



# LES SERVICES DE L'AUTOMOBILE EN REGION PACA

JANVIER 2013

Observatoire ANFA  
Jocelyn GOMBAULT – Philippe LE GALL

## CONTEXTE GENERAL REGIONAL

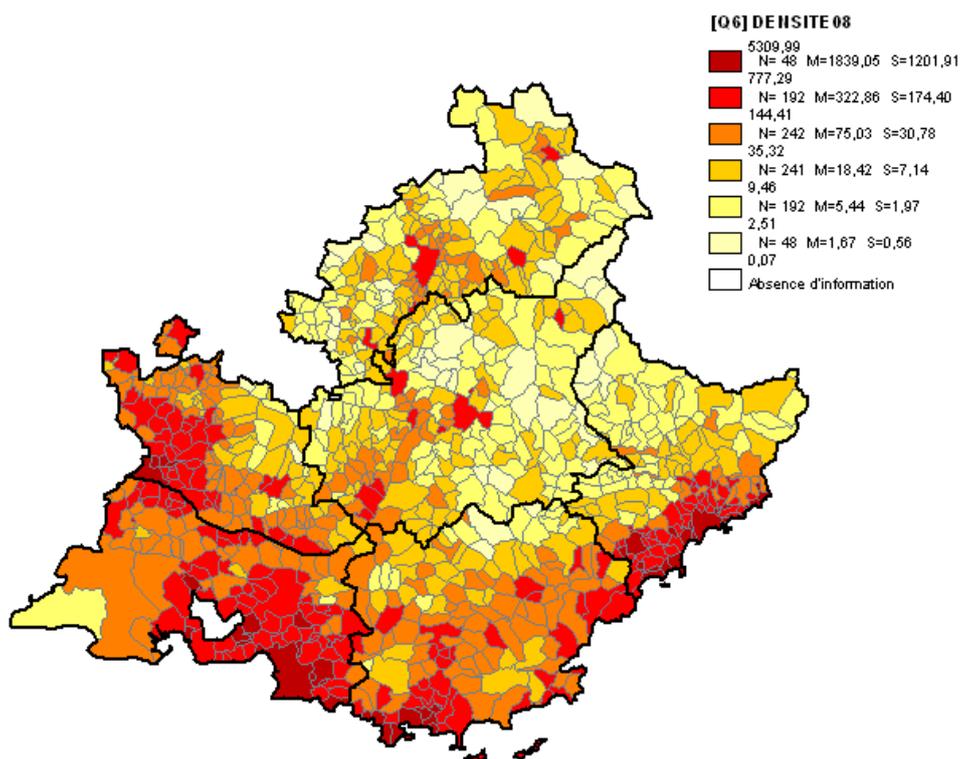
### Démographie et géographie.<sup>1</sup>

Avec près de 5 millions d'habitants, la région PACA est la troisième région la plus peuplée de France. C'est également une des régions européennes les plus dynamiques avec une évolution de sa population de +0,8% par an.

La population ne croît pas de manière semblable sur le territoire : le département du Var se distingue par sa forte poussée démographique sur le long terme et par sa régularité (doublement de la population en 45 ans). Les Alpes de Hautes Provence se développent également fortement ces dernières années (+1,3%). Hautes-Alpes et Bouches-du-Rhône progressent eux moins vite que la croissance démographique régionale.

La montagne occupant près de la moitié du territoire de la région PACA, trois habitants sur quatre se concentrent sur un dixième du territoire. Ce qui en fait une région à large dominante urbaine dans sa typologie. L'INSEE PACA (in *portrait de la région PACA 7 septembre 2012*) note un développement des pôles péri-urbains beaucoup plus rapides que sur d'autres régions.

Densités de population dans la région PACA en 2008



Réalisé avec Philcarto : <http://philcarto.free.fr>

Source Recensement de la Population INSEE – traitement ANFA

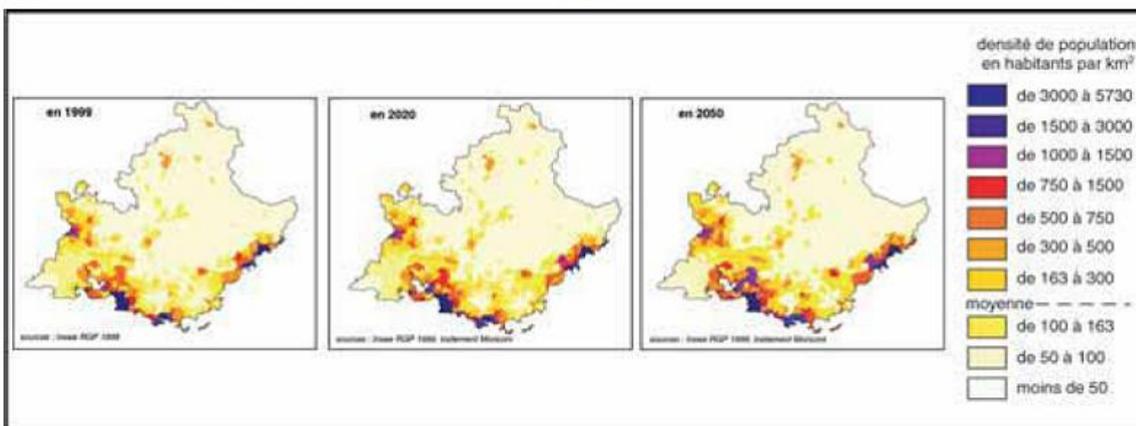
Un territoire comme celui de PACA n'est pas anodin pour le développement des services automobile :

- la montagne et la neige induisent généralement des besoins en garagistes et carrossiers de proximité importants.

<sup>1</sup> Source : présentation de la région PACA / INSEE

- La croissance démographique génère un accroissement du parc et un besoin en garagistes pour entretenir ce parc mais la concentration de la population autour de pôles urbains génère en revanche une concurrence avec les offres de transports publics et réduit tendanciellement le nombre de véhicules par habitant sur les grandes métropoles. Par ailleurs l'INSEE prévoit un ralentissement de la démographie d'ici 2030 : on ne peut donc pas compter à long terme sur la croissance de la population pour voir le parc croître et les besoins en garagistes se développer.
- L'engorgement de la circulation et la rareté de la pluie génère un développement des deux-roues.
- Enfin les flux de circulation de marchandise (ports/autoroutes voies de circulations principales) génère des besoins en matière d'entretien et de réparation de véhicules industriels.

