE, DADS 2013 - traitement Efigip

% et 26 % contre 10 % et 21 %. Les plus de 50 ans sont logiquement moins représentés dans la branche en région que dans l'ensemble des secteurs en région et qu'au niveau national : 24 % contre 30 %. Les perspectives de départs à la retraite existent mais elles sont donc plus réduites qu'en moyenne. Ainsi par exemple, 29 % des ouvriers qualifiés de la réparation automobile en activité en 2009 en région auront cessé leur activité en 2020 contre près d'un tiers en moyenne tous métiers confondus.

Forte part de Cdi, faible recours à l'intérim

Selon la branche, 86 % des salariés bénéficient d'un Cdi. Plusieurs années de formation et de pratique sont nécessaires pour acquérir un geste professionnel sûr et de l'expertise en atelier. Pour ces raisons, la Branche mise sur la formation initiale en alternance pour renouveler ses compétences. Les entreprises font peu appel à l'intérim.

Part de salariés âgés de moins de 25 ans



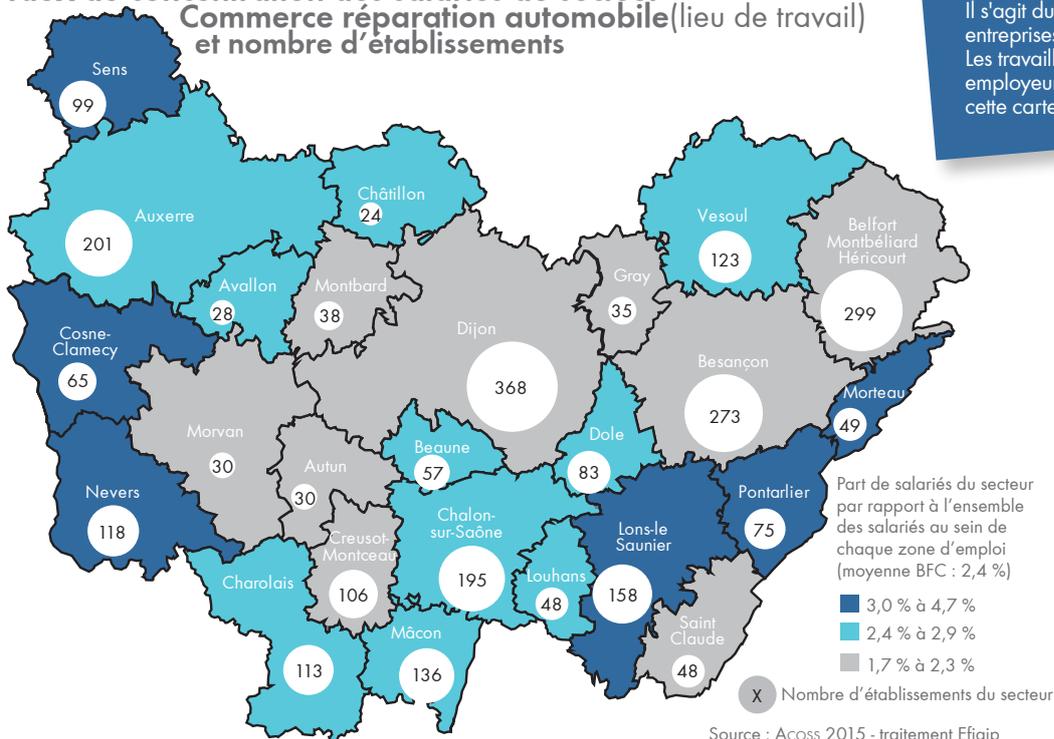
Source : INSEE, DADS 2013 - traitement Efigip

Le commerce réparation d'automobiles présent dans toutes les zones d'emploi

À l'échelle infrarégionale, l'emploi dans les activités de commerce et réparation automobile est présent dans l'ensemble des 25 zones d'emploi de la région. Dans 6 zones d'emploi, la part des salariés travaillant dans ces activités représente plus de 3 % des salariés (2,4 % en moyenne en région). Cette concentration des salariés pour ces activités de commerce - maintenance automobile atteint 4,7 % dans la zone de Pontarlier.

À l'inverse, les emplois relatifs à ces activités représentent seulement 1,7 % des emplois de la zone de Saint-Claude.

Taux de concentration des salariés du secteur Commerce réparation automobile (lieu de travail) et nombre d'établissements



REMARQUE

Il s'agit du lieu d'implantation des entreprises qui emploient les salariés. Les travailleurs frontaliers, dont les employeurs sont suisses ne figurent pas sur cette carte.

