

# autofocus

LA LETTRE DE L'OBSERVATOIRE DE L'ANFA

## Numéro Hors Série



### Chapitre 1

- Connaître le passé : un préalable à la prospective.

### Chapitre 2

- Comprendre l'évolution de l'emploi sectoriel : des scénarios pour borner les évolutions possibles.

### Chapitre 3

- Les effets des scénarios sur l'emploi.

### Chapitre 4

- Les besoins en recrutement de personnel.

## Approche prospective des besoins en recrutement dans le commerce et la réparation automobile à l'horizon 2015.

### Chapitre 1 : Connaître le passé : un préalable à la prospective.

En 2007-2008, l'Observatoire de l'ANFA et les services du Céreq ont mis en place une approche prospective des besoins en recrutement dans le secteur du commerce et de la réparation automobile sur la période 2005-2015. Le Céreq avait déjà appuyé les démarches d'autres branches professionnelles préalablement.

Le champ d'analyse concerne le commerce et la réparation automobile. En l'occurrence :

- les entreprises de la distribution et du commerce automobile (NAF 501Z /45.11Z - 45.19Z),
- les entreprises de l'entretien et de la réparation automobile (NAF 502Z /45.20A - 45.20B),
- les centres autos qui composent l'essentiel du secteur du commerce de détail d'équipements automobiles (NAF 503B / 45.32Z),
- le commerce et la réparation de motocycles (504Z / 45.40Z),

- les stations services (505Z / 47.30Z).

Cette approche s'est largement appuyée sur les principes méthodologiques prospectifs développés par Bertrand de Jouvenel<sup>1</sup> et le groupe Futuribles. Cette méthode consiste essentiellement en six points :

- Identifier les variables qui caractérisent au mieux le système complexe sur lequel porte l'analyse ;
- Chercher à comprendre et préciser les relations entre les variables ;
- Sélectionner des indicateurs pertinents ;
- Recueillir les données disponibles, les séries statistiques passées, analyser les évolutions ;
- Tenter d'interpréter ces évolutions à la lumière des variables, distinguer le vecteur d'interprétation de l'opinion arbitraire ;
- Définir des scénarios possibles à moyen-long terme en évitant d'enfermer l'avenir dans ce qui ne peut être prédit.

### Tendances, risques, zones d'ombre.

Les travaux prospectifs s'appuient, au moins dans un premier temps, sur les observations du passé. Or, le secteur du commerce et de la réparation automobile est soumis notamment aux évolutions technologiques de l'industrie automobile. Il pourrait donc paraître incompréhensible que des tendances du passé servent de cadre à un secteur dont les produits de référence (les automobiles) sont amenés à muter perpétuellement. Pourtant au regard des variables que nous avons étudiées,

les évolutions structurelles du secteur pèsent fortement sur la situation socio-économique du secteur. Des facteurs d'inertie amortissent les évolutions conjoncturelles : un parc de véhicules comptabilisé de plus de 30 millions de véhicules dont seul 7% est renouvelé chaque année et un parc ancien (près de 8 ans en moyenne). Ce stock de véhicules présente de telles résistances que le flux (les immatriculations de véhicules neufs) n'est pas encore parvenu à inverser les tendances.

### L'évolution du nombre d'entreprises n'est pas représentative de l'évolution des salariés.

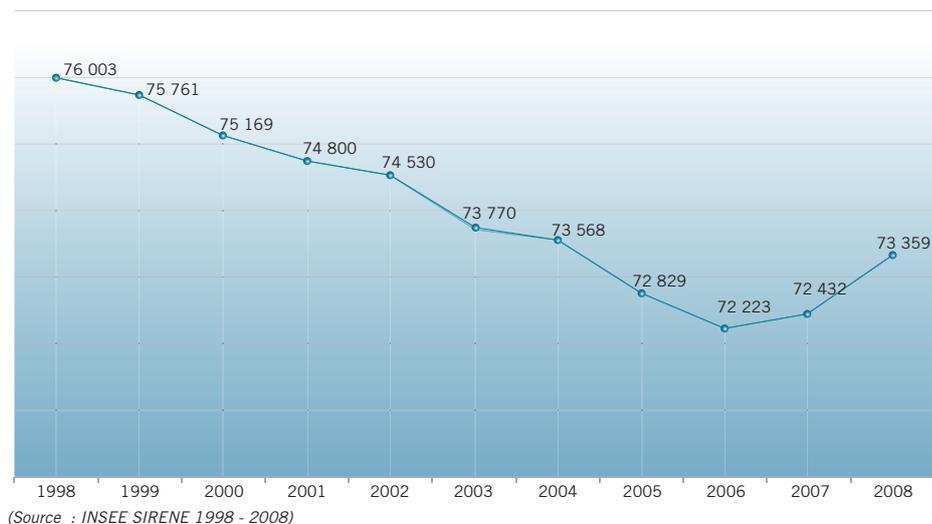
Tendanciellement, selon les bases de données d'INSEE Sirene le nombre d'entreprises du commerce et de la réparation automobile décroît sur la dernière décennie. Cette baisse concerne essentiellement les entreprises de moins de 10 salariés. L'erreur a fréquemment consisté à relier le nombre d'entreprises à la situation économique du secteur. Or, la baisse

du nombre d'entreprises est plus forte que celle des établissements : signe de concentration du secteur. Par ailleurs et surtout, l'évolution du nombre de salariés ne suit pas la même trajectoire que l'évolution du nombre d'entreprises. L'évolution du nombre d'entreprises doit être utilisée avec prudence lorsqu'il s'agit d'établir la situation économique et sociale du secteur.

L'augmentation du nombre d'entreprises à partir de 2007 concerne essentiellement les entreprises sans salariés (cette augmentation devrait se poursuivre en 2009 comme dans les autres secteurs d'activité à la suite de la mise en place du dispositif d'auto-entrepreneuriat).

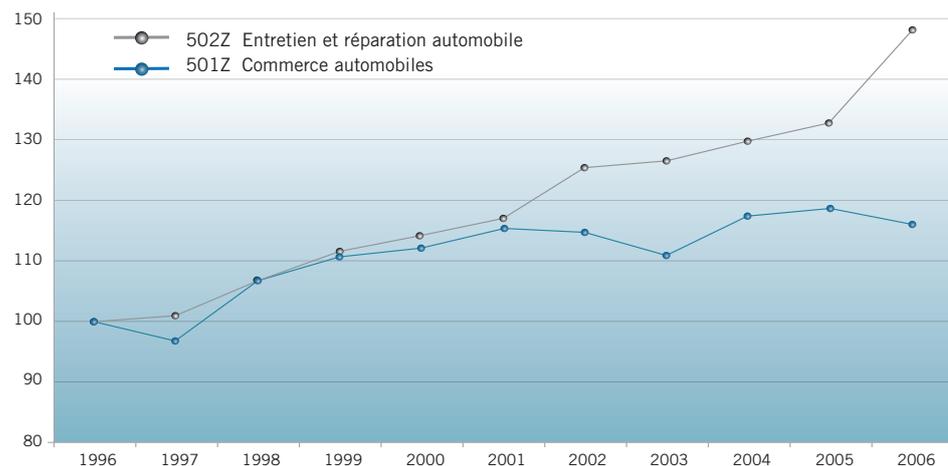


## Evolution du nombre d'entreprises



## La situation économique de l'entretien-réparation est meilleure que celle du commerce.

### Evolution de la valeur ajoutée à prix constant



La situation économique sectorielle du commerce et de la réparation automobile (CRA) a une évolution assez proche de la situation économique française. Il est toutefois intéressant de distinguer les deux secteurs d'activité principaux du CRA car chacun d'entre eux évolue très différemment. Si la valeur ajoutée du commerce automobile évolue relativement peu depuis 1999, le développement économique de l'entretien et de la réparation automobile (secteur essentiellement composé d'artisans automobiles indépendants : MRA) croît fortement. Le développement économique des MRA est comparable à celui du secteur du motocycle et celui des centres autos : tous deux en fort développement sur la dernière décennie. Le commerce de carburant en revanche subit une dégradation de sa valeur ajoutée sur la même période.

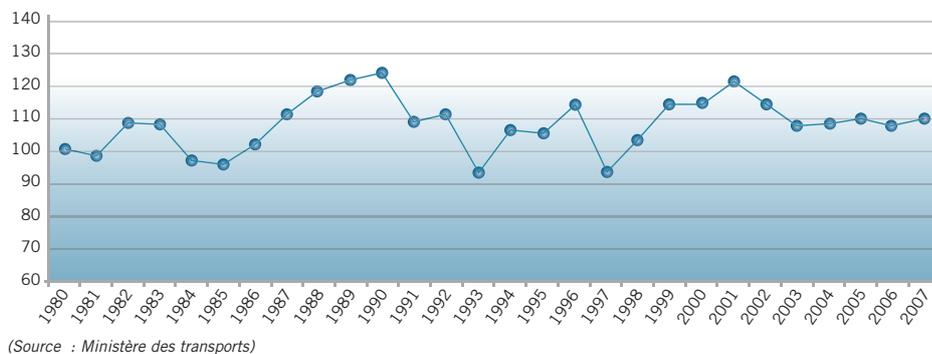
## Pertinence des variables « immatriculations » et « parc ».

La dépense moyenne des Français (source : INSEE - Enquête Budget des ménages) en véhicules neufs a fortement progressé durant les trente glorieuses et jusqu'en 1989. A partir de cette date, la dépense des ménages s'est stabilisée en dessous de 25 milliards d'euros et fluctue au gré des conjonctures et de primes à la casse.

Miroir de cette dépense des ménages en véhicules neufs, les immatriculations françaises suivent globalement cette évolution des dépenses même si la répartition des typologies de consommateurs a fortement évolué avec le temps : la part des achats des particuliers a fortement diminué parmi les immatriculations de véhicules durant les dix dernières années au profit des entreprises, qu'il s'agisse de location, de flottes d'entreprises ou de véhicules de démonstration.

L'évolution des ventes de véhicules neufs impacte partiellement l'activité commerciale des entreprises : partiellement parce que le nombre d'immatriculations de véhicules neufs est trois

### Immatriculations VP neuves base 100 en 1980

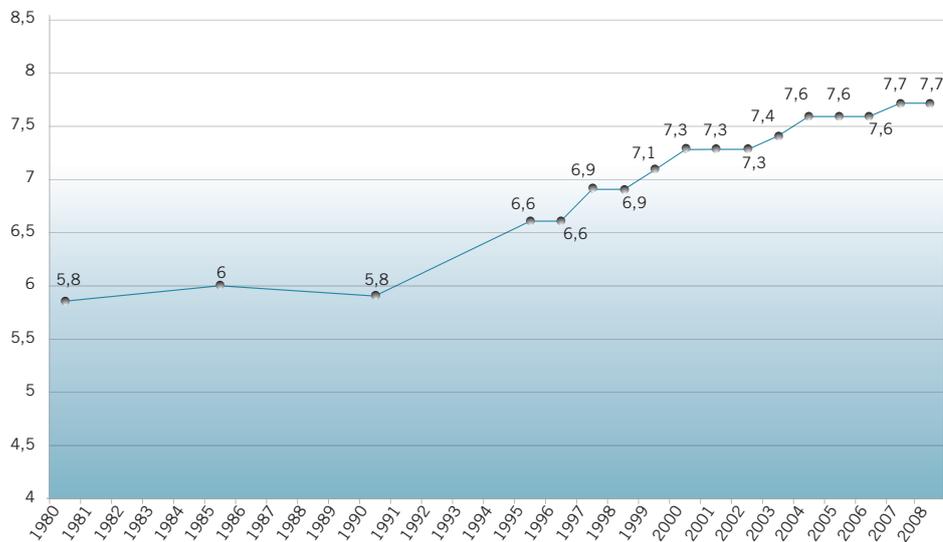


fois plus faible ces cinq dernières années que le nombre d'immatriculations de véhicules d'occasion (qui était deux fois plus faible dans les années 90).

Les immatriculations représentent donc un phénomène très partiel pour comprendre

l'évolution de l'automobile en France. Alors que les immatriculations de VP neuves ont globalement stagné depuis 1990, le parc automobile français a augmenté de 16% entre 1990 et 2003. Ce développement est lié à la croissance régulière et ininterrompue depuis 1990 de l'âge du parc en circulation.