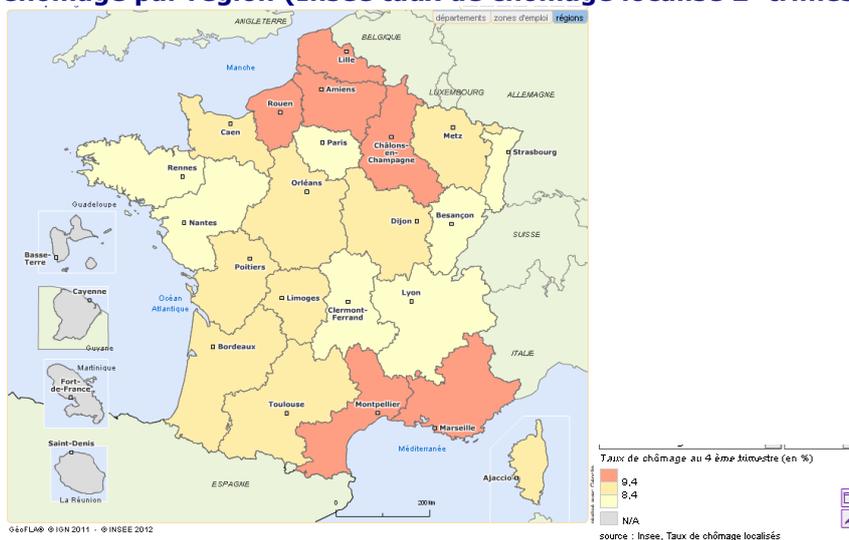
**Figure 2 : Évolution prospective des densités de population**



Graphique extrait des travaux de la Datar – Prospective territoire 2030

## Économie - Marché du travail

### Taux de Chômage par région (Insee taux de chômage localisé 2<sup>e</sup> trimestre 2012)



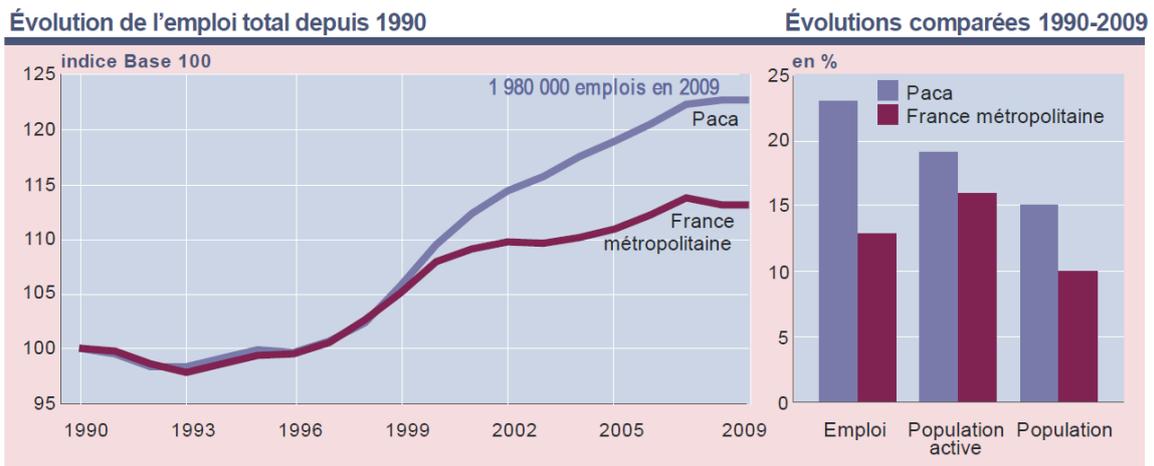
L'évolution démographique est centrale pour comprendre les évolutions de la région. Elle génère naturellement un ajustement des commerces et services à la population. A ce titre, la région est une de celle qui crée le plus d'emploi (+23% entre 1990 et 2009 pour +13% pour l'ensemble du territoire). Toutefois la région ne crée pas assez d'emploi pour absorber son évolution démographique. Elle dispose donc structurellement d'un déficit d'emploi et d'un taux de chômage parmi les plus élevés de France. Il est enfin notable que la situation du chômage de la région PACA a réduit son écart avec le reste du territoire français : si la région est toujours l'une des plus touchée par le chômage, la situation n'est plus aussi contrastée par rapport au reste du territoire qu'il y a dix ans (source ORM, *Contexte régional emploi-formation numéro 10, février 2012*)

La réduction de cet écart rend plus opérationnelle des analyses prospectives sectorielles nationales.

La région PACA est marquée par une création d'entreprise plus dynamique que sur le reste du territoire national. La création d'entreprises visant en partie à palier les carences d'emploi salarié.

L'économie en PACA est faiblement industrielle et se centre davantage sur le commerce, les transports et le tourisme de façon récurrente et ancienne.

La croissance économique régionale a été plus marquée en PACA sur la période 1999-2001 que sur le reste du territoire français. Cette croissance a été permise grâce au développement du secteur de la construction très dynamique sur cette période et peut-être du tertiaire marchand (cf Contexte régional-emploi Formation Provence Alpes Côtes d'Azur – ORM – février 2012).

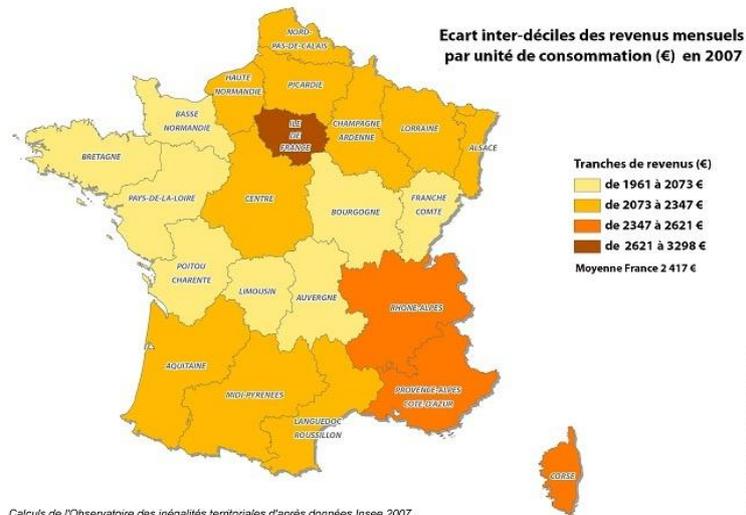


Source : Insee - RP2009 - Estimations d'emploi au 31 décembre

Graphique extrait du « Portrait de la région PACA, Insee septembre 2012 »

De même que la situation économique, l'emploi de la région a connu une nette amélioration entre 2000 et 2002 pour revenir à une situation plus conforme à l'évolution nationale à partir de 2005.

La situation du chômage en région PACA s'assortit également d'une forte exposition à la pauvreté. L'INSEE rappelle qu'en 2009, plus de 15 habitants sur 100 vivent sous le seuil de pauvreté : soit une des régions les plus exposées à la pauvreté.



