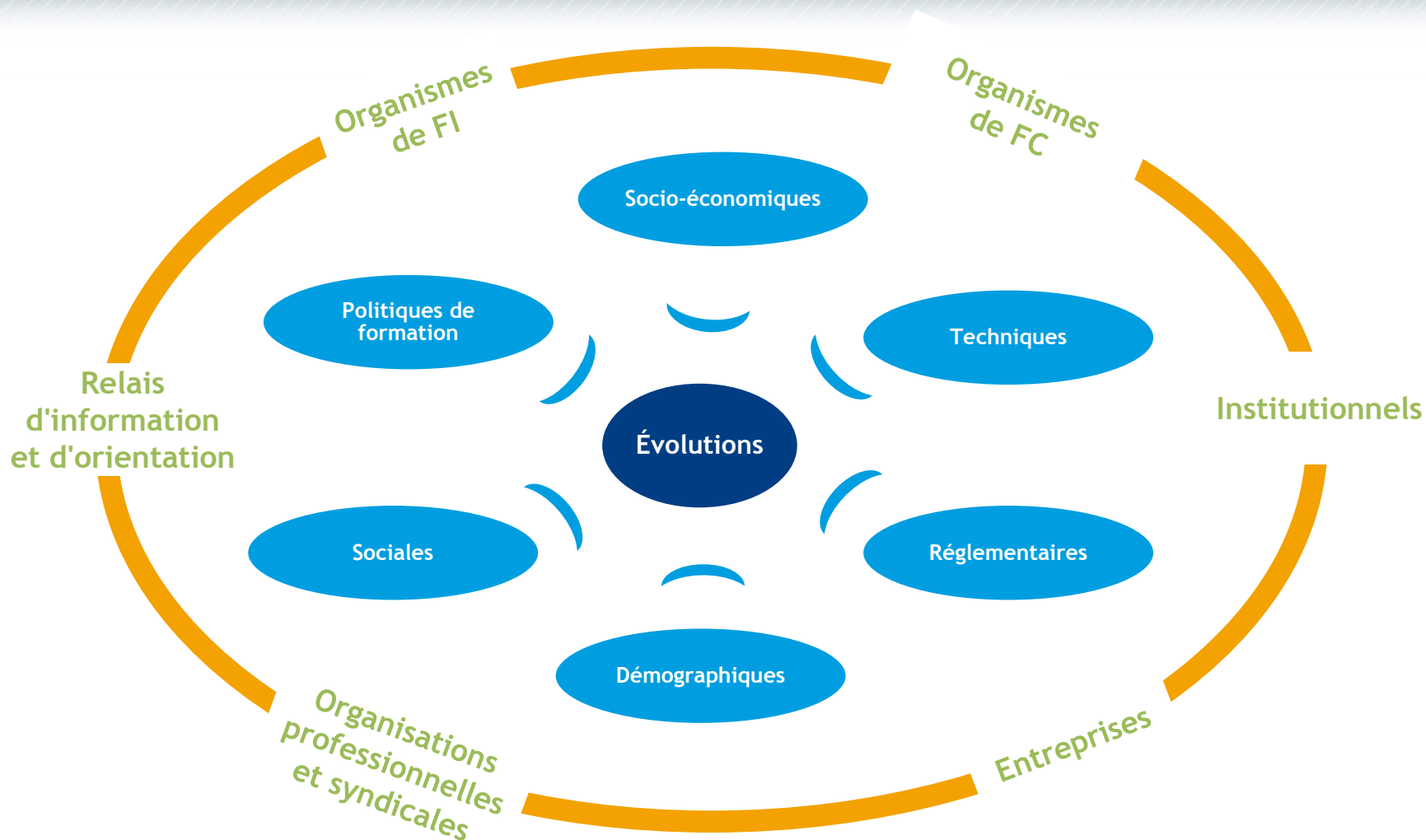


Évolutions des métiers dans les services de l'automobile

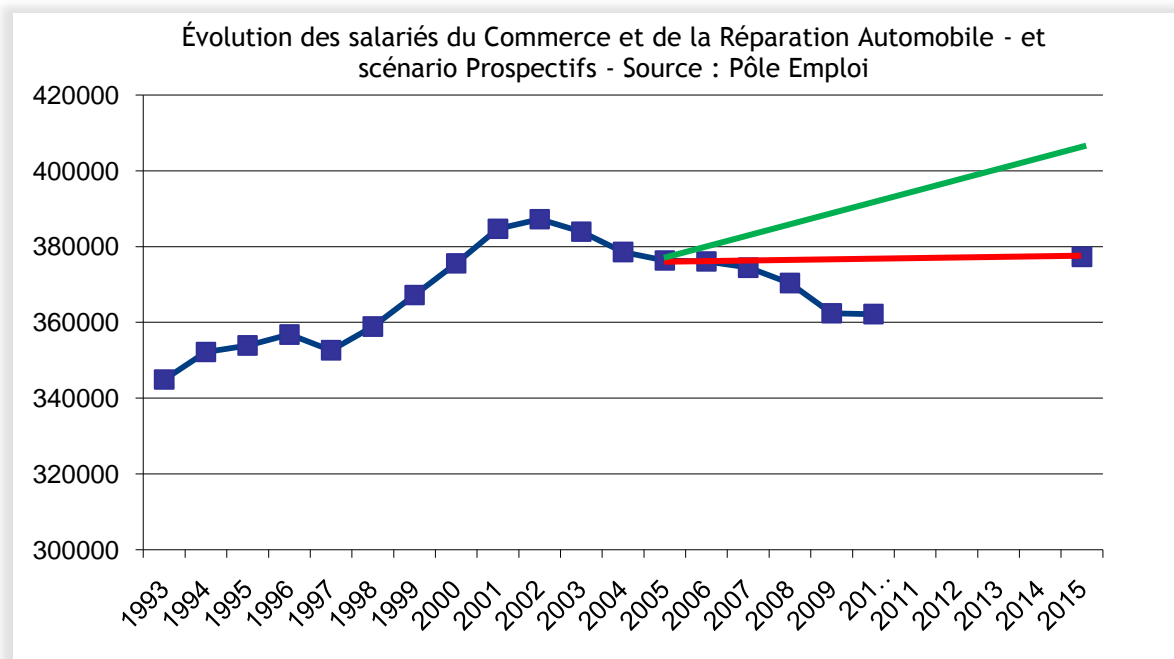


) Paupérisation de l'usage de l'automobile



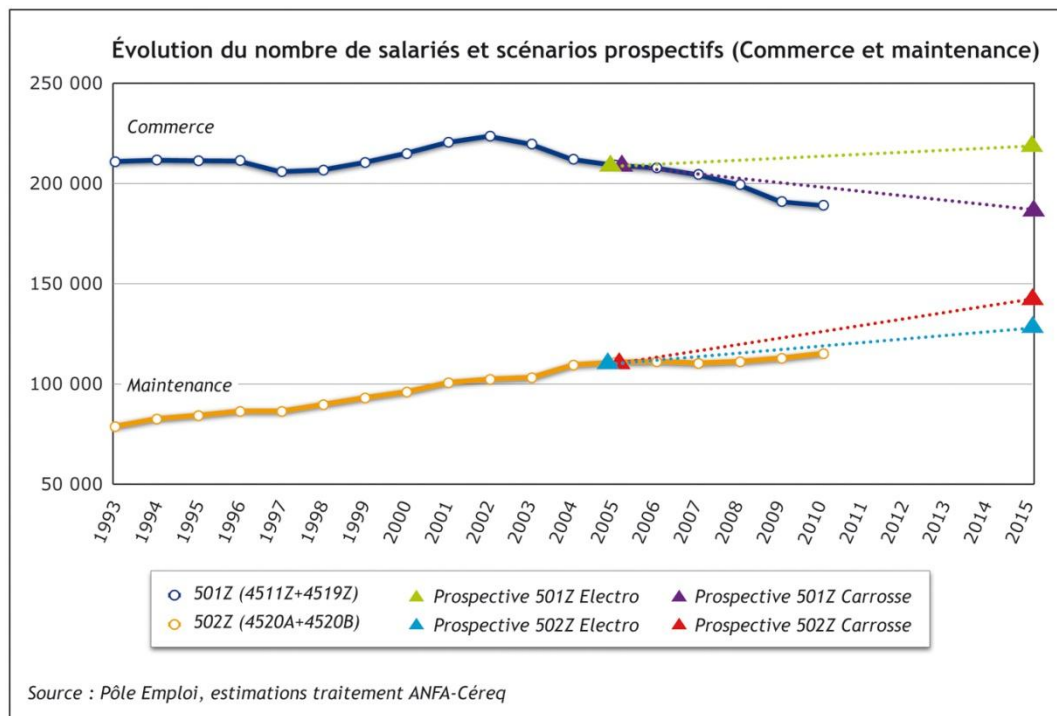
- Poursuite du développement de l'emploi dans les entreprises de la réparation
- Emploi en décroissance dans le commerce automobile
- Développement des auto-entrepreneurs
- Baisse du volume d'après-vente dans les réseaux de constructeurs automobiles
- Marchés du VN et du VO récents en saturation
- Diminution tendancielle de l'activité carrosserie
- Un âge du parc croissant malgré les primes à la casse
- Un marché de moins en moins visible :
 - parc de + de 15 ans non comptabilisé
 - importance du marché de VO de P à P
 - entretien réalisé en dehors des garages traditionnels (auto-entrepreneur,...)