## Age moyen du parc



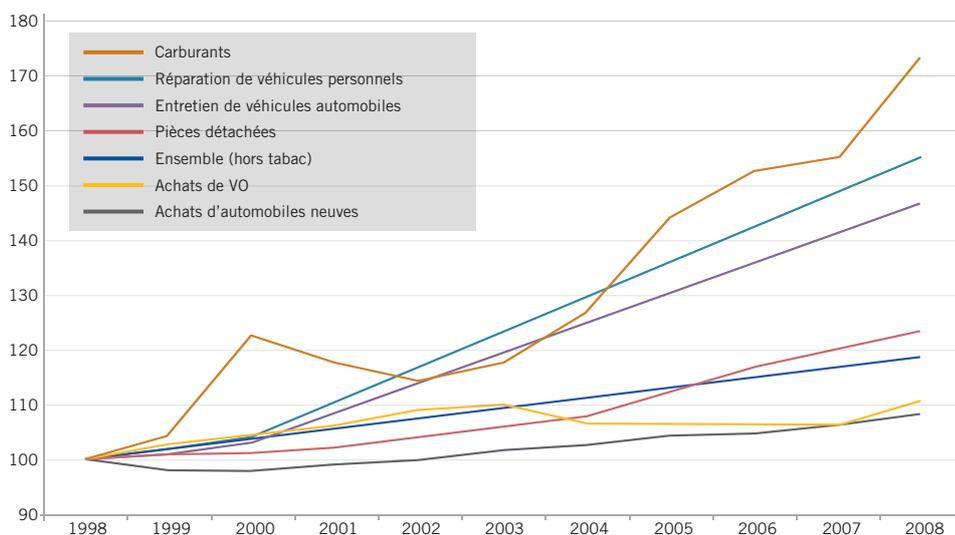
(Source : Ministère des transports)

L'âge du parc comptabilisé qui atteint actuellement près de 8 ans en moyenne n'est guère impacté par les primes à la casse : les 500 000 primes à la casse de 2009 ne risquent pas de modifier en profondeur un parc de 15 millions de Véhicules Particuliers compris entre 10 et 15 ans (sans compter le parc non comptabilisé de plus de 15 ans). Pour comprendre le secteur du véhicule particulier, les immatriculations n'ont donc qu'un impact très faible sur le parc, sa structure et sur les entreprises qui l'entretiennent ; eut-il un impact majeur sur le secteur du commerce. En revanche, dans un contexte de saturation de la circulation des villes et des réglementations qui permettent l'usage de cyclomoteurs de petites cylindrées aux détenteurs d'un Permis B, les immatriculations de motocycles neuves ont triplé entre 1995 et 2007. Cette croissance singulière a impacté fortement le commerce et la réparation de motocycles.

## Le prix de la réparation automobile et du carburant : des dépenses contraintes qui s'alourdissent.



### Indices des prix à la consommation (indices liés à l'automobile) - Base 100 en 1998



(Source : INSEE)

La dernière décennie a été marquée par une croissance des prix particulièrement soutenue de l'entretien (préventif) et surtout de la réparation (curatif) de véhicules. Par comparaison, le prix des voitures neuves a faiblement augmenté. Les prix de l'entretien et de la réparation ont pu

favoriser la croissance économique des MRA.

Non mentionnés ici, les prix à la consommation des cycles et motocycles ont même régressé durant la dernière décennie.

L'usage d'un véhicule devient donc plus coûteux tandis que le prix de l'achat de VN évolue plus

lentement. Hors l'usage, la réparation et l'entretien d'un véhicule représentent la dépense principale des ménages les plus pauvres tandis que l'achat de VN représente la dépense principale des ménages les plus riches.

(source : INSEE Enquête Budget des ménages)

## Paupérisation de l'usage de l'automobile en France.

Depuis la fin des années 90, le budget automobile des ménages français est de plus en plus concurrencé par d'autres dépenses (immobilier, télécommunications). Il s'agit de dépenses dites « à engagement contractuel » prélevées en début de mois qui limitent le « revenu arbitral » (immédiatement disponible) des ménages.

Depuis 1999, le revenu arbitral (source : INSEE Enquête Budget des ménages – traitement Bernard Jullien) de 80% des ménages français ayant augmenté moins vite que la Valeur Unitaire Moyenne de véhicules, dont la qualité est croissante, la valeur

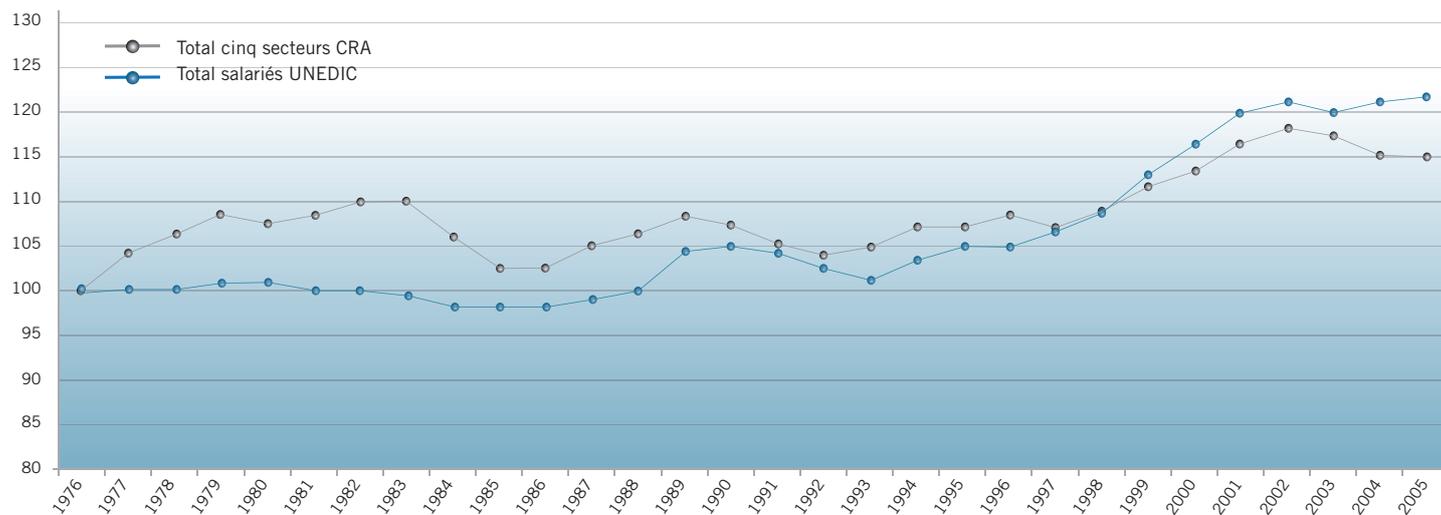
relative de l'automobile neuve a fortement augmenté ces dernières années. En 2006, 20% de la population française la plus riche concentre près de la moitié de dépenses en voitures neuves des ménages : **la population acheteuse de véhicules neufs s'est donc fortement restreinte durant la dernière décennie.** Même pour le cinquième de la population la plus aisée, le volume des achats de VN tend à stagner sur les dix dernières années : le leasing qui permet aux entreprises de récompenser les populations de cadres / cadres supérieurs sans affecter leur fiscalité, s'est fortement développé... réduisant ainsi encore plus le

nombre de clients potentiels des distributeurs automobile.

La situation de ces trois dernières décennies permet de comprendre l'existence d'une forme de paupérisation de la consommation automobile des ménages français : un âge du parc vieillissant, un usage croissant des réseaux de réparation les moins chers et parallèlement une complexification notable de l'acte de vente puisque celui-ci consiste moins à répondre à un besoin de masse qu'à faire surconsommer une micro-population déjà équipée en véhicules récents.

## Répercussions de ces évolutions sur l'emploi.

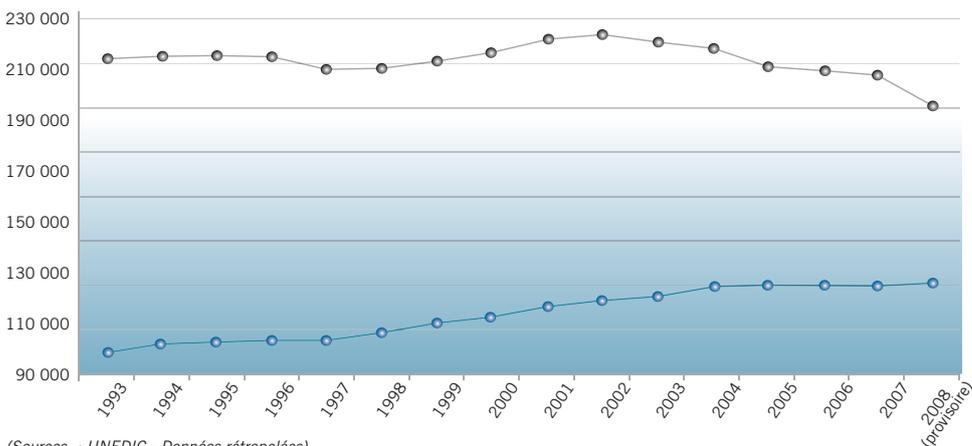
### Effectifs salariés au 31 décembre



(Sources : UNEDIC - base de données Céreq)

Le nombre de salariés du commerce et de la réparation automobile suit les grandes tendances de l'évolution de l'emploi en France. Avant les années 90, la situation de l'emploi dans le commerce et la réparation automobile était plus favorable que celle des autres secteurs d'activités mais la situation s'est désormais inversée.

### Evolution du nombre de salariés



(Sources : UNEDIC - Données rétropolées)

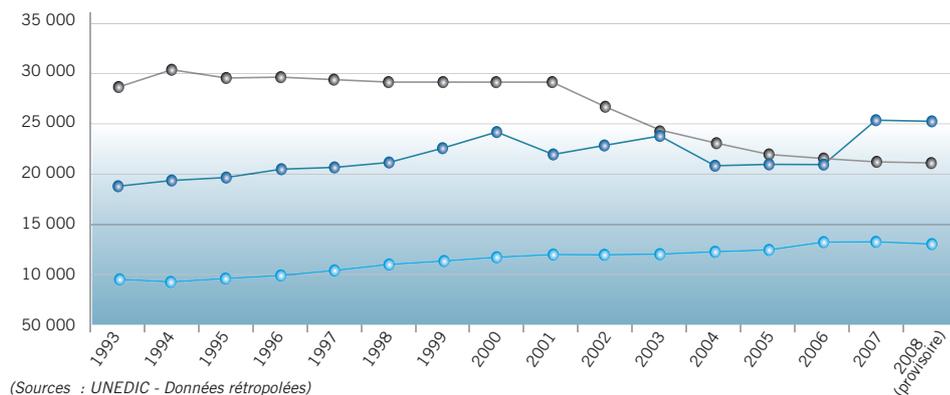
Parmi les secteurs d'activités qui composent le commerce et la réparation automobile (CRA), le commerce automobile représente à lui seul 54% des salariés du CRA en 2008. Il imprime la tendance du secteur. Or, l'évolution de l'emploi du commerce automobile est très cyclique : elle est proche des cycles macro-économiques même si elle s'en éloigne à certaines périodes (années 80, période récente). Le nombre de salariés du commerce automobile baisse depuis 2002.

Avec un tiers des salariés du CRA, l'entretien et la réparation automobile évoluent indépendamment de la conjoncture nationale. Depuis 1992, le secteur de l'entretien et de la réparation crée de l'emploi d'une manière constante : +40% entre 1992 et 2008.

Du fait d'un faible nombre de salariés, les autres secteurs d'activités du commerce et de la réparation automobile ont un impact moins important sur l'évolution sectorielle.

Les évolutions de chacun d'entre eux suivent une trajectoire propre : les salariés des centres autos (NAF 4532 Z) ont triplé entre 1980 et 1999. Depuis 2000, cette évolution est plus accidentée. En croissance régulière, le nombre de salariés des entreprises de la réparation et du commerce de motos (NAF 4540Z) a cru d'un tiers entre 1994 et 2006. En baisse structurelle constante, le secteur de la vente de détail de carburants (4730Z) a perdu un tiers de ses emplois depuis 1994.

### Evolution du nombre de salariés



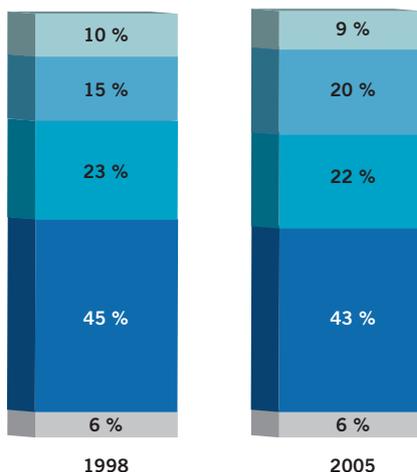
(Sources : UNEDIC - Données rétropolées)

## Plus de commerciaux, moins d'ouvriers.

Répartitions des catégories sociales dans le commerce et la réparation automobile (1998 - 2005)



Comme dans beaucoup de secteur d'activité, la part des ouvriers qualifiés et des ouvriers non qualifiés tend à légèrement décroître parmi l'ensemble des salariés : les ouvriers qualifiés représentaient 44,1% des salariés en 2002 pour 43,5% en 2005<sup>2</sup>. Les professions intermédiaires majoritairement composées de commerciaux dans le secteur ont cru de plus d'un tiers depuis 1998.