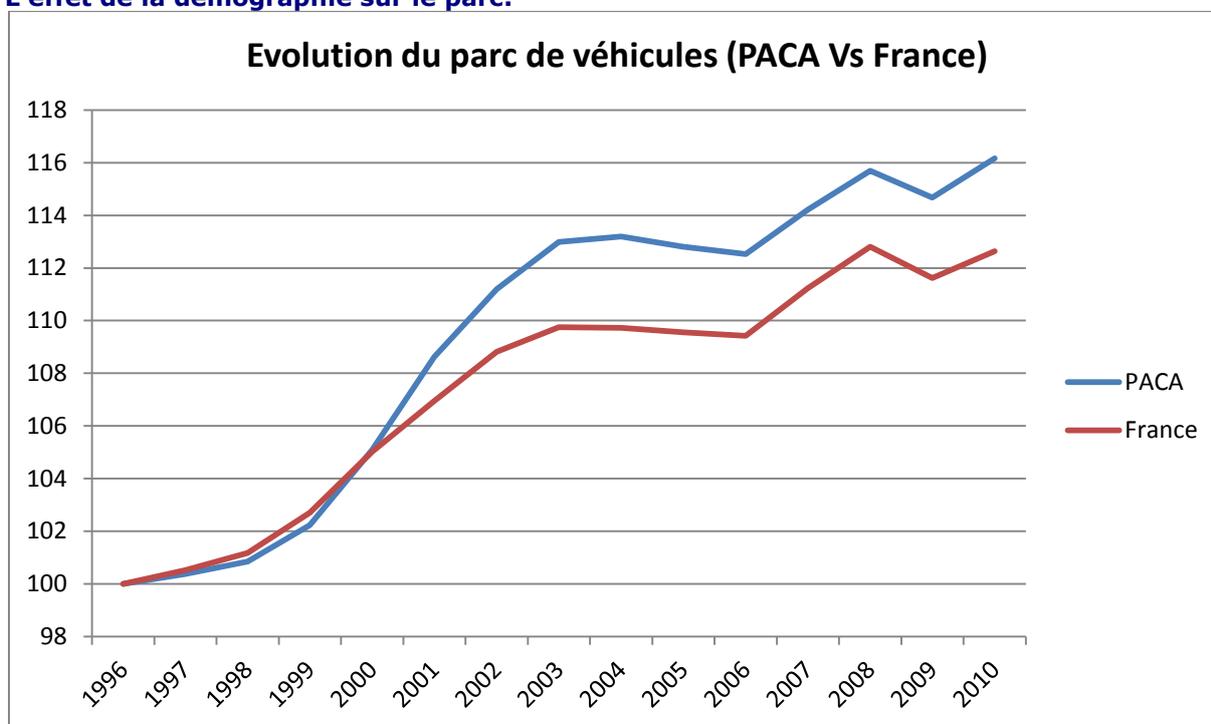
Cette pauvreté associée à la présence conjointe d'une population plus aisée génère une des régions les plus affectées par les inégalités de revenus entre riches et pauvres. Une situation qui limite de fait l'assiette du nombre d'acheteur de véhicules neufs potentiels et tend généralement plutôt à gêner le développement des immatriculations... donc le développement de l'emploi dans le commerce automobile.

## Le parc de véhicules et les immatriculations.

L'analyse du parc de véhicule est importante : un parc de véhicule génère un besoin cohérent en entretien et réparation. Il est récurrent que l'évolution de l'emploi dans les entreprises de l'entretien-réparation automobile soit fonction du parc de véhicule en circulation sur une zone donnée.

L'analyse des immatriculations de véhicules neufs est aussi importante : elle nous permet d'évaluer la situation des entreprises du commerce automobile (principalement des concessions) et d'affiner la situation de leurs besoins en main d'œuvre.

### L'effet de la démographie sur le parc.



Source Ministère des transports / traitement observatoire ANFA

Le parc automobile a évolué plus rapidement durant la période 1996-2010 en PACA que sur le reste du territoire français. Cette évolution a été essentiellement le fait des périodes 2000-2002.

Cette évolution particulière du parc de véhicules est vraisemblablement due à deux phénomènes :

- d'une part **l'évolution démographique** induit généralement une croissance du parc. Même si en PACA comme dans toutes les régions fortement urbanisées, la démographie influe moins sur le parc de véhicules en circulation que d'autres régions (Languedoc Roussillon p.ex)
- La **croissance économique spécifique à PACA** et la croissance de l'emploi spécifique de la période 2000-2002 ont pu favoriser l'équipement en véhicules et tout particulièrement en véhicules neufs puisque sur la même période, les immatriculations de véhicules neufs se développent particulièrement.

## Evolutions du parc de véhicules par départements 1996- 2010

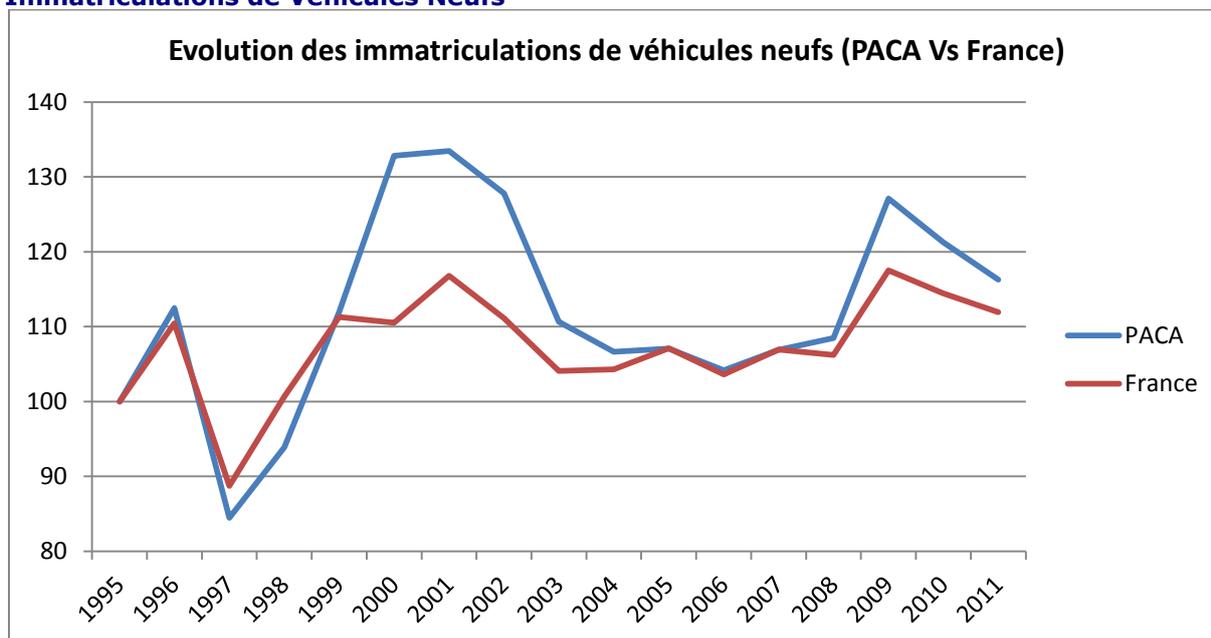
	1996	2010	Evolution
<b>Alpes-de-Haute-Provence</b>	73973	88829	20,1%
<b>Alpes-Maritimes</b>	531054	591283	11,3%
<b>Bouches-du-Rhône</b>	907239	1020281	12,5%
<b>Hautes-Alpes</b>	61306	75730	23,5%
<b>Var</b>	468373	585417	25,0%
<b>Vaucluse</b>	248706	299442	20,4%
<b>PACA</b>	2290651	2660982	16,2%