350 emplois en Suisse

La proximité géographique de la Suisse génère un important marché du travail frontalier pour la région. Néanmoins, la branche des services de l'automobile est en volume relativement peu concernée. Ainsi fin 2015, 350 frontaliers travaillent dans une entreprise relevant de ces activités en Suisse. Ces frontaliers représentent 1 % de l'ensemble des frontaliers. Leur nombre progresse de 60 % entre 2002 et 2015 contre +132 % en moyenne, tous secteurs d'activité confondus.

Le marché du travail

Près de 1 300 offres d'emploi enregistrées par Pôle emploi en 2016

Les offres d'emploi émanant d'entreprises des secteurs commerce et réparation d'automobiles (une partie seulement des différentes activités de la branche des services de l'automobile) représentaient à peine plus de 1 % de l'ensemble des offres d'emploi enregistrées en 2016.

Ces offres sont sous estimées dans la mesure où elles ne sont pas toutes déposées à Pôle emploi. La plupart des recrutements se font via les réseaux, les petites annonces, les agences d'intérim, les cabinets de recrutement, les candidatures spontanées et le bouche à oreille.

Parmi les métiers emblématiques de la branche les plus recherchés en 2016, celui de la mécanique automobile et de l'entretien de véhicules totalise 1 500 offres. Il faut noter que les offres d'emploi enregistrées pour ce métier ne relèvent pas obligatoirement des seules entreprises de la branche.

Le métier de réparateur en carrosserie a concentré pour sa part plus de 300 offres d'emploi. Celui de la relation commerciale en vente de véhicules a donné lieu à 150 offres et celui de la formation à la conduite de véhicules a généré 125 offres d'emploi.

Au cours de l'année 2016, de nombreuses demandes d'emploi ont été enregistrées par Pôle emploi concernant les métiers cibles de cette branche. Le nombre de demandes est très largement supérieur à celui des offres mais il faut toutefois rappeler que ces demandes d'emploi ne sont pas propres à un secteur d'activité ou une branche mais à un métier qui peut être exercé dans plusieurs secteurs.

Ainsi, le métier de la mécanique automobile et de l'entretien de véhicules a fait l'objet de 2 800 demandes d'emploi. La réparation de carrosserie a rassemblé 700 demandes d'emploi et la relation commerciale en vente de véhicules plus de 400.

Des besoins de recrutement et des compétences nouvelles

Les métiers de moniteurs d'auto-école (turn over élevé), de techniciens confirmés en mécanique et de mécaniciens sur véhicules industriels et utilitaires sont recherchés par les entreprises de la branche. Pour ce dernier métier, les recrutements sont jugés difficiles car peu attractifs et nécessitant un haut niveau d'expertise et de formation. Les carrossiers tendent à chercher du personnel polyvalent (maintenance et carrosserie...). Le métier de tôlier reste important car suite à la hausse du prix de l'acier, les pièces de carrosserie sont aujourd'hui remises en forme et moins systématiquement remplacées.

Quant aux métiers transversaux, au regard de l'évolution des besoins de la clientèle et des organisations (assistantes commerciales...), ils doivent rester en veille sur les évolutions technologiques, réglementaires... Les compétences relatives à l'accueil sont également recherchées.

REMARQUE

Certains éléments sont tirés des informations collectées par la cellule de veille prospective emploi, métiers et compétences portée par Efigip. Cette cellule fournit des informations sur le contexte socio-économique des principaux secteurs d'activité/branches professionnelles en région, les perspectives d'évolution de l'emploi, des métiers et des compétences.

Ces informations, collectées dans le cadre d'entretiens avec des représentants de chacun des principaux secteurs d'activité/branches de la région mais également d'institutions régionales (Pôle emploi, Chambres consulaires, Pôles de compétitivité...), permettent notamment aux décideurs régionaux d'adapter l'offre de formation aux besoins économiques.

Site d'Efigip

Perspectives

Un parc automobile qui vieillit mais des ventes qui redémarrent

Au 1^{er} janvier 2016, 1 467 366 véhicules particuliers de moins de 15 ans sont comptabilisés en Bourgogne-Franche-Comté. Ce nombre diminue de plus de 2 % en 5 ans contre -1 % au plan national. Le parc automobile vieillit donc davantage et atteint une moyenne d'âge de 8,6 ans.

Entre 2010 et 2015, les immatriculations de voitures neuves particulières ont diminué de 15 %. Cette diminution est néanmoins largement compensée désormais par les flottes d'entreprises qui tirent majoritairement le marché automobile.

Les perspectives de vente semblent à nouveau favorables puisqu'après une année 2015 positive pour le commerce et la réparation automobile, le bilan 2016 des ventes de véhicules particuliers neufs au plan national est en hausse de 5,1 % en un an. Le seuil des 2 millions de véhicules neufs immatriculés est dépassé pour la première fois depuis 2011 et la tendance semble se poursuivre pour les premiers mois de l'année 2017.