(Source : INSEE DADS)



## Les salariés qui entrent et qui sortent du secteur se compensent.

Si les salariés qui entrent dans le secteur (4,7%) sont très légèrement moins nombreux que ceux qui en partent (5,2%), il faut retenir que le solde de mobilité des salariés du secteur est faible sur la période étudiée. Les populations considérées comme le cœur

du secteur (ouvriers qualifiés, mécaniciens, carrossiers) sont particulièrement peu mobiles. Si elles peuvent changer d'entreprise dans le secteur, elles quittent rarement le commerce et la réparation automobile. Les employés (employés administratifs, vendeurs

d'accessoires en centre auto...) qui peuvent faire valoir leurs compétences dans d'autres secteurs d'activité sont naturellement plus sujet à la mobilité externe.

coefficients de mobilité (taux moyens annuels 1994-2002)	mobilité intersectorielle sortante (a)	mobilité intersectorielle entrante (b)	solde de la mobilité intersectorielle (a-b)
<b>Ensemble</b>	5,2%	4,7%	-0,5%
<b>Ouvriers non qualifiés</b>	7,1%	6,1%	-1,0%
<b>Ouvriers qualifiés</b>	4,5%	3,7%	-0,8%
<b>Employés</b>	8,2%	7,6%	-0,6%
<b>Professions intermédiaires</b>	5,5%	5,5%	0,0%
<b>Cadres et chefs d'entreprise salariés</b>	7,0%	7,1%	0,1%
<b>Artisans commerçants non salariés</b>	2,3%	2,1%	-0,2%

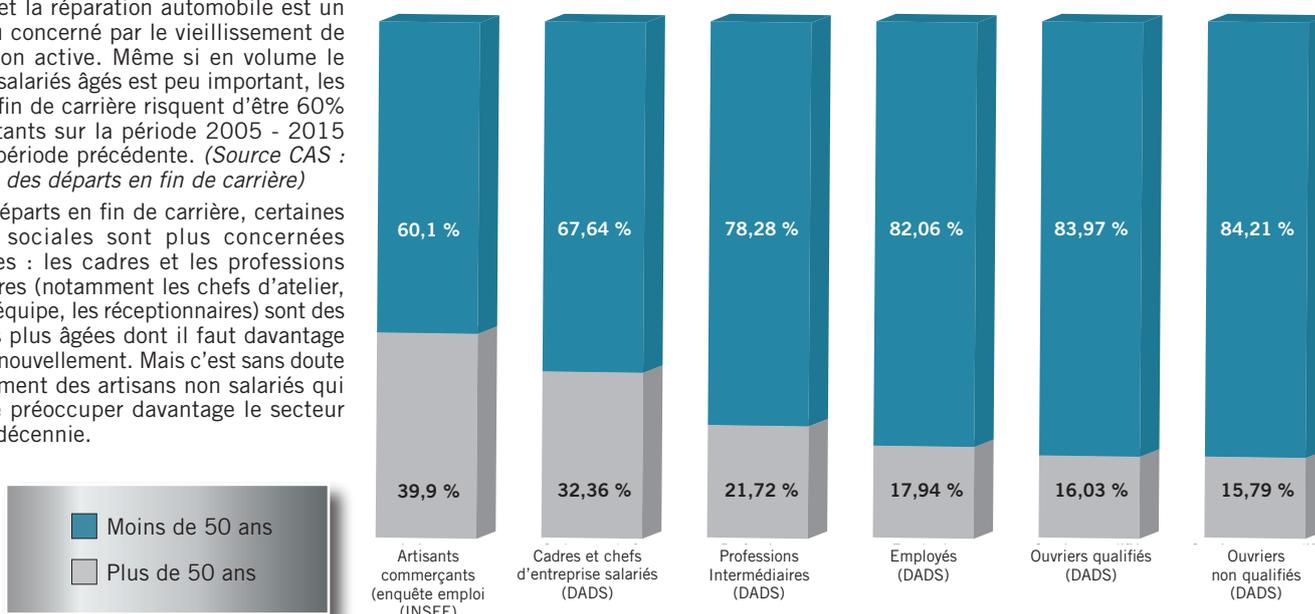
(Sources : Céreq pour l'Observatoire de l'ANFA - Exploitation des Enquêtes Emploi INSEE 1994-2002)

## Des salariés jeunes.

Avec une moyenne d'âge de 37 ans, le commerce et la réparation automobile est un secteur peu concerné par le vieillissement de sa population active. Même si en volume le nombre de salariés âgés est peu important, les départs en fin de carrière risquent d'être 60% plus importants sur la période 2005 - 2015 que sur la période précédente. (Source CAS : Prospective des départs en fin de carrière)

Parmi les départs en fin de carrière, certaines catégories sociales sont plus concernées que d'autres : les cadres et les professions intermédiaires (notamment les chefs d'atelier, les chefs d'équipe, les réceptionnaires) sont des populations plus âgées dont il faut davantage prévoir le renouvellement. Mais c'est sans doute le vieillissement des artisans non salariés qui risquent de préoccuper davantage le secteur dans cette décennie.

Part des plus de 50 ans par PCS du CRA en 2005

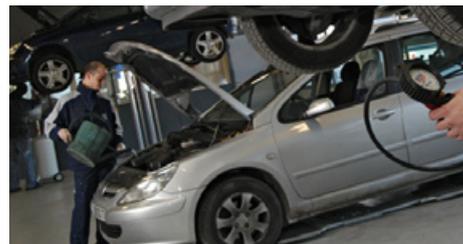


<sup>2</sup> : INSEE DADS

Avec un tiers de départ en fin de carrière entre 2005 et 2015, le départ d'artisans dans un contexte économique peu porteur peut avoir des effets négatifs sur l'emploi. Après ce rapide panorama de la situation économique et sociale du secteur, il reste à définir les variables qui nous permettront d'interpréter ces évolutions.

La deuxième phase de l'étude prospective consistera essentiellement à comprendre pourquoi le secteur de l'entretien et la réparation

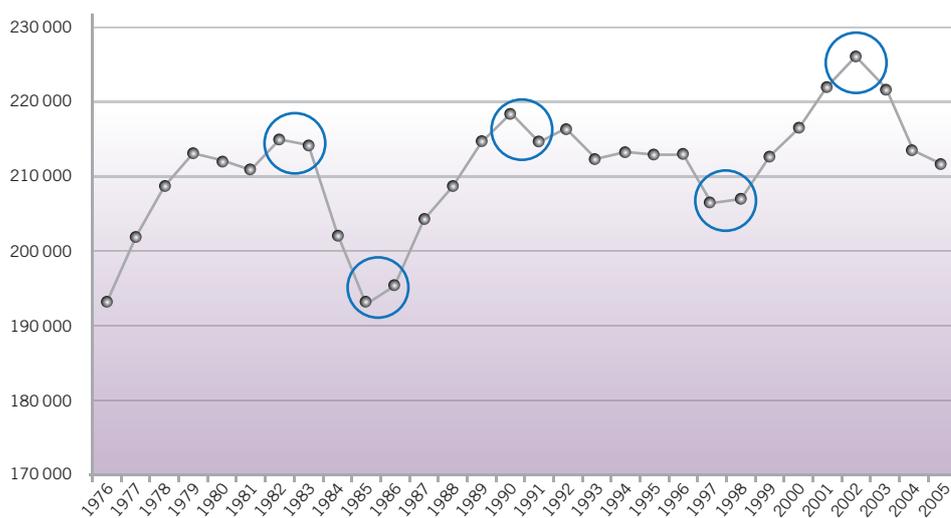
automobile, essentiellement composé de petits garages (MRA) crée régulièrement de l'emploi depuis 1992 et pourquoi le mouvement de création d'emploi du commerce automobile est cyclique et défaillant depuis 2002. Une tâche qui n'est pas a priori aisée puisqu'avant de débiter ces travaux, l'Observatoire disposait davantage d'éléments permettant de comprendre l'inverse.



## Chapitre 2 : Comprendre l'évolution de l'emploi sectoriel : des scénarios pour borner les évolutions possibles.

### Commerce automobile : des évolutions d'emploi irrégulières fonction de la conjoncture.

Evolution des effectifs salariés dans le commerce de véhicules automobiles (501Z)



(Source : UNEDIC)

Nous avons vu que l'emploi dans le commerce automobile suit des mouvements cycliques. La courbe d'évolution de l'emploi salarié permet d'observer cinq ruptures de tendance au cours des trente dernières années, toutes situées dans un contexte conjoncturel particulier :

– **Les crises pétrolières** (effets de la révolution iranienne et de la guerre Iran-Irak au début des années 80, crise de production à partir de 2003) semblent marquer l'emploi du secteur. A travers l'augmentation du prix du pétrole et des matières premières, il peut paraître vraisemblable que les

consommateurs soient obligés d'arbitrer leurs dépenses automobile en faveur des déplacements (carburants) ou de la réparation au détriment de l'achat de véhicules neufs.

– En revanche, **la récession** de 1993 dont les prémices avaient provoqué une baisse des immatriculations en 1992 ne se fait pas ou peu ressentir sur l'emploi sectoriel. Il est probable que les mesures de primes à la casse prises à l'époque par les pouvoirs publics aient directement contribué à amortir et retarder les conséquences de cette récession sur l'emploi du secteur. La fin de ces primes « Qualité-Automobile » Balladur et Juppé qui avaient induit en 1997 une baisse des immatriculations, semble en revanche avoir temporairement affecté l'emploi dans le commerce automobile (légère diminution du nombre de salariés à cette date).

A travers cette lecture des évolutions de l'emploi du secteur, l'Observatoire émet deux hypothèses prospectives sur l'emploi à l'horizon 2015. Dans ces deux hypothèses, la consommation des ménages et leur capacité à acheter des véhicules neufs est au cœur de l'interprétation des évolutions du secteur du commerce automobile.

Une première hypothèse consiste à suggérer que parmi les facteurs conjoncturels, le prix du pétrole



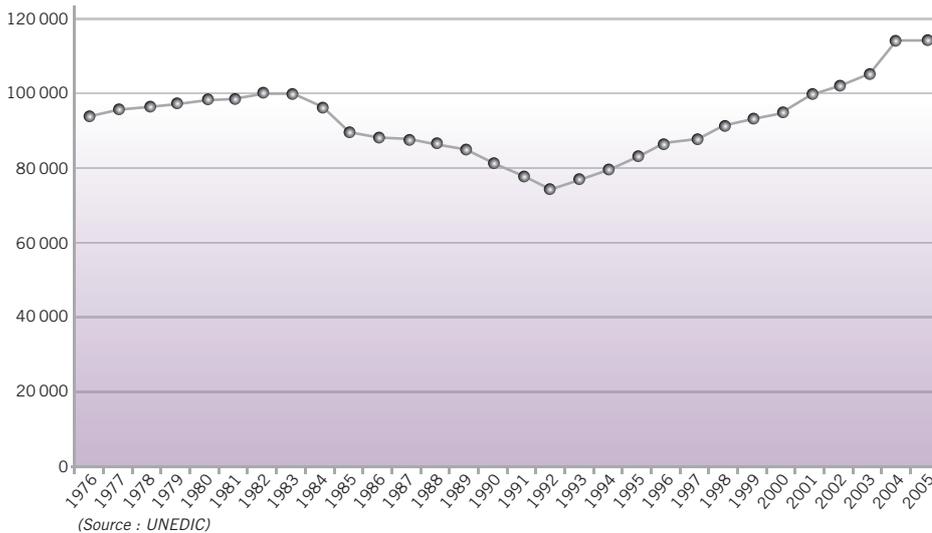
ait un effet démultiplié sur l'emploi. A l'horizon 2015, une potentielle reprise de l'emploi dans le commerce automobile défaillant depuis 2003 pourrait dépendre de la stabilisation du prix du pétrole.

Une seconde hypothèse défendue par l'économiste Bernard Jullien est de considérer que la crise de l'emploi dans la distribution automobile qui a débuté en 2003 serait structurelle et trouve naissance à la fin des années 90 avec le début de la baisse de la dépense en achat de véhicules neufs des ménages (source INSEE – Budget des ménages). L'absence de rencontre entre l'offre de véhicules des constructeurs et le revenu disponible des ménages en serait une des causes principales. Les concessions orienteraient exclusivement leurs stratégies commerciales en direction des 10% de la population française la plus fortunée pour tenter de les faire surconsommer. Cela complexifie naturellement l'acte de vente par rapport à une consommation de « besoin ». Si l'on retenait cette hypothèse, la sortie de crise serait alors plus complexe à appréhender : elle nécessiterait par exemple une législation spécifique de l'Etat, une révolution culturelle et technologique, ou encore une politique déterminée et ciblée de relance de l'économie par la demande.