Source Ministère des transports traitement ANFA

L'évolution du parc par département montre un développement géographique inégal du parc de véhicules en circulation. Les Bouches du Rhône et les Alpes Maritimes sont les départements les plus urbains et se retrouvent parmi les départements ayant connu une moindre évolution du parc tandis que les départements en développement sont le Var (département ayant le plus fort dynamisme démographique) et les Hautes Alpes (rural montagneux pour lequel l'usage d'un véhicule est absolument nécessaire).

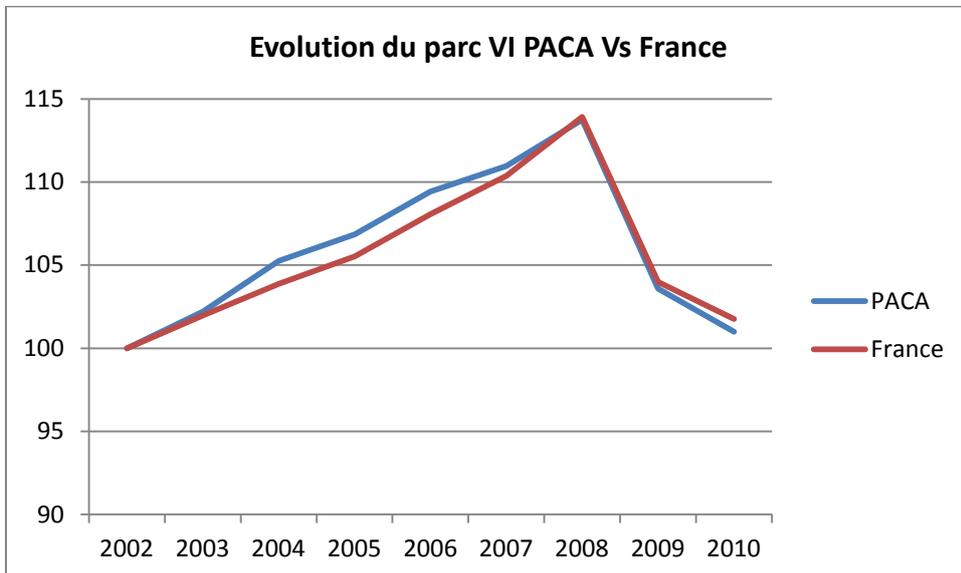
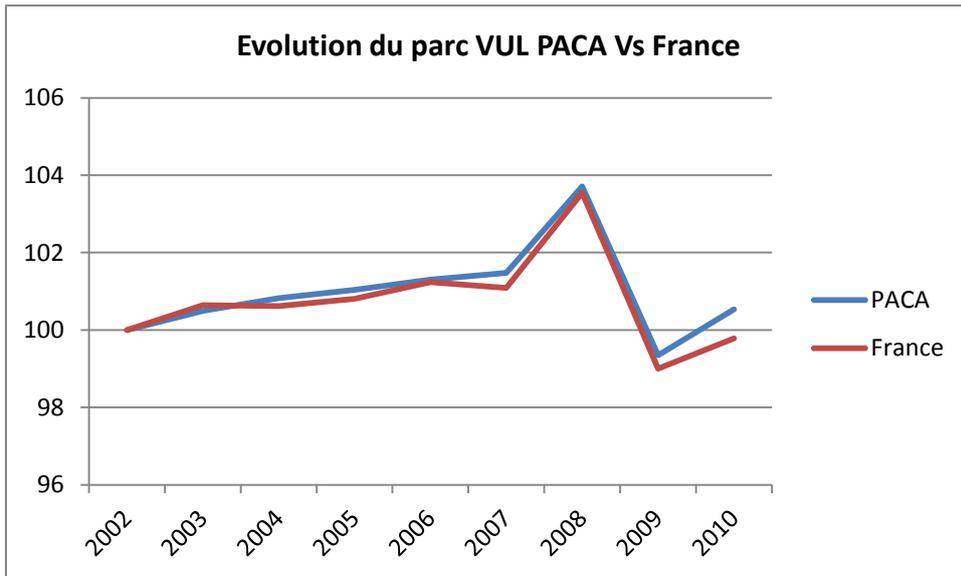
Cela signifie vraisemblablement que les pistes de développement des besoins et sans doute des emplois dans l'entretien et la réparation automobile en PACA se situent davantage sur le Var, partiellement sur les Hautes-Alpes (qui reste un petit parc) voire sur les Alpes de Hautes Provence. Les besoins en entretien-réparation sont encore une fois soumis à une situation structurelle de la population et à sa répartition rural/urbain.

## Immatriculations de Véhicules Neufs



Les immatriculations de véhicules neufs en PACA sont marquées par une forte croissance sur la période 2000-2002 qui correspond à l'embellie de la situation de l'emploi en PACA sur la période 2000-2012. Elles sont en revanche redevenues conformes aux évolutions nationales des immatriculations à partir de 2003. Les immatriculations en PACA semblent avoir également un petit peu mieux profité des primes à la casse que le reste du territoire français.

L'âge du parc en PACA est conforme à l'âge du parc en France soit 8,15 ans en moyenne. Il est comme en France structurellement âgé et vieillissant. Sans les renouvellements de parc issus de l'embellie économique de 2000-2002 et les primes à la casse, le parc aurait sans doute été largement plus âgé que sur le reste du territoire. Ces effets d'aubaine ont sans doute permis à la région PACA de rajeunir son parc pour se maintenir à la moyenne nationale.



Les immatriculations VI et VUL en PACA sont en revanche parfaitement conformes aux évolutions nationales des immatriculations.