L'observation du parc révèle un marché de moins en moins visible, avec un parc de véhicules de plus de 15 ans non comptabilisé par l'État, un marché de vente de véhicules d'occasion de particulier à particulier de plus en plus important (70 %) et un entretien réalisé en dehors des circuits traditionnels (auto-entrepreneurs, particuliers...). Ces évolutions ont un impact direct sur les emplois et les qualifications des salariés du commerce et de la réparation automobile.

Des changements sociétaux en cours

Si le taux d'équipement automobile des ménages atteint 85 % en Bourgogne-Franche-Comté en 2013, soit 1 point de plus qu'en France de province, les nouvelles générations ont néanmoins un rapport différent à l'automobile. L'appétence se fait davantage pour une approche plus écologique et une utilisation collective. Les pouvoirs publics réfléchissent à d'autres modalités de transport : auto-partage, covoiturage...

La part du carburant est de plus en plus élevée dans le budget des ménages au détriment de la part consacrée à la réparation. Les consommateurs vont choisir des véhicules qui consomment moins et sont incités à acheter des véhicules rejettant moins de CO² (bonus/malus). Face aux fortes augmentations du prix du carburant, les automobilistes roulent moins y compris quand le prix du carburant diminue, du fait d'une modification de leurs habitudes.

Face à ces changements sociétaux, certains constructeurs s'adaptent et proposent des contrats de colocation automobile.

La branche des services de la mobilité

Le Conseil national des professions de l'automobile a développé un pacte de mobilité pour permettre aux entreprises de s'adapter à ces nouvelles pratiques de consommation des automobilistes. Prochainement, il y aurait moins de véhicules mais des taux d'utilisation plus élevés. On parle désormais d'utilisation de véhicules et non plus de possession, surtout en milieu urbain.

Le réseau international GERPISA (groupe d'étude et de recherche permanent sur l'industrie et les salariés de l'automobile) évoque plusieurs scénarios sur l'évolution des véhicules et notamment sur son utilisation et sa rentabilisation.

Actuellement les plateformes communautaires de covoiturage, en plein développement, ne font pas partie de la branche. En revanche, les entreprises de location de véhicules en font partie. Par ailleurs, les pratiques actuelles de location de véhicules de particulier à particulier posent encore des questions d'assurance, de responsabilité juridique et de couverture. Les compagnies d'assurance ne sont pas encore structurées face à ce nouveau mode d'utilisation des véhicules.

Véhicules électriques et impacts sur l'emploi

Seules les incitations des pouvoirs publics peuvent faire évoluer le marché des véhicules électriques pour rendre leurs prix plus compétitifs.

Le développement de ce type de véhicules est directement lié au manque d'autonomie des batteries qui ne permet pas de faire de longs trajets, à un faible déploiement de bornes de recharge sur le territoire et à une puissance du réseau électrique français insuf-

fisante s'il fallait assurer la recharge de millions de véhicules.

De nouvelles technologies utilisées dans la conception des batteries permettent de doubler l'autonomie des batteries depuis 2017 et même de la tripler à l'horizon 2021. Cela peut avoir une incidence sur les volumes de ventes de véhicules électriques et plug-in hybrides électriques.

Les véhicules électriques génèrent moins d'entretien que les véhicules thermiques mais l'intervention sur ce type de véhicules nécessite une habilitation. La personne habilitée doit être capable d'appliquer des consignes de sécurité pour soi et son entourage en suivant un mode opératoire précis. Certains professionnels appréhendent l'utilisation de l'électricité, de « la haute tension » pour les risques d'électrocution que cela peut représenter.

Les techniciens experts (Bac, Bac +2, personnes avec une quinzaine d'années d'expérience) sont susceptibles de s'adapter aux interventions sur les véhicules électriques en se formant (stages techniques de 2 à 4 jours proposés actuellement). En formation initiale, l'électricité est actuellement abordée au travers d'un module appelé "énergie alternative".

Au niveau du matériel, les garages doivent s'adapter avec un équipement et un outillage spécifiques (gants, lunettes, vérificateur d'absence de tension). De plus, une redéfinition de l'espace des postes de travail est requise : baliser les zones d'intervention pour se protéger et protéger les personnes externes. Pour le moment, des zones spécifiques ne sont pas a priori nécessaires, cela dépendra ensuite du volume de véhicules à traiter (pont dédié à la réparation des véhicules électriques).

Le développement du véhicule électrique va de pair avec la fiabilité croissante des véhicules. Ainsi le volume d'opérations pourrait diminuer avec ces nouveaux véhicules. En effet, très peu de pannes spécifiques ont pour l'instant été mentionnées. L'entretien est limité au minimum sur les nouvelles technologies électriques (pas de vidange, pas de courroie de distribution). L'usure des plaquettes de frein devrait aussi être limitée.