## Emploi dans l'entretien et réparation automobile : l'âge du parc est une variable déterminante.

### Evolution des effectifs salariés dans l'entretien et réparation véhicules automobiles (502Z)



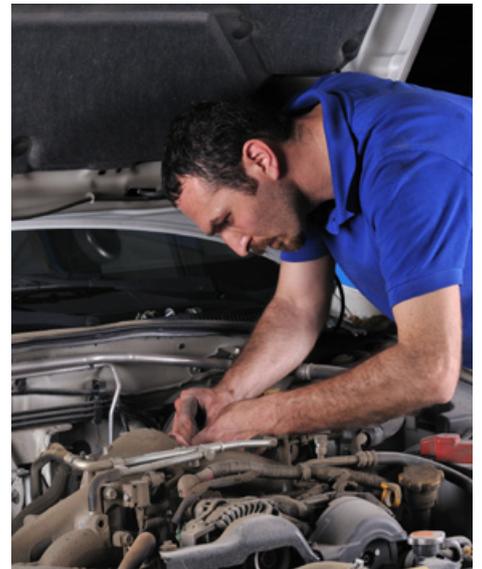
L'évolution de la situation économique et sociale du secteur de la réparation automobile semble moins liée à la conjoncture économique. Les fluctuations de l'emploi dans l'entretien sont singulières car on constate un redémarrage de l'activité et de l'emploi en 1992 année où le taux de chômage national fait un bond et où la France entre en récession.

Deux causes sont vraisemblablement à retenir dans la croissance de l'emploi des MRA (qui composent majoritairement le secteur) :

- L'année 1992 marque un tournant décisif dans le secteur de l'entretien automobile. C'est à cette date que le **contrôle technique** sur les véhicules particuliers a été instauré. On peut penser que cette « obligation » des

ménages à faire réparer leurs véhicules a été durablement profitable au secteur de l'entretien et de la réparation.

- La **croissance régulière de l'âge du parc**, depuis les années 90, contribue à accroître le parc de véhicules « à réparer » et donc génère un développement d'activité important pour le secteur de l'entretien et réparation automobile. Derrière la croissance de l'âge du parc, il y a la capacité ou l'incapacité des ménages à consommer des véhicules neufs. Moins ils pourront consommer de véhicules neufs, plus le parc de véhicules d'occasion âgés sera important, plus les ménages auront des besoins en entretien et réparation automobile. Même si les ménages peuvent en modifier l'échéance ou en retarder le paiement



en cas de conjoncture difficile, l'entretien et la réparation sont des dépenses relativement contraintes pour les ménages.

On peut donc émettre l'hypothèse qu'une situation économique très florissante qui favorise durablement le renouvellement du parc nuise à l'activité d'entretien et de réparation.

« Potentiellement », on pourrait opposer le développement du commerce automobile à celui de l'entretien et réciproquement. « Potentiellement » parce qu'il faudrait un renouvellement massif du parc sur plusieurs décennies pour nuire au développement de l'entretien-réparation alors qu'une année de croissance des achats de véhicules neufs peut suffire à améliorer l'emploi du commerce.

## L'expansion territoriale du commerce de détail d'équipements automobiles.

Sous l'activité de commerce de détail automobile on trouve la majorité des centres autos, néo-spécialistes (Speedy, Midas), spécialistes du vitrage et les pneumaticiens.

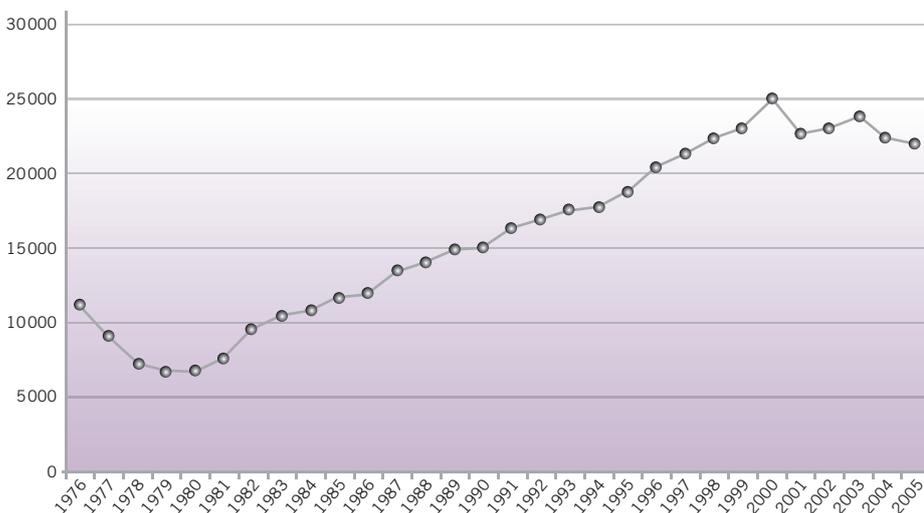
La forte croissance de l'emploi depuis les années 80 semble également beaucoup plus structurelle que conjoncturelle. Elle s'appuie sans doute, comme pour l'entretien et la réparation sur les conditions favorables à la réparation

de véhicules (vieillesse du parc) et surtout va de pair avec l'**expansion territoriale** des modèles d'entreprise de « service rapide ». La stagnation de l'emploi depuis 2000, amène à penser que l'expansion territoriale prend fin et se rationalise (mouvements de rachats de centres ou d'enseignes existantes).

L'activité du commerce de détail d'équipements automobiles ne se limite pas à la réparation

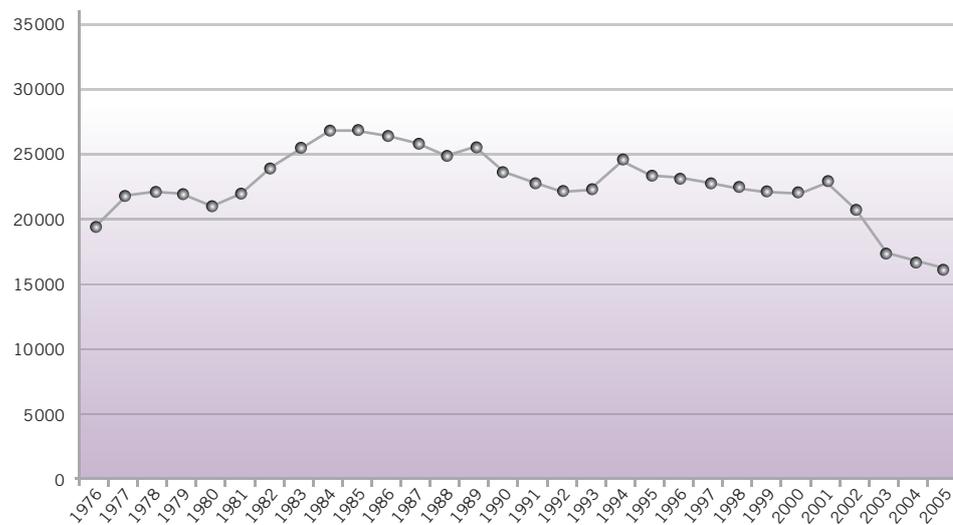
et à l'entretien : le **commerce de pièces de rechanges**, huile, et surtout **d'accessoires** représentent plus de 80% du chiffre d'affaires du secteur (*SUSE - Insee*). A ce titre, on peut supposer que l'activité économique du secteur est aussi très dépendante de la capacité de consommation des ménages.

### Evolution des effectifs salariés dans le commerce de détails équipements automobiles (503B)



## Le commerce de carburants : une chute tendancielle accentuée par les crises.

Evolution des effectifs salariés dans le commerce de détails de carburants (505Z)



(Source : UNEDIC)

Le commerce de carburants a connu une baisse continue de ses effectifs salariés depuis 1994 concomitamment à une dégradation de sa valeur ajoutée. Les périodes de forte croissance des prix des produits pétroliers (début des

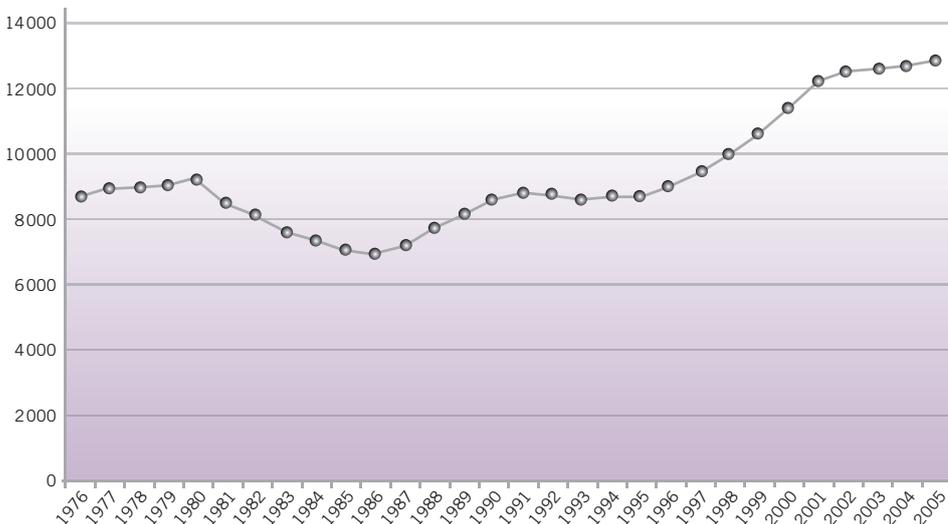
années 2000) ont accéléré cette tendance. La croissance des **prix des carburants** a vraisemblablement guidé les automobilistes vers les prix les plus compétitifs : ceux de la grande distribution. Accentué par les crises,



ce mouvement de fond ne semble trouver ses limites que dans les situations où les stations services se trouvent en situation monopolistique (autoroutes, zones désertées par la GMS).

## La croissance des ventes favorise l'emploi dans le commerce et la réparation de motocycles.

Evolution des effectifs salariés dans le commerce et réparation de motocycles (504Z)



(Source : UNEDIC)

La situation du secteur du commerce et de la réparation de motocycles est presque opposée à celle du commerce de carburants. La population salariée du secteur a cru d'un tiers entre 1994 et 2005 et la valeur ajoutée du secteur a augmenté de 40% entre 1996 et 2004. Ce contexte économique favorable est porté par un volume d'immatriculations de motocycles neuves qui a triplé entre 1996 et 2007 pour 290 000 immatriculations en 2007. Engorgement des villes, recherche d'une solution de mobilité moins onéreuse qu'une voiture neuve, il y a de nombreuses raisons qui expliquent le développement des deux-roues. Malgré une

dynamique de forte progression, le volume des immatriculations de motocycles est systématiquement marqué par les périodes économiques moins favorables (récession de 93, chocs pétroliers). Achat vraisemblablement plus annexe que l'automobile dans les priorités des ménages et jamais soutenu par une prime à la casse, le commerce de motocycles est très sensible aux évolutions du pouvoir d'achat des ménages.

L'emploi bénéficie donc de ce contexte économique et sociétal porteur, même si la sensibilité du secteur aux situations conjoncturelles invite à la vigilance.



## La consommation des ménages au cœur des variables structurant le secteur.

A travers l'interprétation de l'évolution de l'emploi, il apparaît que certaines variables semblent structurantes et permettent de comprendre les évolutions socio-économiques du secteur. Nous pouvons tenter de les résumer à travers le schéma ci-contre.