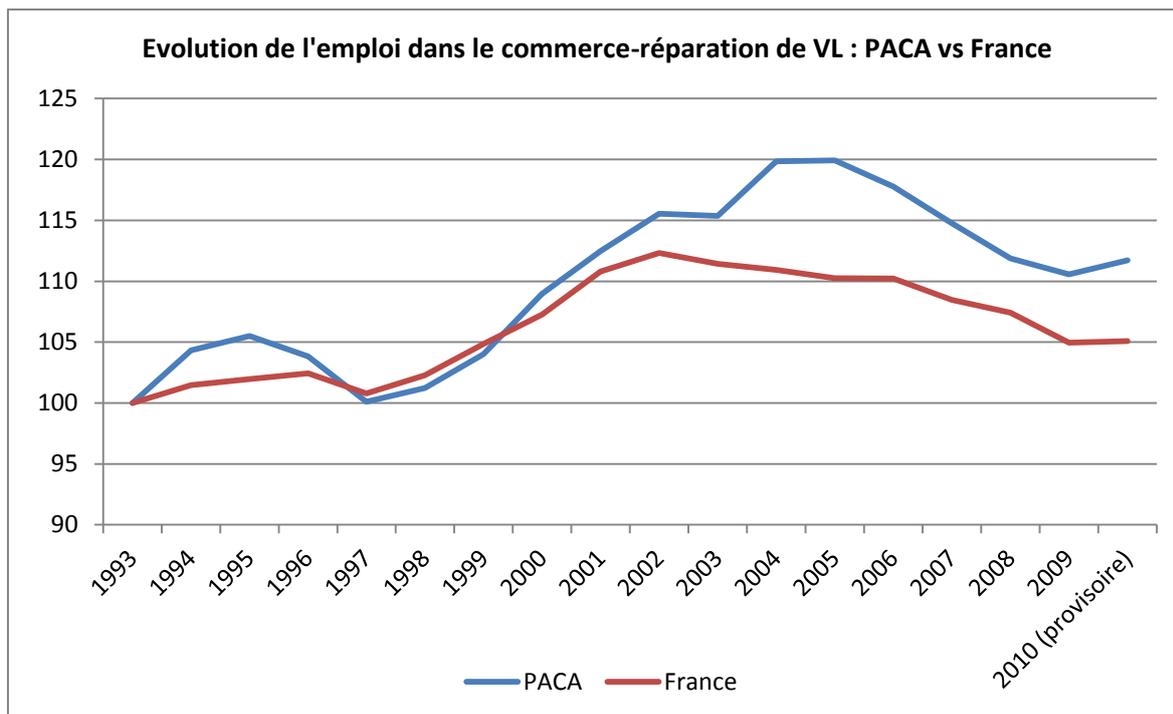
## Emploi salarié dans la branche des Services de l'Automobile et dans le Commerce et la Réparation Automobile en PACA

### REPARTITION DE L'EMPLOI DE LA BRANCHE DES SERVICES DE L'AUTOMOBILE PAR SECTEURS D'ACTIVITE EN 2010

		Nb Salariés PACA	Répartition PACA	Nb salariés France	Répartition France
<b>Commerce de véhicules</b>	4511Z 4519Z	14123	39,6%	188915	45,4%
<b>Réparation de véhicules</b>	4520A 4520B	10280	28,8%	115066	27,6%
<b>Commerce de détail d'équipements</b>	4532Z	2786	7,8%	25082	6,0%
<b>Stations-service</b>	4730Z	2236	6,3%	19451	4,7%
<b>Cycles et motocycles</b>	4540Z 4764Z 9529Z	1664	4,7%	14028	3,4%
<b>Contrôle technique</b>	7120A	872	2,4%	11506	2,8%
<b>Enseignement de conduite</b>	8553Z 8559B	1852	5,2%	24090	5,8%
<b>Location courte durée</b>	7711A 7739Z	1400	3,9%	11079	2,7%
<b>Location longue durée</b>	7711B	32	0,1%	2329	0,6%

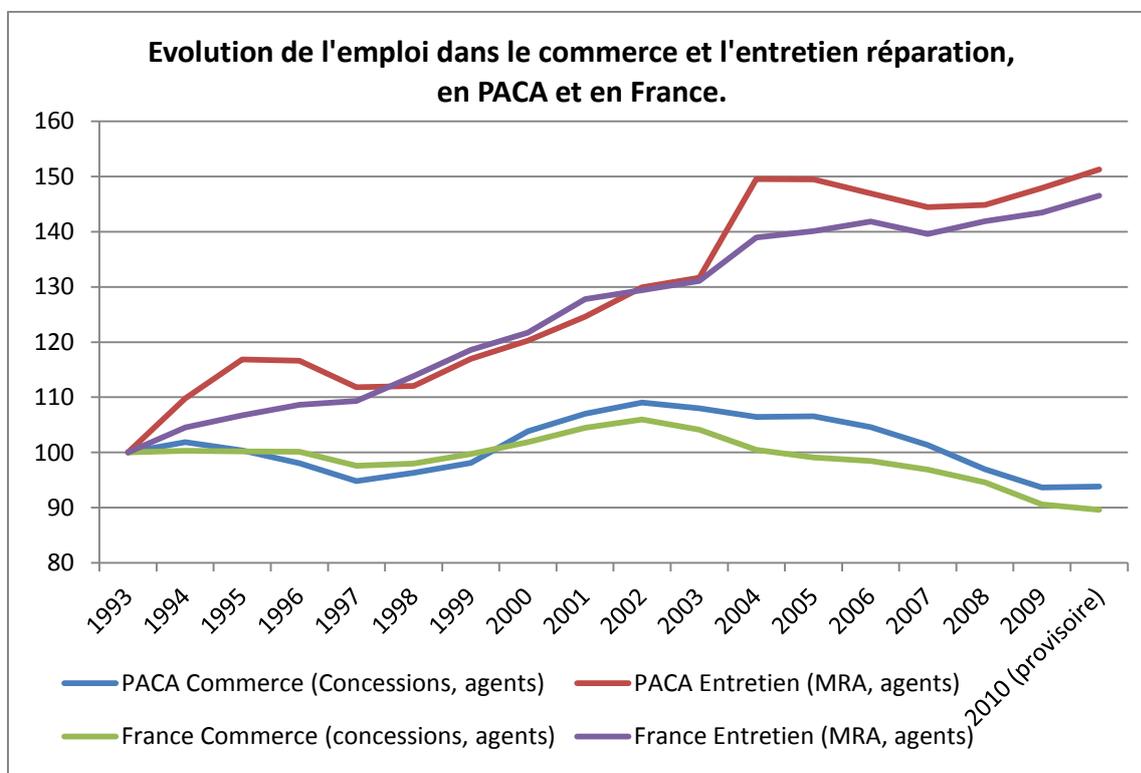
La structure de la branche des services de l'automobile en PACA est légèrement différente du reste du territoire français. La part des réseaux de marques (Commerce automobile Code APE 4511Z) est plus faible que sur le reste du territoire de 5 points. Les MRA, centres autos sont légèrement plus représentés dans la branche des services de l'automobile. Le commerce et la réparation de cycle et motocycle constitue également une particularité de la région PACA depuis de nombreuses années car le parc motocycle sur l'arc méditerranéen est beaucoup plus dense que dans les régions septentrionales.