) L'étude prospective suggérait deux scénarios d'évolution de l'emploi



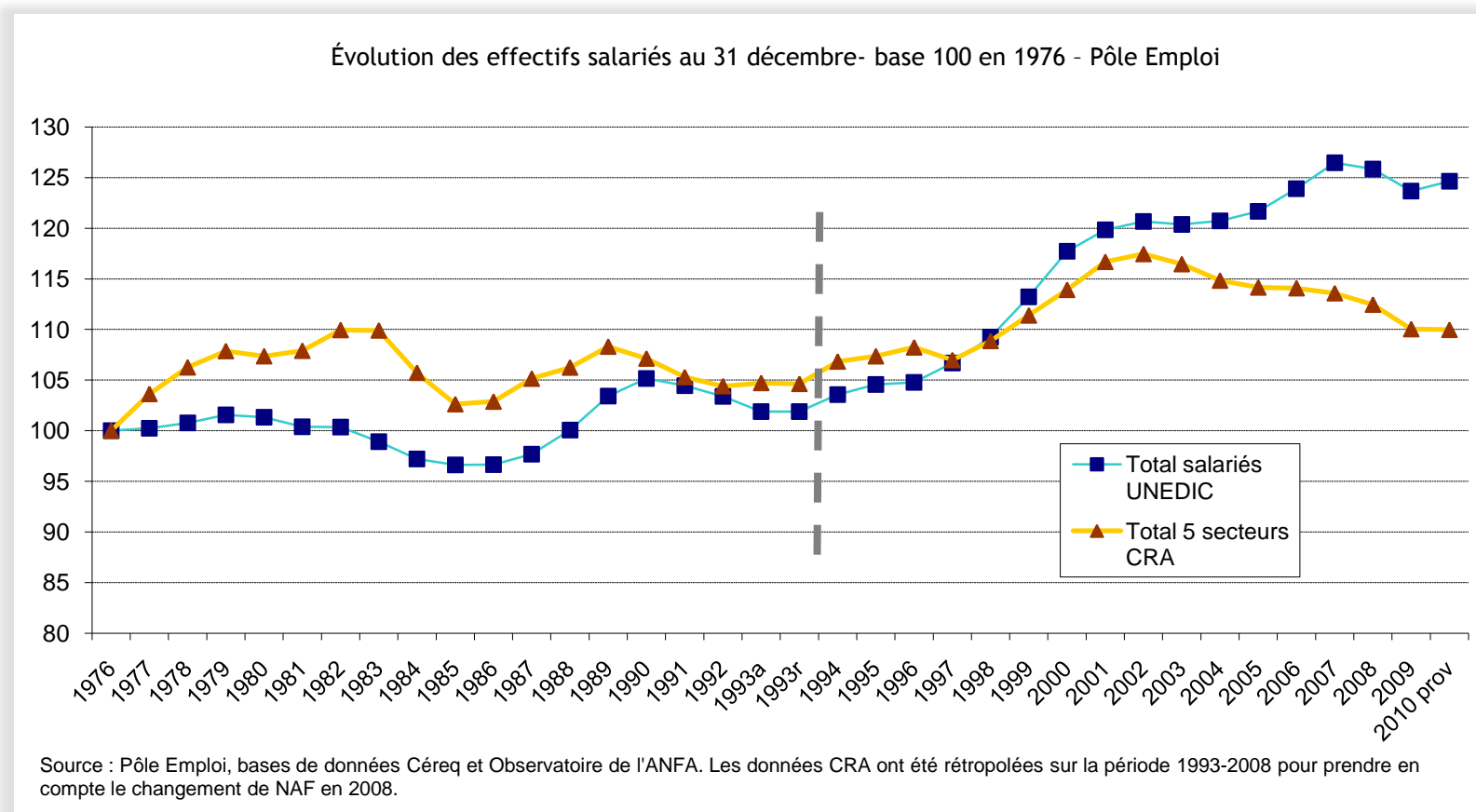
)) En 2009, le secteur continue à enregistrer des destructions d'emploi particulièrement dans les secteurs du commerce des services automobiles (commerce de véhicules, de motos et de carburants)