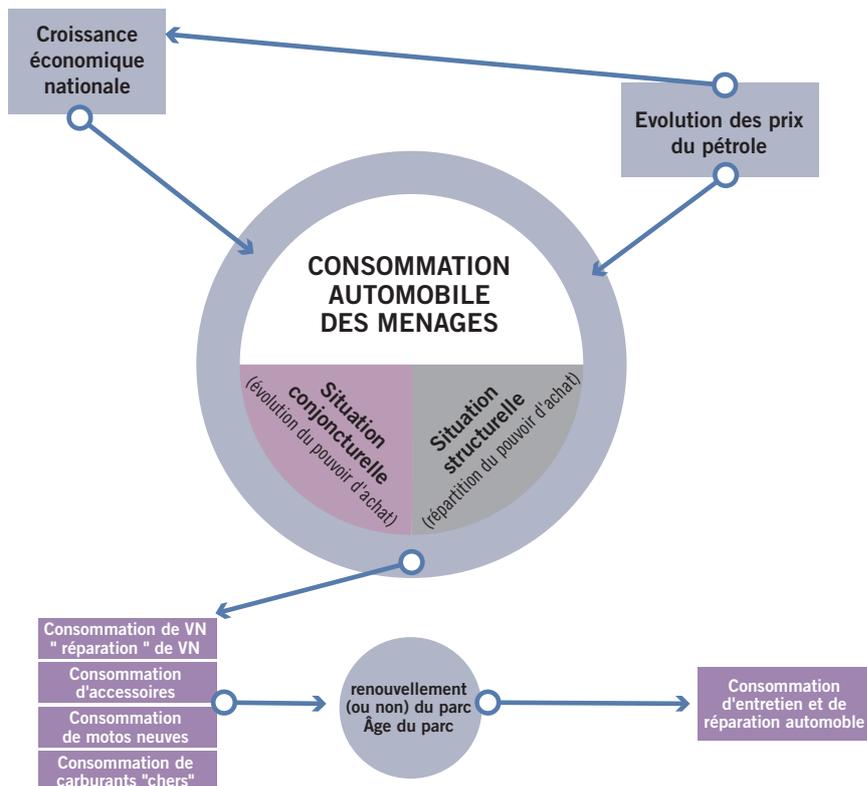
La consommation automobile des ménages est dépendante de leur capacité globale à consommer et in fine de la situation économique du pays (croissance, chômage...). Le prix du pétrole a à la fois un effet sur la conjoncture économique française et un effet spécifique sur le budget automobile des ménages : ceux-ci ont une part de leur budget automobile à peu près stable depuis les années 1990 et arbitrent leurs dépenses automobiles à l'intérieur de ce budget<sup>3</sup> : une croissance des prix du carburant réduira donc leur capacité à acheter une voiture neuve.

L'évolution de la consommation automobile dépend à la fois de la situation économique conjoncturelle et à la fois de la situation structurelle du budget des ménages : c'est-à-dire de la manière dont la richesse se répartit entre les ménages.

Donc, en fonction de la conjoncture économique et de la répartition des richesses, les ménages consomment :

- plus ou moins de véhicules neufs (et d'entretien-réparation de véhicule sous garantie), ce qui permet ou non la croissance économique et celle de l'emploi salarié dans le secteur du commerce automobile,
- plus ou moins d'accessoires automobiles, ce qui favorise ou défavorise l'activité et l'emploi dans les centres autos qui composent la grande partie du commerce de détails automobiles,
- plus ou moins de motos neuves, ce qui améliore ou non la situation économique et sociale du secteur du commerce de motos,
- plus ou moins de carburant de station service, ce qui pénalise plus ou moins l'activité et l'emploi du secteur de la vente de carburants.

A travers la consommation de VN, le parc peut se renouveler plus ou moins rapidement : plus les véhicules sont âgés, plus cela favorise l'activité de réparation et d'entretien ; plus les véhicules sont récents, moins ils ont besoin de réparations. Un scénario économique qui favorise l'emploi dans l'entretien et la réparation automobile ne favorise donc a priori pas l'emploi dans le commerce automobile.



**Cette logique de régulation conjoncturelle du secteur est ponctuée de situations plus structurelles** : par exemple, le Législateur a le pouvoir de contraindre ou restreindre certaines tendances. L'Etat peut dispenser des mesures qui auront un impact limité sur l'emploi à long terme (prime à la casse, promotion de l'E85...) ou au contraire avoir un effet déterminant sur l'emploi [mise en place du contrôle technique obligatoire ; imposition de règles technologiques (dépollution), incitations fiscales déterminantes].

On peut relier deux variables aux évolutions de la consommation des ménages, de la croissance économique et de l'emploi salarié du secteur :

- la mobilité externe des salariés (salariés qui rentrent et salariés qui quittent le secteur)
- et l'évolution des catégories sociales.

Il semble en effet que les catégories sociales élevées (cadres, professions intermédiaires) se développent sous l'effet de la concentration des

entreprises : la concentration des structures de distribution automobile génère un développement important de postes tertiaires notamment dans les structures centrales (groupes, plaques). Or, les mouvements de concentration d'entreprise s'accroissent en période économique plutôt favorable. Les besoins en vendeurs d'automobiles se développent également plutôt en période fructueuse. En revanche, malgré une tendance forte sur une longue période de croissance des qualifications dans le secteur, en période économique défavorable, on assiste à un tassement du développement des catégories sociales élevées.

Pour la mobilité externe, l'exploitation de l'enquête emploi de l'INSEE permet de comprendre que plus la situation économique est bonne, plus les salariés sont mobiles (rentrent et sortent du secteur). En situation économique peu favorable en revanche, les salariés sont davantage statiques.

## Une scénarisation du fonctionnement de l'emploi et des qualifications dans le secteur.

En conséquence de quoi, afin de borner les évolutions des besoins en recrutement de main-d'œuvre du secteur à l'horizon 2015 l'Observatoire a défini deux scénarios :

- le premier scénario nommé « **Electro** » s'appuie sur une conjoncture économique favorable et une consommation soutenue des ménages ;
- et le second scénario qu'on appellera « **Carrosse** » s'appuie sur conjoncture économique plutôt médiocre limitant les capacités de consommation des ménages.

Le scénario « **Electro** » qui s'appuie sur une croissance dynamique :

- entraîne donc une croissance du nombre de salariés du commerce automobile, du commerce et de la réparation de motos et du commerce de détails automobiles ;
- permet une moindre décélération de l'emploi dans le secteur de la vente de carburants ;
- tend à limiter l'activité et l'emploi dans l'entretien et de réparation automobile ;

**Electro**



- tend à accroître les catégories sociales supérieures à travers la croissance des concentrations des entreprises et la technologie des véhicules ;
- accroît la mobilité externe des salariés.

Le scénario « **Carrosse** » aurait l'effet inverse sur l'emploi du secteur.

Aux variables « évolutions des salariés », « évolution des catégories sociales » et « évolution de la mobilité externe », le modèle prospectif considère une quatrième variable : **l'évolution des départs en fin de carrière.**

**Carrosse**



- Nous avons rattaché au scénario « **Electro** » (consommation des ménages soutenue) l'hypothèse de départs en fin de carrière précoces (entre 59 et 61 ans en moyenne selon les catégories sociales) ; une hypothèse qui génère davantage de besoins en renouvellement de main-d'œuvre.

- A contrario, nous imaginerons dans notre scénario « **Carrosse** » que les départs en fin de carrières soient plus tardifs (entre 60 et 63 ans en moyenne selon les catégories sociales), ce qui générerait moins de besoins en renouvellement de main-d'œuvre à l'horizon 2015.

<sup>3</sup> : Cf : INSEE Première 1159 Octobre 2007

SCHÉMA SIMPLIFIÉ DES SCENARIOS D'ÉVOLUTION RETENUS



Enfin, afin d'être précis sur le type de besoins des entreprises en matière de recrutement, il faut aussi prendre en compte les **mouvements de promotions professionnelles**. En effet, chaque année, des individus obtiennent une promotion professionnelle et changent de catégories sociales. En fonction des politiques de ressources humaines des entreprises, celles-ci sont plus ou moins soutenues.

Les promotions professionnelles sont indépendantes du reste de nos variables car elles ne produisent pas plus ou moins d'emploi : elles modifient la structure des besoins en recrutement des entreprises. Si une entreprise a besoin d'un chef d'atelier et qu'elle promeut un mécanicien pour occuper ce poste, elle n'a plus besoin de recruter un chef d'atelier mais un autre mécanicien.

Chaque scénario s'associe donc à un sous-scénario (**Outsider / Insider**) en fonction d'un niveau plus ou moins élevé de promotions professionnelles par rapport aux évolutions constatées ces précédentes années.

**Outsider** signifie que les entreprises privilégient plutôt le recrutement externe.

**Insider** correspond au scénario où les entreprises privilégient plutôt la promotion interne.

**Afin de borner les évolutions possibles des besoins en recrutement par catégories sociales dans le commerce et la réparation automobile, nous proposons donc :**

- un scénario **Electro Outsider** : Besoins de main-d'œuvre élevés ET recrutements externes.
- un scénario **Electro Insider** : Besoins de main-d'œuvre très élevés ET promotions internes.
- un scénario **Carrosse Outsider** : Besoins de main-d'œuvre très faibles ET recrutements externes.
- un scénario **Carrosse Insider** : Besoins de main-d'œuvre très faibles ET promotions internes.

L'objet du troisième volet sera de tenter de comprendre l'effet que ces scénarios prospectifs peuvent avoir sur les besoins en main-d'œuvre de la Branche dans un horizon de moyen-long terme.

## Chapitre 3 : Les effets des scénarios sur l'emploi.

Nous avons donc établi deux propositions de scénarios prospectifs :

– un scénario « **Electro** » :

- Prix du pétrole stable ;
- Consommation automobile des ménages soutenue ;
- Développement des ventes de VN, motos et accessoires ;
- Croissance des salariés du commerce et des qualifications.

– un scénario « **Carrosse** » :

- Croissance du prix du pétrole ;
- Dégradation de la consommation automobile des ménages ;
- Vieillesse du parc de véhicules en circulation et développement des activités d'entretien et de réparation.

Chaque scénario est divisé en deux sous-scénarios « **Outsider** » et « **Insider** » en fonction des pratiques de ressources humaines des entre-

prises (plus de recrutements externes ou plus de promotions internes).

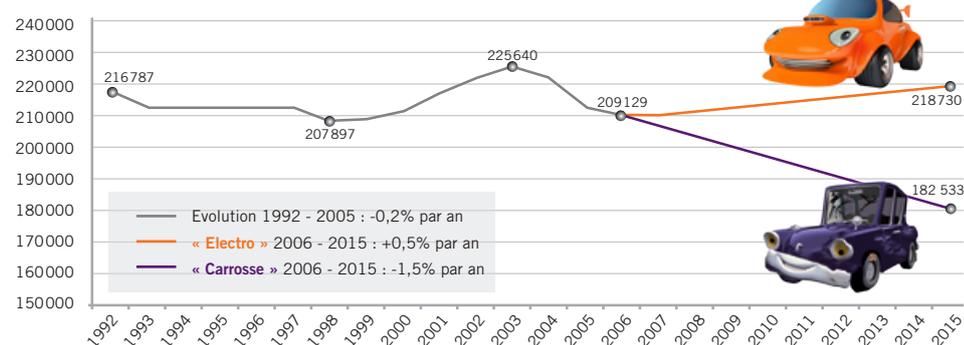
Nous allons tenter d'identifier l'impact que peuvent avoir ces scénarios prospectifs sur les tendances constatées ces dernières années : de l'emploi, de l'évolution des catégories sociales, de l'évolution des départs en fin de carrière et de la mobilité.

A présent, la première étape de la démarche prospective consiste à borner le champ des possibles en matière d'évolution de l'emploi à l'horizon 2015.

### Commerce automobile : le risque d'une situation de l'emploi très défavorable.



#### Scénarios d'évolution des effectifs dans le commerce des véhicules automobiles (501Z)



(Source : 1992 - 2005 UNEDIC, 2006 - 2015 projections Observatoire ANFA - Céreq)

Le commerce automobile est un secteur très touché par les évolutions conjoncturelles. Les scénarios mis en place pour tenter d'évaluer l'évolution de l'emploi essaient de prendre en compte cette incertitude. L'Observatoire a donc projeté un spectre d'évolution possible assez large par rapport à la tendance constatée ces dernières années : une évolution comprise entre +0,5 % (« **Electro** ») et -1,5 % (« **Carrosse** »).

Même si la tendance est plutôt baissière, il faut garder à l'esprit que dans le secteur du commerce, les périodes de croissance de l'emploi ont toujours été plus marquées que les périodes de décroissance. A ce titre, en essayant de définir le champ des évolutions possibles, il ne faut pas se couper de la possibilité d'un rebond d'activité.

L'approche prospective menée par l'Observatoire a été réalisée en 2007-2008. Depuis le nombre de salariés issu des enquêtes Unedic jusqu'à 2008 (provisoire) est disponible et nous permet de vérifier les évolutions par rapport aux projections envisagées.

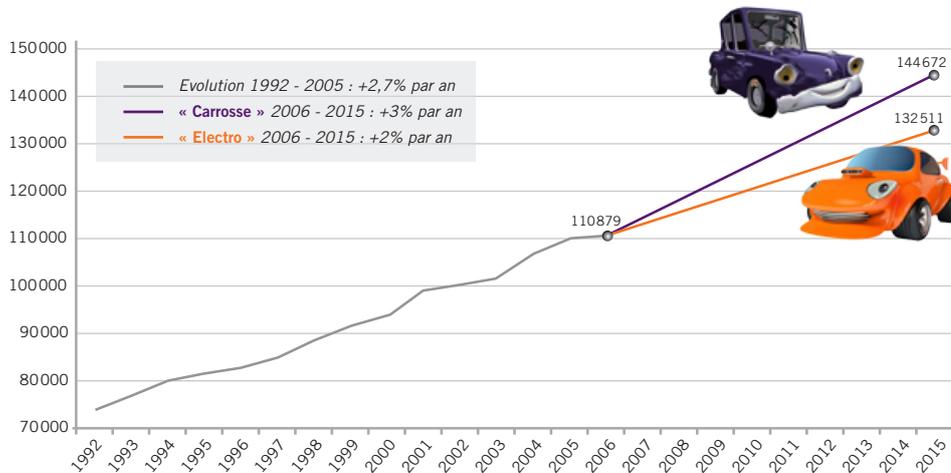
Il en résulte que l'ensemble des secteurs d'activité se trouvent plutôt proches du scénario économique défavorable (Carrosse).