Enfin la location courte durée constitue une part d'emploi non négligeable sur un territoire à forte vocation touristique comme peut l'être la région PACA.



*Source Pôle Emploi*

Comme sur le reste du territoire français, l'emploi dans le commerce et la réparation automobile baisse mais non à partir de 2002 comme sur la France entière mais à partir de 2005 comme si la situation économique particulière des années 2000-2002 et la croissance des immatriculations de véhicules neufs avaient eu des répercussions sur l'emploi deux à trois années supplémentaire. Contrairement à d'autres régions c'est d'ailleurs plutôt l'emploi dans les MRA qui semblent avoir portées l'emploi sectoriel entre 2003 et 2005.



L'emploi dans l'entretien automobile (MRA Agents) est un tiers inférieur à l'emploi dans les concessions en 2010. Il ne faut pas oublier cette situation quand on analyse des courbes d'emploi sur une base 100.

Sur le graphique ci-dessus, on voit effectivement que l'emploi dans les réseaux de marque en PACA (commerce automobile) est légèrement meilleur que l'évolution de l'emploi dans les réseaux de marques dans sur le reste du territoire à partir de 2001 et revient au niveau national à partir de 2005.

L'emploi dans l'entretien-réparation (les MRA et agents) semble également légèrement plus porteuse que la conjoncture nationale. Toutefois cette « meilleure situation » n'est due qu'à une brutale augmentation en 2004 de l'emploi dans le secteur. Ce type d'évolution est assez symptomatique d'un phénomène statistique particulier (groupe d'entreprise qui change de code APE, de région, erreur de comptabilisation ou amélioration du recueil de donnée...). Sinon, on peut considérer que l'emploi dans l'entretien-réparation (MRA, Agents) est globalement aussi porteur qu'en France.

#### Nombre de salarié dans le Commerce et de la réparation automobile (CRA) en 2002 et 2009 et évolution.

	2002	2009	Evolution
<b>Bouches du Rhône</b>	14881	13531	-9%
<b>Alpes Maritimes</b>	9049	8075	-11%
<b>Var</b>	7395	7054	-5%
<b>Vaucluse</b>	5608	4899	-13%
<b>Alpes de Haute Provence</b>	1136	1062	-7%
<b>Hautes Alpes</b>	1053	1055	0%

Source Pôle Emploi

Les deux départements où l'emploi régresse le moins dans le commerce et la réparation automobile sont les Hautes-Alpes et le Var : ce sont les deux départements où le parc progresse le plus et les deux départements où la démographie est la plus porteuse. Sur les zones où le parc progresse moins, l'évolution de l'emploi du CRA est également d'avantage en retrait (Bouches du Rhône, Alpes Maritime). La forte baisse de l'emploi dans département du Vaucluse semble cependant d'avantage provenir de causes exogènes à la structure de la population et de son parc.

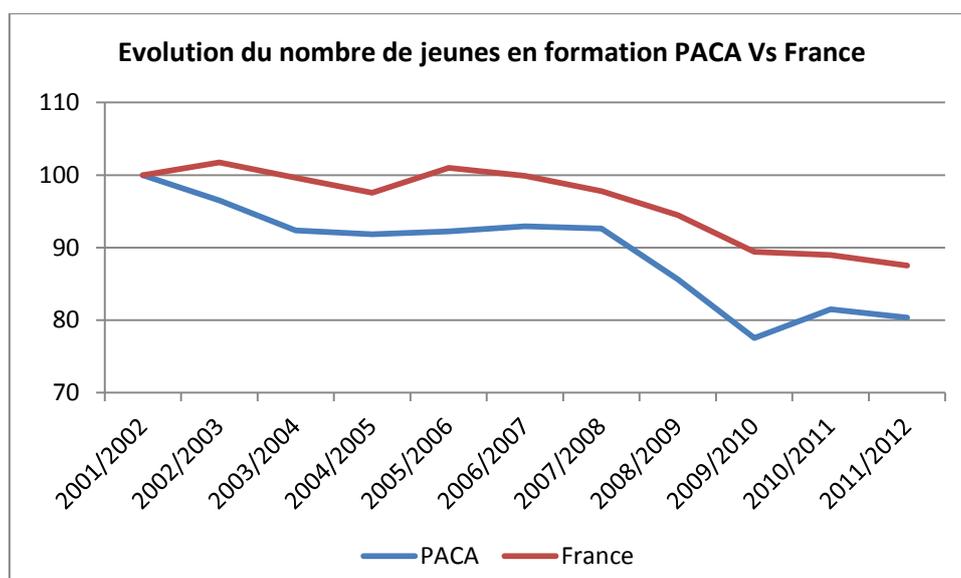
## Demandeurs d'emploi

	PACA			France		
	2009	2011	Evo 2009/2011	2009	2011	Evo 2009/2011
<b>Relation commerciale en vente de véhicules</b>	443	490	10,6%	3737	4335	16,0%
<b>Mécanique automobile</b>	1795	1959	9,1%	20784	20922	0,7%
<b>Réparation de carrosserie</b>	650	717	10,3%	6917	6680	-3,4%
<b>Réparation de cycles, motocycles et motoculteurs de loisirs</b>	272	281	3,3%	3214	3422	6,5%
<b>Formation en conduite de véhicules</b>	146	199	36,3%	1589	2074	30,5%
<b>TOTAL</b>	3306	3646	10,3%	36241	37433	3,3%

L'analyse des demandeurs d'emploi est toujours relativement périlleuse car rien ne garantit que les demandeurs d'emploi aient des compétences ou des formations pour le métier dans lequel les conseillers de Pôle Emploi les classifient. Par ailleurs, l'évolution des taux d'emploi par métiers s'explique aussi par des phénomènes de lassitude de personnes inscrits.