) - 8 500 emplois dans le commerce entre 2008 et 2009

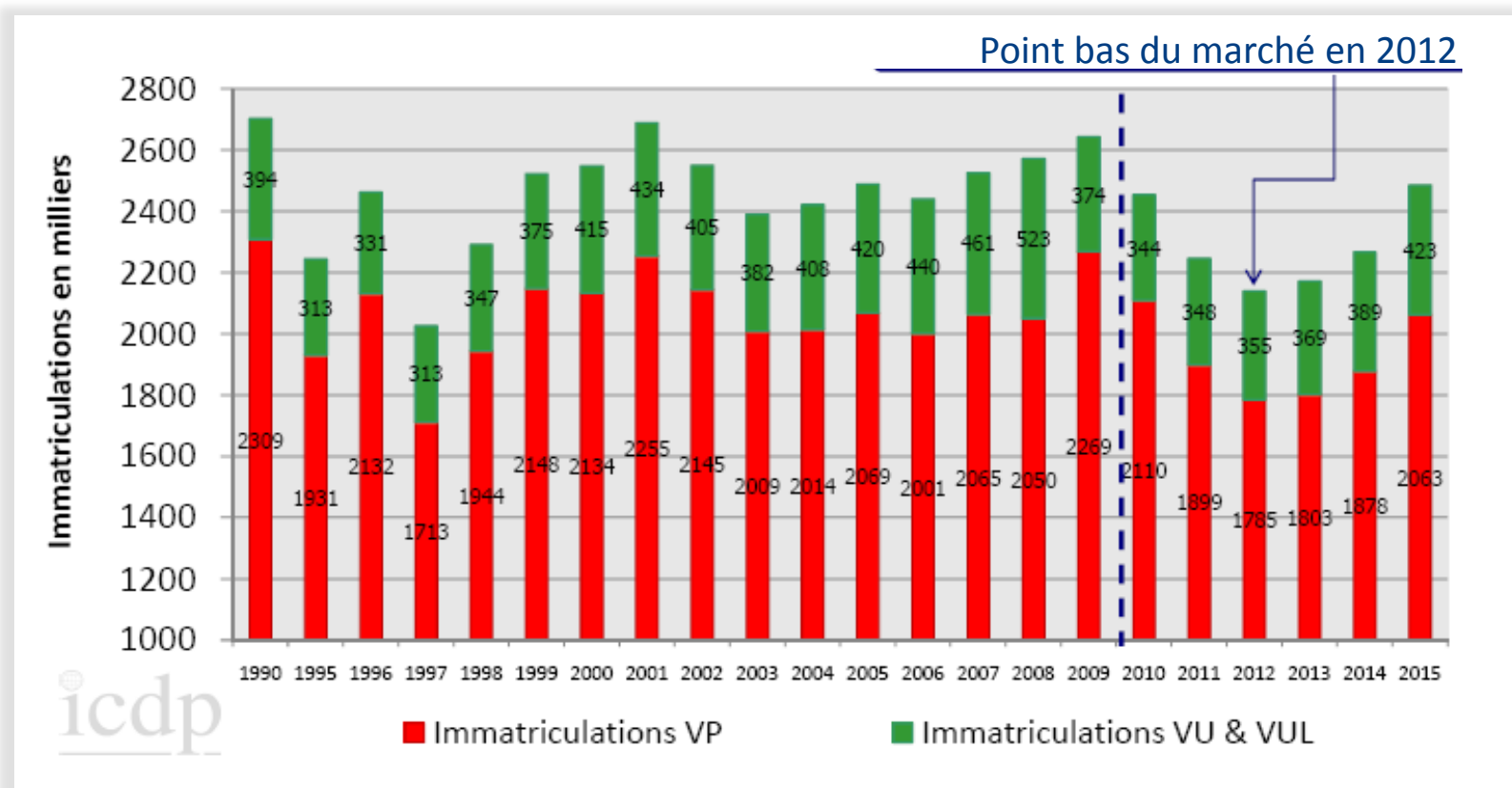


-) Les destructions de l'emploi dans le commerce automobile s'accélère en 2009. C'est la baisse annuelle la plus importante du secteur depuis le second choc pétrolier.
-) L'emploi dans l'entretien-réparation poursuit sa progression. L'estimation de l'emploi en 2010 est très optimiste.