Ces situations défavorables à l'ensemble des secteurs ne doivent pas nous faire oublier que depuis 1976, le secteur n'a jamais connu plus de 4 années consécutives de baisse d'emploi et que les périodes de croissance sont plus marquées que les périodes de décroissance.



## Croissance régulière de l'entretien et la réparation automobile.

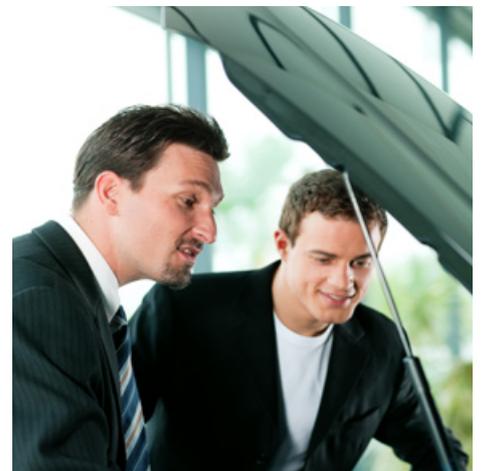
### Scénarios d'évolution des effectifs dans le secteur de l'entretien et de la réparation de véhicules automobiles (502Z)



(Source : 1992 - 2005 UNEDIC, 2006 - 2015 projections Observatoire ANFA - Céreq)

Avec une croissance régulière de 3% par an depuis 1992, l'évolution de l'entretien et de la réparation automobile semble régulière. Cette constance limite les écarts et permet d'espérer une marge d'incertitude plus réduite sur la progression du secteur.

Dans le meilleur des cas, il est possible d'envisager une croissance équivalente à celle de la dernière décennie (Scénario « **Carrosse** ») et dans le pire des cas, une croissance de 1% inférieure (scénario « **Electro** ») en cas de renouvellement massif du parc conjugué à



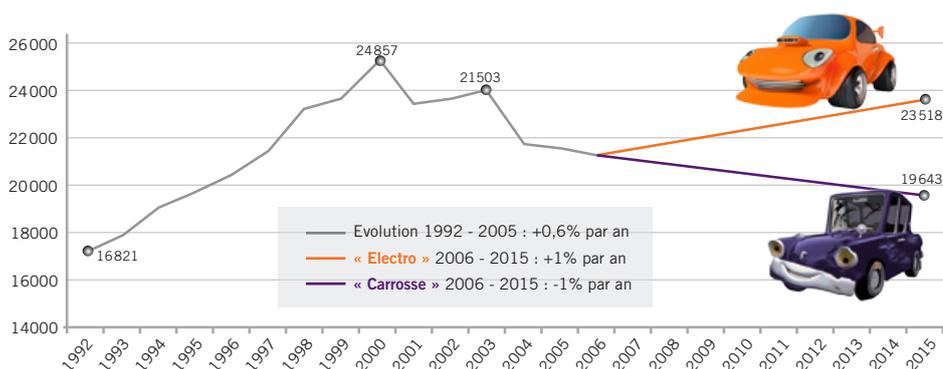
des départs en retraite d'artisans employeurs non renouvelés. Rappelons que les scénarios favorables et défavorables à l'emploi sont inversés par rapport aux autres secteurs d'activité (voir chapitre 2).

## Un champ des possibles assez large pour le commerce de détail d'équipements automobiles.

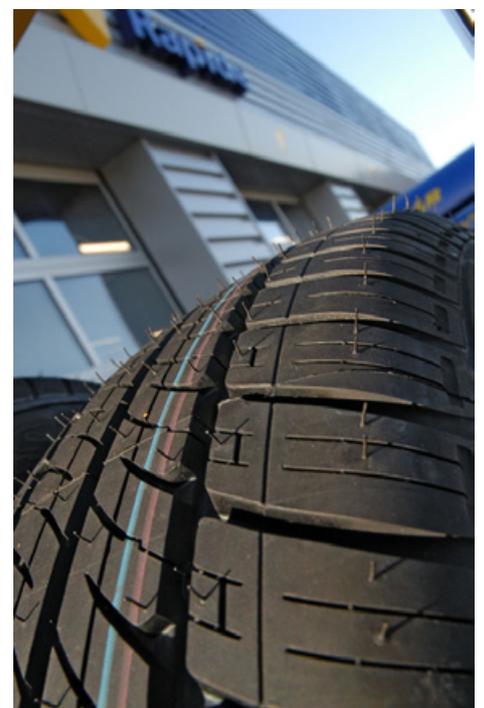
Après 20 années de croissance régulière (1980-2000), le secteur du commerce de détail d'équipements automobiles semble arriver dans une période plus chahutée. Outre les aspects économiques, la situation de ce secteur semble aussi liée aux choix stratégiques des acteurs prédominants du secteur. Il nous

paraît donc nécessaire de garder une marge d'incertitude importante face aux possibles évolutions des centres autos. A cet effet nous proposons une évolution tendancielle comprise entre -1% (scénario « **Electro** ») et +1% (scénario « **Carrosse** »).

### Scénarios d'évolution des effectifs dans le commerce de détails d'équipements automobiles (503B)



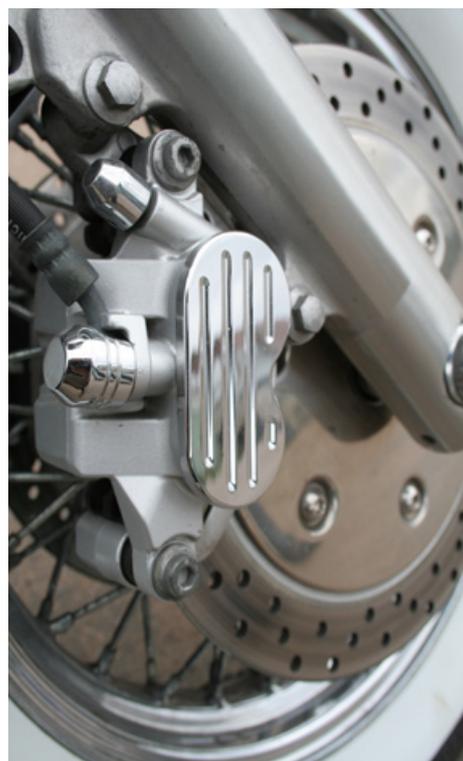
(Source : 1992 - 2005 UNEDIC, 2006 - 2015 projections Observatoire ANFA - Céreq)



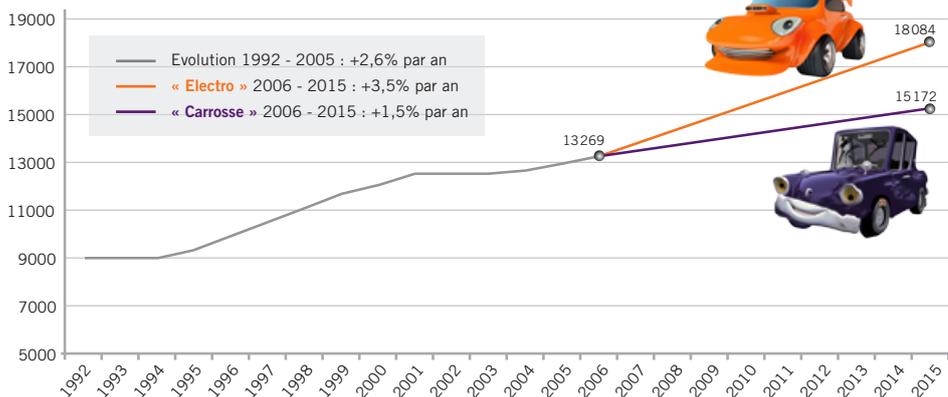
## Tendance croissante pour le commerce de motocycles malgré un risque conjoncturel important.

Pour le commerce et la réparation de motocycles, les causes ayant entraîné un développement du parc motocycle en circulation devraient rester constantes sur la prochaine décennie (engorgement des villes, solution de transport moins coûteuse qu'une voiture). La dynamique de progression peut en revanche être affectée par une situation économique plus délicate qui peut affecter le développement des immatri-

culations de véhicules neufs : nous avons vu que les immatriculations de motocycles étaient très dépendantes de la conjoncture économique nationale. A ce titre nous avons également choisi une marge d'évolution possible assez large par rapport à la tendance : un scénario « Electro » avec une progression de +3,5% et un scénario « Carrosse » en cas de situation économique difficile à +1,5%.



### Scénarios d'évolution des effectifs dans le commerce et la réparation de motocycles (504Z)



(Source : 1992 - 2005 UNEDIC, 2006 - 2015 projections Observatoire ANFA - Céreq)

## Poursuite vraisemblable de la chute des salariés dans le commerce de carburant.

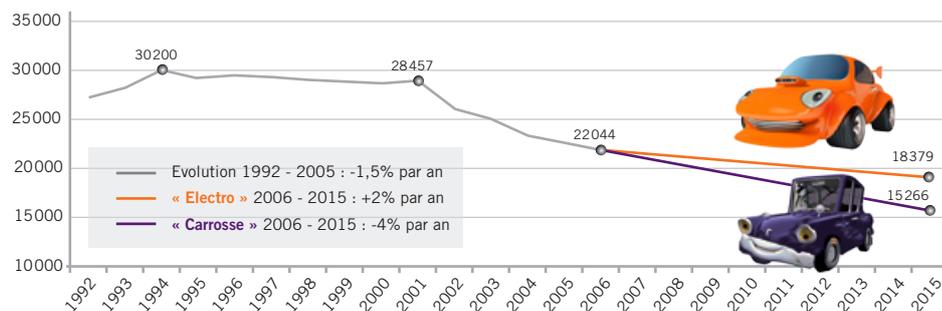
La situation défavorable de l'emploi dans le secteur du commerce de carburant semble désormais structurelle. La seule chose qui pourrait nous permettre d'envisager une

évolution moins forte serait d'arriver à une situation de saturation : un effet de seuil en dessous duquel il serait impossible de descendre. Les scénarios projettent donc des

évolutions comprises entre -2% et -4% annuels dans la poursuite de l'accélération de la baisse de l'emploi des cinq dernières années.



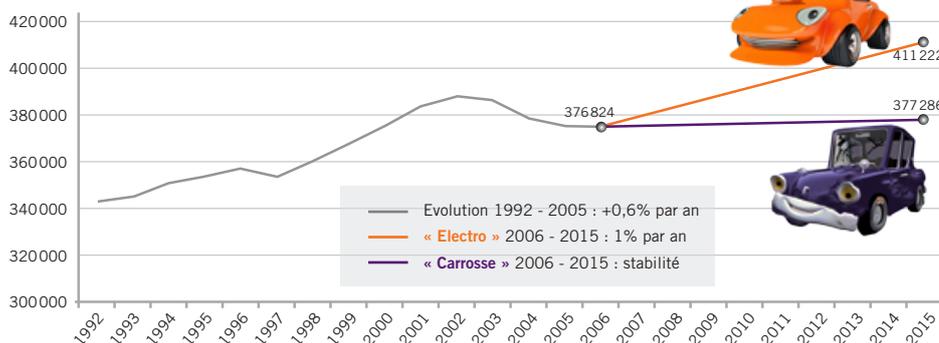
### Scénarios d'évolution des effectifs dans le commerce de détails carburants (505Z)



(Source : 1992 - 2005 UNEDIC, 2006 - 2015 projections Observatoire ANFA - Céreq)

## Au final : une situation sectorielle stable ou légèrement croissante.

### Scénarios d'évolution des effectifs dans les 5 secteurs coeur de la Branche du CRA (501Z, 502Z, 503B, 504Z, 505Z)



(Source : 1992 - 2005 UNEDIC, 2006 - 2015 projections Observatoire ANFA - Céreq)

Le cumul des évolutions projetées par secteur, permet d'aboutir à une projection des salariés pour le Commerce et la Réparation Automobile comprise entre 0% et +1% par an. En raison de l'option d'inverser les scénarios favorables et défavorables à l'emploi de l'entretien-réparation par rapport à ceux du commerce, le scénario « Carrosse » pour l'ensemble du CRA constitue



une évolution stable de l'emploi du secteur. En effet, comme le parc est structurellement vieillissant, le secteur de l'entretien et de la réparation automobile permet finalement de stabiliser l'emploi du secteur.