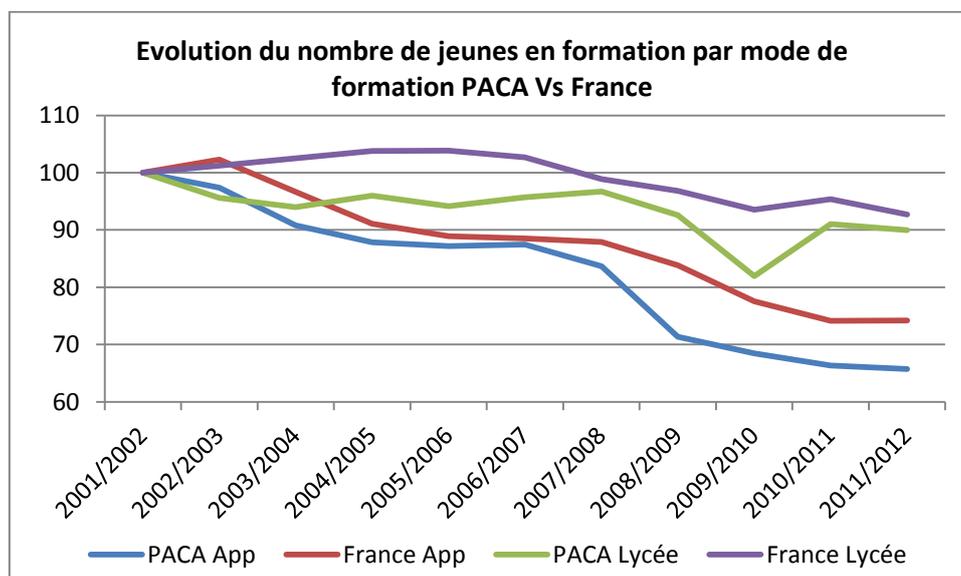
Dans une région donnée, quand le chômage augmente, il est généralement fréquent que la demande d'emploi dans tous les métiers augmente.

## Les effectifs en formation initiale automobile



Source ANFA/Géode

Le nombre de jeune en formation automobile diminue plus fortement en PACA que sur le reste du territoire français. Cette baisse semble s'être produite en deux à coup : le premier en 2002-2003 et le second particulièrement brutal en 2008-2009.



Source ANFA/Géode

L'apprentissage représente 43% des formations automobile en région PACA soit la même proportion que sur le reste du territoire français. Toutefois, il y a 10 ans, l'apprentissage représentait 51% de l'appareil de formation automobile de la région PACA. La dernière décennie a vu une nouvelle répartition des effectifs par appareil de formation.

La période 2007-2009 a été particulièrement périlleuse pour les CFA ayant des sections automobile en PACA avec une chute d'effectif de près de 15 points entre ces deux dates. L'apprentissage automobile a ainsi, sur la période 2002-2012, davantage chuté en PACA que sur le reste du territoire. 2005-2006 a certes été marqué par une baisse des immatriculations et 2005-2009 par une baisse d'emploi dans le commerce automobile en PACA, mais ces diminutions sont loin d'être les plus fortes du territoire français.

Cette situation interroge tout particulièrement car sur la France entière, l'évolution de l'apprentissage suit à peu près une évolution proportionnelle à celle de l'emploi sectoriel. Une entreprise prend généralement un apprenti quand elle pressent que son activité peut lui permettre d'occuper cet apprenti voire qu'elle pourra générer à une embauche ultérieure : la situation de l'emploi sectoriel et de l'apprentissage sont particulièrement entremêlés. En PACA, la situation de l'emploi est plutôt meilleure qu'en France mais la situation de l'apprentissage y est plus compliquée. A titre de comparaison, l'évolution de l'apprentissage en Languedoc-Roussillon est totalement proportionnelle à l'emploi sectoriel, lui-même porté par le parc et la croissance démographique.

La faiblesse relative de l'apprentissage automobile par rapport à l'emploi est préoccupante car l'essentiel des entrées dans le secteur proviennent de ce mode de formation. S'il est impossible de trouver des entreprises qui forment des jeunes, il est possible que le secteur automobile provençal puisse se retrouver sur certains territoires dans des situations de pénuries de main d'œuvre qualifiée... situation rarissime dans le commerce et la réparation automobile ou le secteur reste extrêmement attractif pour des jeunes issus des classes ouvrières. Le volume de jeunes de collège souhaitant s'orienter dans la mécanique automobile en atteste généralement. La forte croissance de l'auto-entreprenariat automobile en région PACA depuis 2009 montre également la présence d'exclus de l'emploi salariés de l'automobile.

**Evolution des effectifs en apprentissage automobile par département.**

	2002/2003	2011/2012	Evolution
<b>Alpes-de-Haute-Provence</b>	149	100	-33%
<b>Hautes-Alpes</b>	87	74	-15%
<b>Alpes-Maritimes</b>	725	461	-36%
<b>Bouches-du-Rhône</b>	919	707	-23%
<b>Var</b>	667	432	-35%
<b>Vaucluse</b>	544	312	-43%

*Source ANFA/Géode*

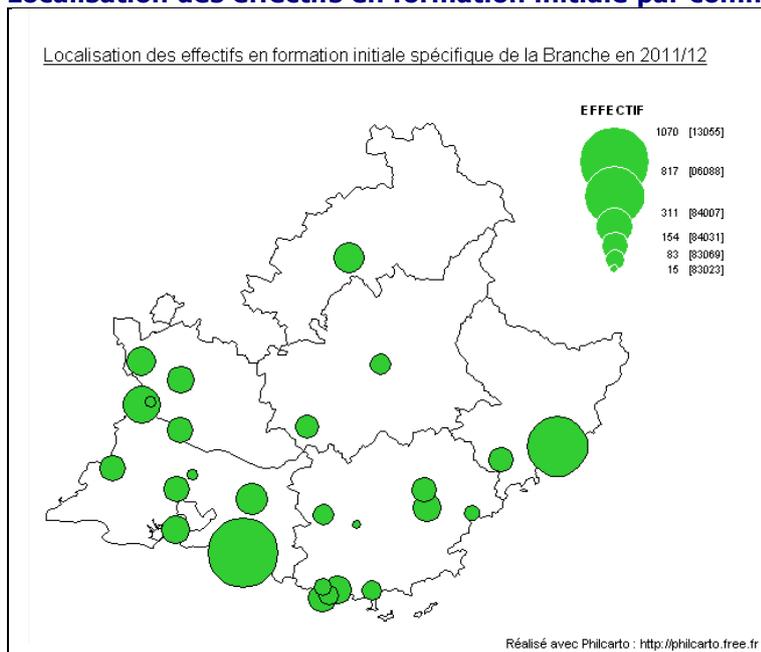
L'évolution de l'apprentissage par département sur période longue montre encore la particularité de la situation de la région PACA en matière d'apprentissage.