) L'évolution de l'emploi du CRA continue à se séparer de la situation nationale

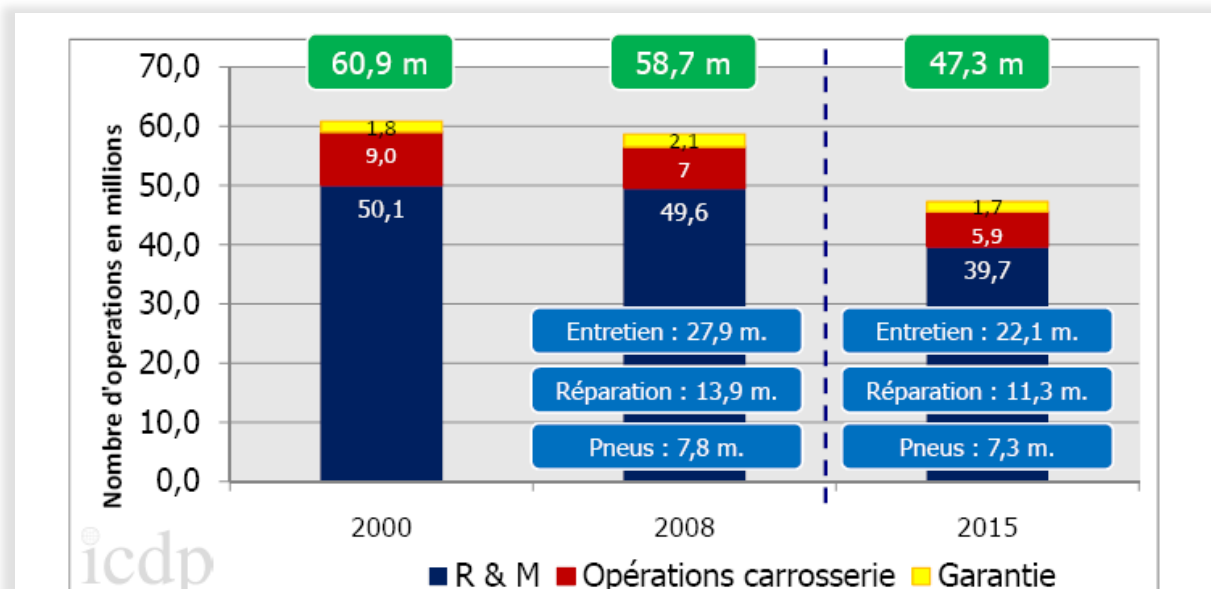


) L'évolution des ventes VN - Hypothèses 2010 - 2015



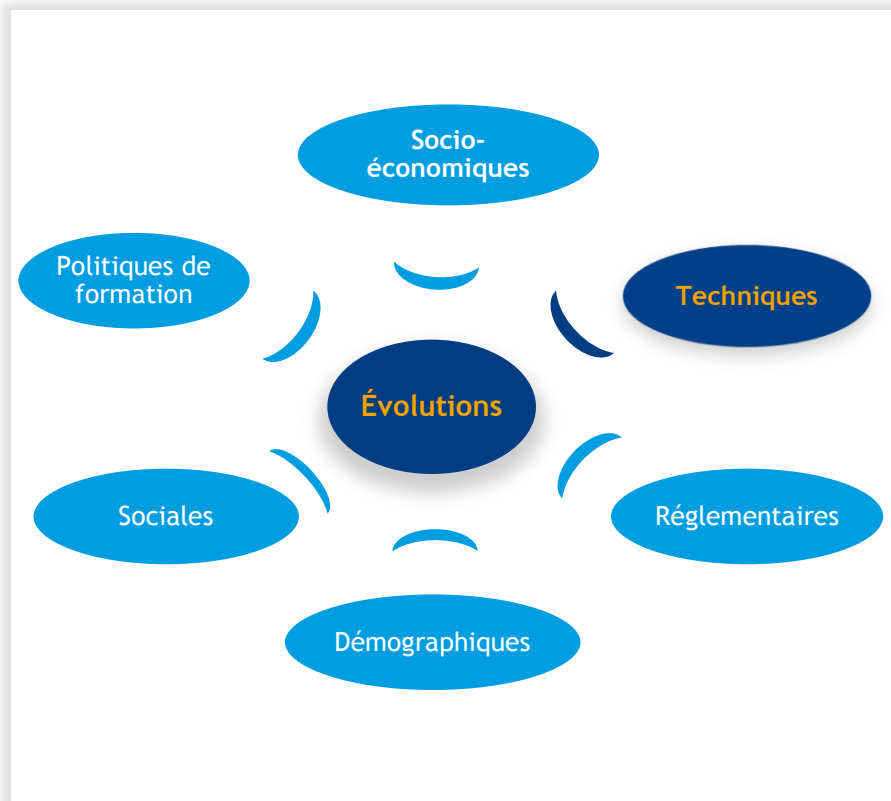
) L'évolution des opérations après-ventes

) Avec la croissance de la fiabilité et l'espacement des entretiens, les cabinets misent sur une baisse des opérations d'après-vente.



) Baisse des opérations d'après-vente presque entièrement supportée par le réseau primaire.

) Fiabilisation des véhicules



-) Après la phase 2000-2002, les véhicules deviennent plus fiables, les « pas d'entretien » s'allongent.
-) Pour parer à la difficulté de capter le client : développement de systèmes d'information sur le client et sur le véhicule.
-) Parallèlement, fort développement des voitures lowCost mais aussi des modes de réparation lowCost.

Quels que soient le véhicule et la nature de l'intervention (mécanique ou électronique), nécessité de connaître les principes de fonctionnement des systèmes électroniques.

-) Le développement du VE devrait donner lieu à de nouvelles approches commerciales (Location de batteries, solutions de mobilités du type Autolib',....)

) Exigences européennes



-)) La distribution automobile ne bénéficiera plus d'une exemption spécifique aux règles générales de la concurrence européenne à partir de 2013.
-)) L'après-vente continue d'être encadrée par un règlement d'exemption spécifique 461/2010 qui réaffirme la liberté d'accès aux informations techniques et l'ouverture de la révision pendant la période de garantie à tous les professionnels.
-)) Les exigences européennes en matière de normes anti-pollution favorisent la recherche d'innovations technologiques ainsi que le développement d'initiatives en termes de mobilité.