En outre l'étude des cycles économiques montre qu'une période de 10 années est généralement

composée de périodes de crise et de reprises. Il est donc vraisemblable qu'après la crise de surproduction automobile qui a éclaté en 2008 avec la crise financière, une reprise puisse rééquilibrer la courbe de l'emploi et la maintenir en 2015 dans la fourchette envisagée dans les scénarios.

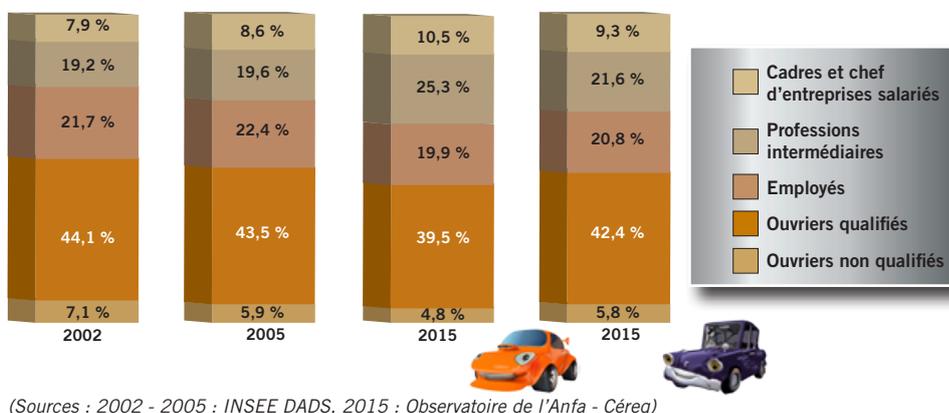


## Catégories sociales : une progression plus ou moins forte des cadres et des professions intermédiaires.

Dans le cas d'un scénario « **Electro** », la bonne situation conjoncturelle permet à l'emploi qualifié de croître à travers la croissance des besoins en vendeurs ou en professions intermédiaires techniques (techniciens, maîtrise technique). En prolongeant les évolutions des précédentes années, le scénario « **Electro** » pourrait aboutir à une situation où les professions intermédiaires pourraient représenter près d'un quart des catégories sociales du secteur.

En revanche un scénario « **Carrosse** » devrait recentrer le recrutement autour des ouvriers et des secrétaires de PME ; certains de ces postes fussent-ils en diminution structurelle. Le scénario « **Carrosse** » à l'horizon 2015 serait dès lors relativement proche de la situation de 2005.

Evolution de la structure des emplois salariés par grands niveaux de qualification selon les scénarios



(Sources : 2002 - 2005 : INSEE DADS, 2015 : Observatoire de l'Anfa - Céreq)

## Départs en fin de carrière : des scénarios fonctions des évolutions réglementaires.

	Scénario Départs précoces 			Scénario Départs tardifs 	
	Âge de départ en fin de carrière en 2001	Âge moyen estimé de départ en fin de carrière	Proportion de départ sur la période 2005-2015	Âge moyen estimé de départ en fin de carrière	Proportion de départ sur la période 2005-2015
Cadres et chefs d'entreprise salariés	59	60	32%	61	29%
Professions intermédiaires	58	59	24%	60	22%
Employés	59	60	18%	61	16%
Ouvriers qualifiés	58	59	18%	60	16%
Ouvriers non qualifiés	58	59	18%	60	16%
<b>Ensemble salariés</b>			<b>21%</b>		<b>18%</b>

(Sources INSEE DADS – et projections ANFA à partir du modèle Profil'âge du CAS)

Dans le scénario « **Electro** », les salariés, partent plus tôt en retraite, ce qui génère davantage de besoins en main-d'œuvre tandis que dans le scénario « **Carrosse** », les sala-

riés restent plus longtemps, ce qui ne favorise pas le renouvellement de la main-d'œuvre<sup>4</sup>. Nous aboutissons à des besoins de renouvellement de main-d'œuvre liés aux départs en

fin de carrière compris entre 21% (Scénario « **Electro** ») et 18% (scénario « **Carrosse** ») sur 10 ans (2005-2015).

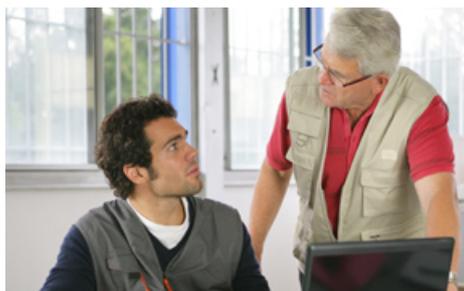
## Mobilité : des entrants à former et des sortants à remplacer.

Estimation des besoins de main-d'œuvre issus de la mobilité intersectorielle

	Solde de la mobilité intersectorielle (sortants - entrants)	« Moitié des entrants » devant être formé	Total entrants « devant être formés » : estimation tendancielle	Scénario (+10%) 	Scénario (-10%) 
cadres	-0,1%	3,6%	3,5%	3,8%	3,1%
professions intermédiaires	0,0%	2,8%	2,8%	3,0%	2,5%
employés	0,6%	3,8%	4,4%	4,8%	4,0%
ouvriers qualifiés	0,8%	1,9%	2,7%	2,9%	2,4%
ouvriers non qualifiés	1,0%	3,1%	4,1%	4,5%	3,6%

(Sources : INSEE Enquête Emploi 1995-2002 – projections Observatoire ANFA - Céreq)

<sup>4</sup> : A partir du modèle prospectif Profil'âge mis en place par le Centre d'Analyse Stratégique (CAS) et le Conseil d'Orientation des Retraites (COR), nous avons travaillé sur deux scénarii d'âge moyen de départ en fin de carrière en fonction des évolutions réglementaires.



Tendanciellement à partir de l'analyse des Enquêtes-Emploi de l'INSEE, nous avons évalué qu'environ 5% des salariés entraînent et sortaient du secteur de la Branche des Services de l'Automobile. Si le solde général entre les entrants et les sortants s'équilibre, certaines catégories sociales sont légèrement bénéficiaires et d'autres sont légèrement déficitaires. Il faut par exemple prévoir un renouvellement des flux déficitaires

### Promotions

Chaque année, des personnes obtiennent une promotion professionnelle. Cela transforme donc la nature des besoins des personnes à recruter. En effet, si un chef d'atelier qui part en retraite est remplacé par un mécanicien promu, ce n'est plus un chef d'atelier dont l'entreprise aura besoin mais un mécanicien.

Le sous-scénario **Insider** implique que les entreprises fassent fortement appel aux promotions professionnelles pour remplacer les postes vacants (mise en œuvre

d'ouvriers non qualifiés ou d'ouvrier qualifiés en formant davantage de jeunes pour équilibrer les départs.

Cette mobilité intersectorielle étant faible, elle ne génère que peu de besoins de main-d'œuvre.

En revanche, une partie des personnes qui entrent dans la Branche des Services de l'Automobile issus d'un autre secteur d'activité doit être formée à nos métiers. Cela correspond peu ou prou au champ d'action du contrat de professionnalisation. La part des personnes qui intègre le secteur devant être formé afin d'obtenir une qualification est difficile à évaluer avec la statistique publique. Nous avons donc choisi de comptabiliser la moitié de ces effectifs comme devant faire l'objet d'une formation.

Comme nous l'avons déjà appréhendé, plus la situation économique est favorable, plus les salariés quittent et rentrent dans le secteur. Le scénario « **Electro** » représente une situation où la mobilité professionnelle est accrue

par rapport à la tendance. Tandis que dans le scénario « **Carrosse** », le nombre de personnes changeant de secteur est plus limité.

Par exemple : le nombre d'ouvriers qualifiés qui quittent le secteur par rapport à ceux qui rentrent est légèrement déficitaire de 0,8%. En outre on considère que la moitié des 3,7% d'ouvriers qualifiés qui entrent dans le secteur doivent apprendre un métier de l'automobile soit 1,9%. Au total, on estime donc tendanciellement les besoins de main-d'œuvre à former issus de la mobilité à 2,7% (soit 0,8% + 1,9%).

Dans un scénario « **Electro** », où la croissance économique favorise la mobilité, nous supposons que ces besoins puissent atteindre 2,9%.

Dans un scénario « **Carrosse** », qui limite les mouvements intersectoriels, les besoins de main-d'œuvre issus de la mobilité représentent 2,4% des salariés.

volontariste de politiques de GPEC, formations internes, etc).

Le sous-scénario **Outsider** suppose que les entreprises fassent plus appel aux recrutements externes pour occuper les postes vacants (et ne modifient pas leurs anciennes pratiques de promotions professionnelles).

Le sous-scénario **Outsider** est donc essentiellement tendanciel par rapport aux pratiques de promotions observées. Le sous-scénario **Insider** a été adapté pour chaque

catégorie sociale en fonction de l'appel d'air permis par une croissance des départs en fin de carrière (des artisans ou des professions intermédiaires).

La dernière opération va consister à relier dans un modèle dynamique complexe les cinq indicateurs (évolution des salariés, des catégories sociales, des départs en fin de carrière, de la mobilité externe et des promotions) pondérés par les quatre scénarios (**Electro Insider**, **Electro Outsider**, **Carrosse Insider**, **Carrosse Outsider**).

### Mouvements de promotions annuels avec changement de catégorie sociale et scénarios prospectifs de promotions à l'horizon 2015

les sous - scénarios	ouvriers qualifiés qui s'installent artisans ou commerçants dans le secteur	promotions : professions intermédiaires => cadres	promotions : ouvriers qualifiés => professions intermédiaires	promotions : ouvriers non qualifiés => ouvriers qualifiés
Estimation tendancielle Enquête-Emploi	0,6%	0,9%	0,7%	11,0%
Sous-scenario Outsider	0,4%	0,9%	0,7%	11,0%
Sous- scenario Insider	0,8%	1,4%	1,4%	13,0%

(Sources : INSEE Enquête Emploi 1995-2002 – projection Observatoire ANFA - Céreq)

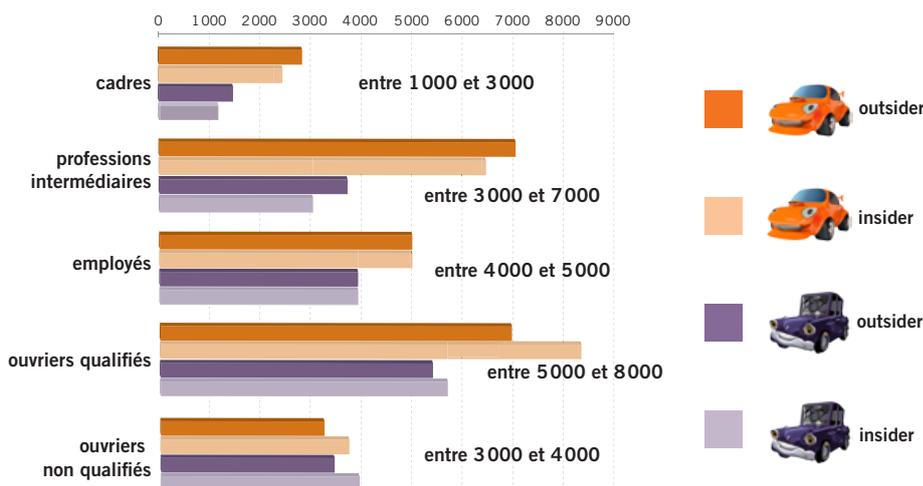
## Chapitre 4 : Les besoins en recrutement de personnel.

- des départs en fin de carrière,
- de la mobilité,
- de l'évolution des catégories sociales
- et de l'évolution de l'emploi dans chaque secteur,

L'Observatoire aboutit à une prospective annuelle des besoins de main-d'œuvre dans le commerce et la réparation automobile à l'horizon 2015 répartis par catégorie sociale pour chaque scénario qui encadrent le champ des évolutions possibles.

A partir des enquêtes « Recrutement » de l'ANFA, on peut retenir que ces besoins en recrutement seraient comblés à 75% (90% pour les ouvriers) par des jeunes issus de formation initiale (CFA ; Lycée), et à 25% par des personnes issues d'autres secteurs d'activité qu'il faut former en formation continue (CQP) aux métiers.

### Besoins en recrutements externes nets en moyenne chaque année par niveaux de qualification selon le scénario



Les typologies de métiers du Répertoire National des Qualifications des Services de l'Automobile (RNQSA) et les catégories sociales des DADS sont difficiles à faire correspondre. Les unes comme les autres étant en outre plus ou moins éloignées du métier réel.