A priori, il ne devrait pas y avoir d'impact sur l'emploi dans le domaine de l'entretien. Pour le diagnostic et la réparation, il s'agirait d'adapter les compétences des mécaniciens et des techniciens d'aujourd'hui, et d'adapter les contenus des formations initiales à cette nouvelle génération de véhicules.

Des évolutions organisationnelles

Le déploiement des imprimantes 3D pourrait influencer sur le coût de certaines pièces (carrosserie, accessoires).

Dans le domaine de la vente de pièces de rechange et accessoires, deux phénomènes distincts sont apparus :

- l'évolution des systèmes d'approvisionnement pour les professionnels (plus vite, au service de la satisfaction client) : création de plateformes d'approvisionnement,
- l'augmentation de l'achat de pièces par les particuliers sur internet.

Le nombre de magasiniers travaillant en concession devrait donc diminuer au profit de ceux travaillant dans les plateformes de pièces de rechange, en pleine évolution. L'ANFA accompagne ce type de mutation à travers des projets GPEC.

La filière recyclage à développer

L'activité de démontage recyclage constitue le maillon final des services de l'automobile. Les centres véhicules hors d'usage de la branche prennent en charge les véhicules arrivés en fin de vie pour être déconstruits, valorisés et recyclés. Ainsi leur métier repose sur le traitement écologique des véhicules hors d'usage et sur la valorisation de la matière et des pièces extraites du processus de déconstruction. Trois principaux facteurs d'évolution ont un impact sur les métiers de ce secteur :

- une réglementation complexe et exigeante,
- un marché des pièces de réemploi qui se développe,
- une rationalisation de l'activité.

Les recycleurs pourraient davantage recruter de personnel si la filière était respectée. En effet, ils sont les seuls à être habilités à récupérer les véhicules hors d'usage, toutefois il semblerait que la moitié de ces véhicules partent dans des circuits parallèles.

PLUS D'INFOS

⁽¹⁾ définitions et méthodes de la nomenclature d'activités françaises NAF sur le site de l'INSEE

Activités de la NAF 732⁽¹⁾ correspondant à la Branche "services de l'automobile"

- 45.11Z Commerce d'automobiles
- 45.19Z Commerce de véhicules industriels et d'utilitaires
- 45.20A Réparation d'automobiles
- 45.20B Réparation de véhicules industriels et d'utilitaires
- 45.32Z Commerce de détail d'équipements automobiles (hors démolisseurs - recycleurs) et de pièces automobile d'occasion
- 47.30Z Commerce de détail de carburants en magasin spécialisés
- 45.40Z Commerce et réparation de motocycles
- 47.64Z Commerce de cycles
- 71.20A Contrôle technique automobile
- 85.53Z Enseignement de la conduite
- 77.11A Location courte durée
- 77.11B Location longue durée
- 46.77Z Commerce de gros de pièces automobile d'occasion
- 52.21Z Parcs de stationnement
- 81.29B Stations de lavage

En savoir plus sur la branche

> Au niveau régional

- @ Régioscope des services de l'automobile Bourgogne Franche-Comté - édition 2016 - Observatoire de l'ANFA

> Au niveau national

- @ Régioscope des services de l'automobile France - édition 2016 - Observatoire de l'ANFA
- @ Autofocus sur les activités des services de l'automobile - Observatoire de l'ANFA
- @ Autofocus sur l'insertion professionnelle dans les services de l'automobile - Observatoire de l'ANFA
- @ Rapport des données sociales de la branche des services de l'automobile édition 2016 - Observatoire de l'ANFA
- @ Baromètre de l'emploi pour la branche des services de l'automobile - janvier 2017 - Observatoire de l'ANFA
- @ Prospective emploi formation dans les activités des services de l'automobile - Observatoire de l'ANFA
- @ Prospective métiers dans les services de l'automobile - Observatoire de l'ANFA

Outil de diagnostic, de prospective, d'évaluation, d'aide à la décision et d'information au service des décideurs publics sur les champs de l'emploi, de la formation, de l'orientation et de l'insertion, Emfor Bourgogne-Franche-Comté est financé dans le cadre du contrat de plan État-Région 2015-2020.

Emfor Bourgogne-Franche-Comté est membre du réseau national des CARIF-ORCF.

Espace Lafayette
8 rue Alfred de Vigny
25000 **Besançon**
tél 03 81 25 52 25

15 place Grangier
21000 **Dijon**
tél. 03 80 54 14 14

www.emfor-bfc.org
contact@emfor-bfc.org