) Vieillesse des artisans et des cadres

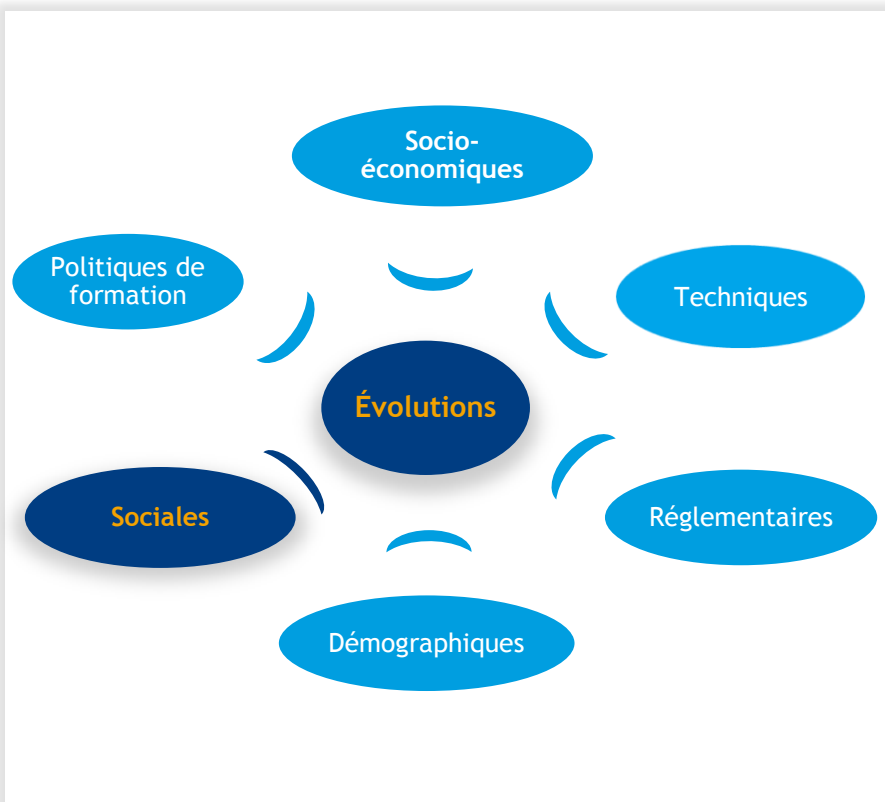


) Départ à la retraite des artisans

- Reprise de l'entreprise
- Maintien de l'employabilité des salariés des entreprises qui ne pourront être reprises

) Départ à la retraite des cadres

- Renouvellement de la population d'encadrants



) Apprentissage

- Forte baisse des effectifs apprentissage automobile depuis 2003.

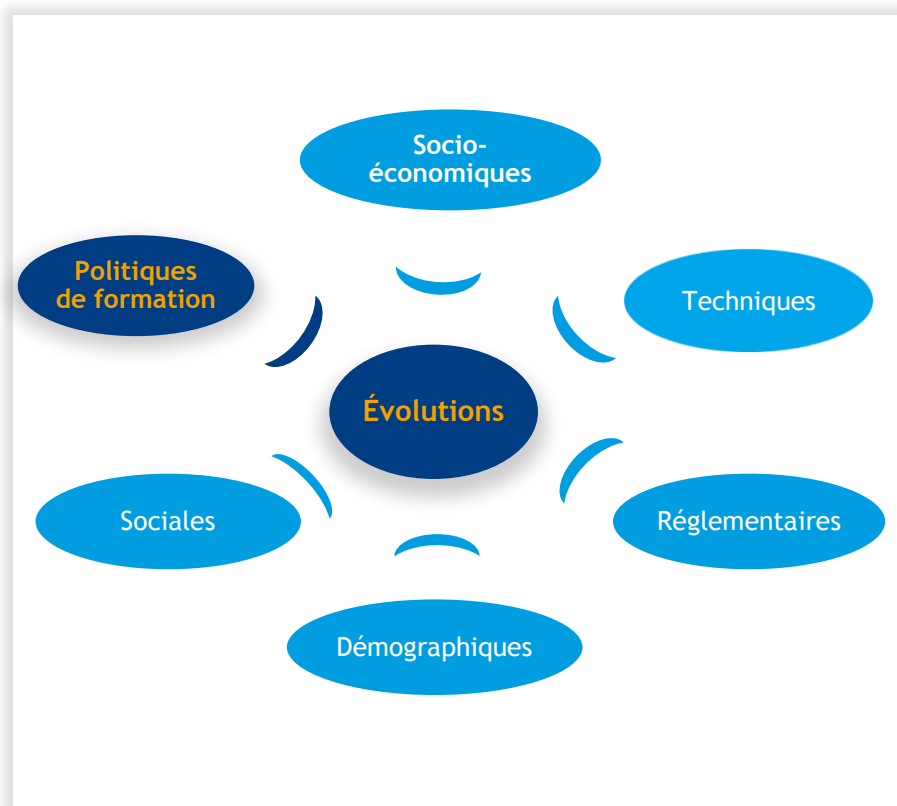
) Insertion

- 84% des apprentis bac pro en emploi.
- L'insertion à long terme se joue dans le premier mois qui suit la sortie de formation.

) Recrutement

- Le CDI reste le principal contrat d'embauche.
- Les employeurs continuent de privilégier le relationnel pour recruter.

) Qualification



-)) Mise en place du bac pro 3 ans et suppression du BEP.
-)) Développement de la filière de formation jusqu'au niveau ingénieur.
-)) « Compétences emploi » : plan d'appui pour le maintien et le développement des emplois dans la branche des services de l'automobile. Accord cadre entre l'Etat, les partenaires sociaux et la branche et l'ANFA (2010 à 2012).
-)) Accompagnement des TPE et des groupes de distribution automobile dans leur GPEC. Avenant 55 du 15 07 2009.
-)) Ouverture des CQP aux professionnels quel que soit leur parcours antérieur.