Quelques unes de ces difficultés ont par exemple été relevées sur le métier de « vendeur automobile » pour lequel le positionnement en termes de catégories sociales (cadre, agent de maîtrise ou employé) dépend de la pratique de l'entreprise.

Sans être idéal, le recensement de la population française de l'INSEE nous permet de toucher une réalité plus précise des métiers.



## Besoins en recrutement de cadres.

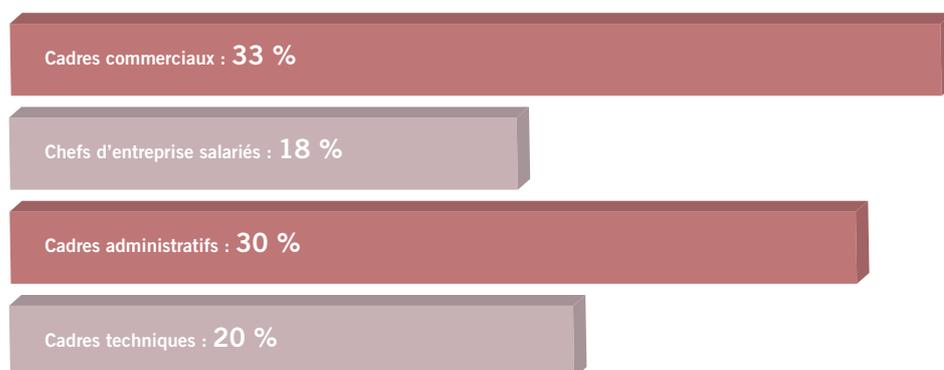
Les besoins en cadres même s'ils restent faibles sont très variables : entre 1 000 et 3 000 selon les scénarios. Les deux tiers des besoins en recrutement de cadres proviennent des entreprises du commerce automobile : secteur dont les besoins sont très fluctuants et liés à la capacité de consommation des ménages.

Par ailleurs, entre un quart et la moitié des besoins totaux en cadres, selon le scénario, seraient pourvus par la promotion interne ce qui limiterait les besoins externes.

Même si le flux de personnes à recruter n'est pas nécessairement identique à la structure des professions, on doit garder à l'esprit que

l'essentiel des cadres sont des cadres des professions tertiaires : commerciaux, chefs de ventes, mais aussi directeurs de sites, cadres comptables, financiers, gestionnaires, administratifs, RH. Des professions que l'on peut notamment trouver dans les groupes de distribution automobile par exemple.

### Estimation du poids des professions CSE parmi les cadres



(Sources : DADS et RGP)

**Les jeunes cadres de moins de 30 ans** disposent essentiellement (à 65% ) de **diplômes de niveau I et II** (Licence/Master/Doctorat) alors que structurellement cette proportion reste faible (20%) parmi l'ensemble des cadres en exercice.

Compte-tenu de ces évolutions, une prospective relative aux diplômes semblerait suggérer que 90% à 100% des 1 000 à 3 000 cadres à recruter à l'horizon 2015 devraient avoir un niveau de diplôme supérieur ou égal au niveau III.

## Besoins en recrutement de professions intermédiaires.

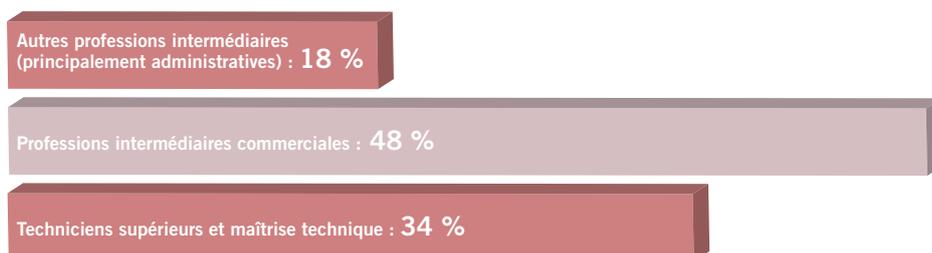
La prospective en besoins en recrutement des professions intermédiaires à l'horizon 2015 suggère selon les scénarios des besoins annuels compris entre 3 000 et 7 000 personnes.

Si les besoins en professions intermédiaires croissent structurellement depuis quinze ans, la répartition de cette catégorie sociale par profession est à peu près constante depuis le recensement de la population de 1990 : en 2006, les professions intermédiaires se répartissent en effet en 48% de commerciaux, 34% de techniciens supérieurs et maîtrise technique et 18% de professions essentiellement administratives.

Ainsi, la moitié de ces professions dites « intermédiaires » sont des commerciaux majoritairement employés dans le secteur du commerce automobile. Cela induit une variabilité importante des besoins en recrutement de ces profils selon la situation conjoncturelle. Plus les ménages consomment, plus le secteur du commerce a besoin de commerciaux ; moins ils consomment, moins le secteur en a besoin. Cette réactivité aux situations conjoncturelles explique la forte variabilité des besoins en professions intermédiaires selon les scénarios. Les enquêtes-emploi semblent indiquer également que les professions commerciales paraîtraient aussi être des professions assez mobiles à la fois dans et hors secteur : cette mobilité peut générer en scénario « **Electro** », des besoins en renouvellement importants.

A travers les DADS, on peut identifier que les

### Répartition des professions intermédiaires



(Source : INSEE RGP 2006)

techniciens supérieurs et maîtrise technique sont plus âgés que les autres salariés dans cette catégorie d'emploi : il s'agirait précisément des agents de maîtrise (chefs d'ateliers) car les techniciens sont généralement plus jeunes en moyenne. Ces métiers de la maîtrise technique devraient faire l'objet d'un renouvellement sensible à l'horizon 2015 liés à leurs départs en fin de carrière. L'accès à ces métiers se faisant plutôt par la promotion interne, cela pourrait justifier la mise en œuvre de travaux de GPEC en direction de ces profils.

A travers une prospective de besoins de diplômes, on peut estimer qu'entre 30 % et 40 % des professions intermédiaires devraient être recrutés avec un niveau supérieur ou égal au BTS tandis qu'entre 35% et 40% devraient être recrutés avec un niveau Bac. Les recrutements des entreprises

pour cette catégorie d'emploi à des niveaux de formation plus faibles sont d'ores et déjà marginaux (selon les résultats de l'enquête recrutement de l'ANFA).

En résumé, si la situation du CRA se rapproche du scénario « **Carrosse** », il vaut mieux prioriser des actions de politique de formation initiale ou continue en direction des professions intermédiaires techniques dont les besoins en renouvellement sont structurels (départs en retraite / croissance régulière de l'emploi dans le secteur de l'entretien) en revanche, si la situation du CRA se rapproche du scénario « **Electro** », la priorité serait plutôt de travailler au renouvellement et de croissance des forces de vente (mobilité externe accrue, croissance conjoncturelle des emplois).

## Besoins annuels en recrutement d'employés.

Entre 2005 et 2015, les besoins annuels en recrutement d'employés seraient compris entre 4000 et 5000. Les secrétaires, assistantes et autres employés administratifs représentent 70% de la catégorie sociale « Employé » au dernier recensement. Comme nous l'avons vu c'est une population aux compétences assez transverses qui peut plus facilement changer de secteur d'activité que les populations aux compétences plus spécialisées. Cette mobilité plus importante induit des besoins en renouvellement de main-d'œuvre plus fréquents que dans d'autres catégories sociales.

Parmi les employés, on trouve également les employés du commerce qui sont majoritairement composés des professions des stations services : 55% des employés du commerce (caissiers et employés de stations

### Répartition des employés



(Source : INSEE RGP 2006)

services essentiellement). On y retrouve aussi les vendeurs de centres autos (10% des employés) et les vendeurs des entreprises motocycles (par exemple vendeurs de bonnetterie) qui représentent 8% des employés.

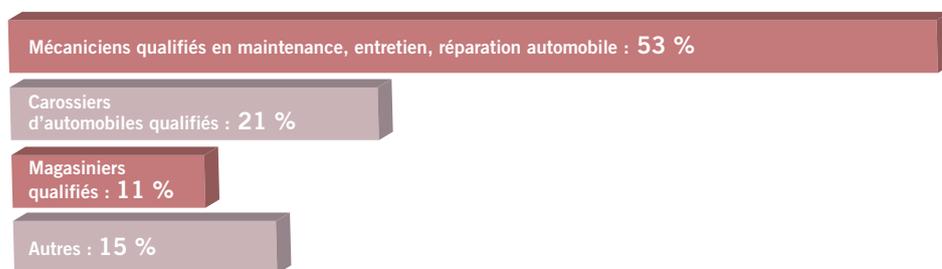
Comme pour les autres secteurs d'activité, le recrutement des employés administratifs au

niveau V se raréfie. Les entreprises recrutent très majoritairement aux niveaux BTS (source INSEE – Enquête Emploi) ou les salariés destinés à ce type d'emploi.

C'est une population dont le renouvellement est régulier et moins soumis aux aléas conjoncturels que d'autres professions.

## Ouvriers Qualifiés et Ouvriers Non Qualifiés.

### Répartition des ouvriers qualifiés



(Source : INSEE RGP 2006)

Les travaux prospectifs aboutissent à une estimation annuelle comprise entre 5 000 et 8 000 besoins en recrutement d'ouvriers qualifiés à l'horizon 2015. Parmi eux, les besoins en mécaniciens qualifiés en représentent la majorité. Les ouvriers qualifiés sont une population jeune, peu mobile et dont la part tend progressivement à diminuer parmi les catégories sociales. C'est une population dont le nombre fluctue sensiblement en fonction des politiques RH des entreprises (promotions professionnelles plus ou moins élevées) : plus les entreprises promeuvent des ouvriers qualifiés en chefs d'atelier, plus il faut renouveler ce flux d'ouvriers qualifiés ; plus les entreprises promeuvent des ouvriers non qualifiés en ouvriers qualifiés, moins il faudra embaucher d'ouvriers qualifiés. Comme le taux de promotion annuel des ouvriers non qualifiés est important (11%), la différence en valeur absolue entre les sous-scénarios

Insider et Outsider est élevée. 3 000 et 4 000 besoins annuels en ouvriers non qualifiés représentent pratiquement autant d'individus que les recrutements d'employés. Ce chiffre peut paraître surprenant au premier abord dans un secteur dont l'évolution technologique est croissante. Mais les enquêtes emplois de l'INSEE permettent d'identifier que 62% des ouvriers non qualifiés en exercice dans les services de l'automobile disposent d'un diplôme supérieur ou égal au CAP. Pour le commerce et la réparation automobile, être ouvrier non qualifié ne signifie pas ne pas avoir de diplôme mais avoir été positionné comme tel par l'employeur souvent pour une période transitoire plus ou moins longue.

Le fort besoin en ouvriers non qualifiés vient du fait qu'environ un millier de diplômés du secteur acquerront le statut d'ouvrier qualifié progressivement afin de mettre en conformité



le diplôme et l'activité prévue par la convention collective.

Le nombre d'ouvriers à former en formation initiale doit donc intégrer une partie des ouvriers non qualifiés. Une estimation indiquerait que les besoins réels pourraient donc être compris entre 5 500 et 8 000 alors que 17 000 jeunes sortent annuellement de formation automobile (Lycée et CFA) ; cette donnée est cohérente avec les données statistiques sur l'insertion professionnelle (IVA-IPA /Enquêtes Génération du Céreq) qui montrent que seul un tiers des jeunes s'insère durablement dans le secteur du commerce et de la réparation automobile. Elle permet de comprendre que la cause principale de la faible insertion dans la Branche est la faiblesse structurelle du nombre d'emplois à pourvoir et moins une quelconque envie de la part des jeunes de changer de métier ou de secteur.

Finally, the economic and financial crisis that began in late 2008 led to a rapprochement of the scenario prospecting « Carrosse » despite the government measures of bonuses to the cash. The recruitment surveys conducted by the ANFA Observatory in 2009 seem to effectively show that in these periods of crisis, employment is centered around the sector of maintenance and car repair, of MRA companies and profiles of workers: as predicted, in 2008, the information of the Unedic tends to indicate that employment continues to progress in the sector of maintenance and repair during this period of crisis. The equilibrium in the medium-long term of employment in the sector could come from the capacity of maintenance and repair to sufficiently support the degradation of employment in the commerce

automobile. However, the career path and the modalities of exit from the crisis of the Branch will be naturally determining. The work of the Observatory will progressively allow us to specify the scenarios.

The diversity of prospective scenarios also means that the typology of jobs and competencies that the sector needs can evolve significantly according to the conjunctures and the strategies of companies. This justifies an analysis pushed towards the reality of the jobs. The prospective work can at once guide and make evolve the complementary analysis: sectoral work, groups of work, collection of practices of companies and surveys of the ANFA Observatory will feed and enrich this approach which began in 2007.