En toute logique le département du Var en plein développement aurait dû mieux résister à la baisse de l'apprentissage qu'elle ne l'a fait et parallèlement les Bouches du Rhône auraient structurellement dû voir l'apprentissage baisser d'avantage. Si cela n'a pas été le cas, c'est sans doute que les apprentis des CFA des Bouches du Rhône sont parvenus à trouver des entreprises d'apprentissage varoises.

L'évolution de l'apprentissage dans les Alpes Maritimes et le Var sont en revanche assez conformes aux évolutions de l'emploi locales ; de même que la « bonne résistance » des Hautes-Alpes sur le plan de l'apprentissage automobile est assez cohérente avec sa situation d'emploi.

Les entreprises automobiles de PACA semblent attachées à l'apprentissage quand elles recrutent du personnel déjà expérimentées mais sont-elles encore prêtes à former des jeunes apprentis ? Le modèle de l'apprentissage convient-il encore dans ses modalités d'aujourd'hui ? Quelles modalités dans l'organisation de l'apprentissage ou dans l'organisation territoire en apprenti ? Les apprentis sont ils formés aux bons endroits ? Qu'est ce qui pourrait permettre aux entreprises de former ? Existe-t-il des motifs sociologiques qui expliquent que les entreprises ne souhaitent plus former des jeunes ?

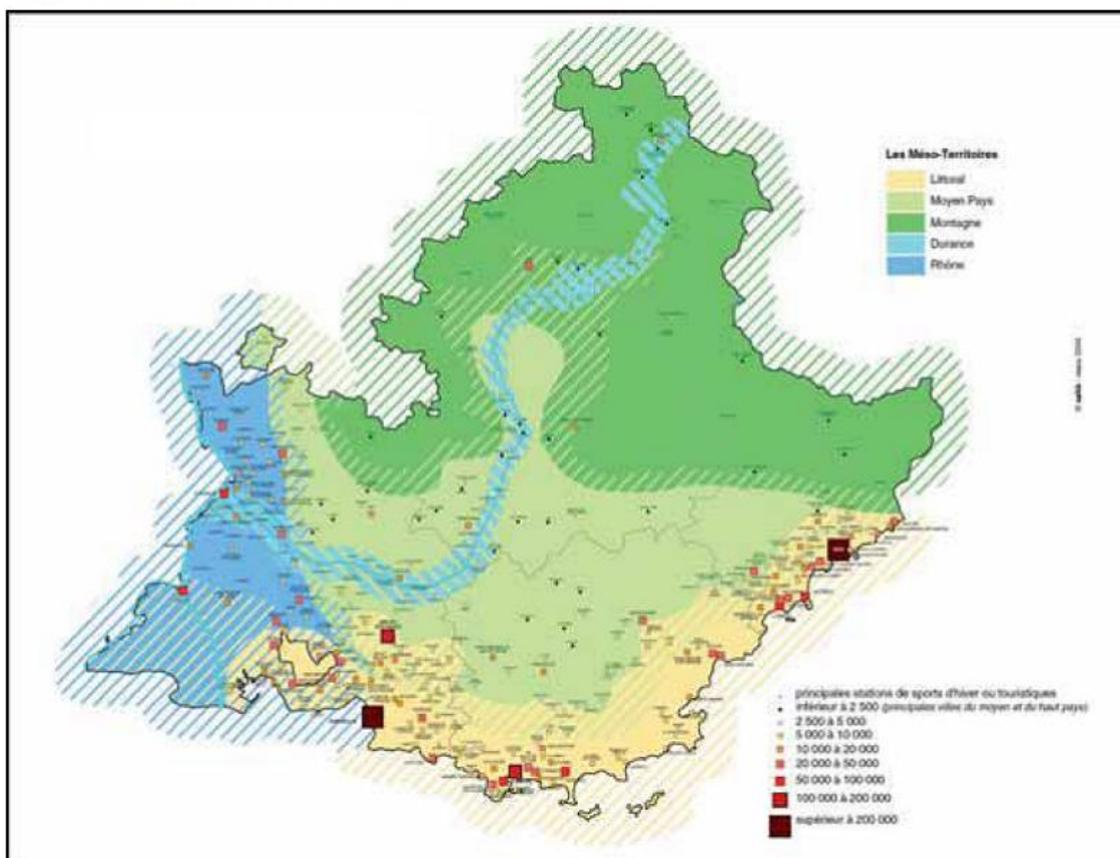
## Localisation des effectifs en formation initiale par commune



La localisation des effectifs en formation initiale en région PACA montre des structures d'appareils de formation très différentes d'un département à un autre. Les effectifs des Bouches du Rhône et des Alpes Maritimes sont fortement localisés sur Marseille et Nice avec des présences d'importants centres de formation (CFA13 et IFA tout particulièrement). Les effectifs en formation automobile sur le Var et le Vaucluse sont en revanche assez fortement éparpillés sur différentes communes.

En guise de conclusion, il peut être intéressant de reprendre les cartographies d'analyse territoriale de PACA proposée par la DATAR pour ses travaux prospectifs 2030 : Elle organise la région PACA sous forme de typologie de 5 territoires ayant des besoins économiques et sociaux particuliers.

**Figure 3 ; Organisation des 5 territoires**



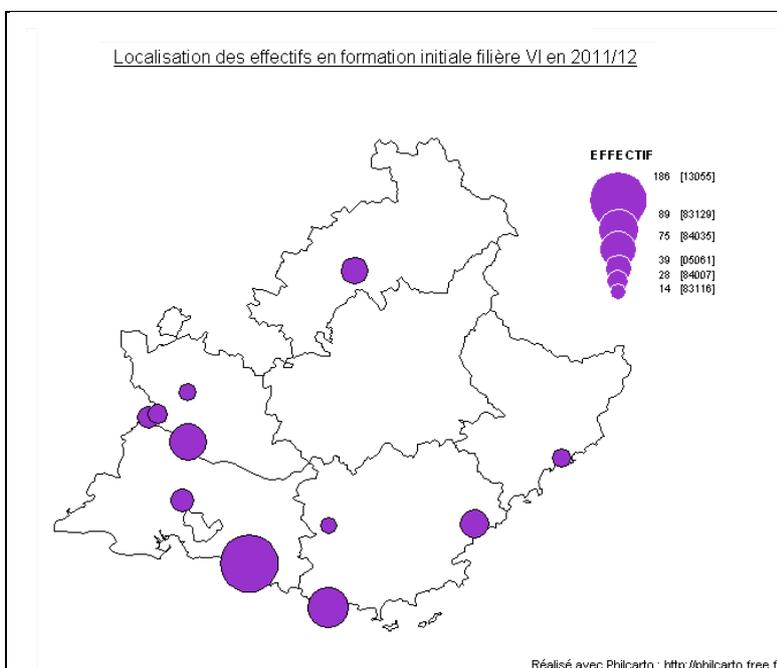
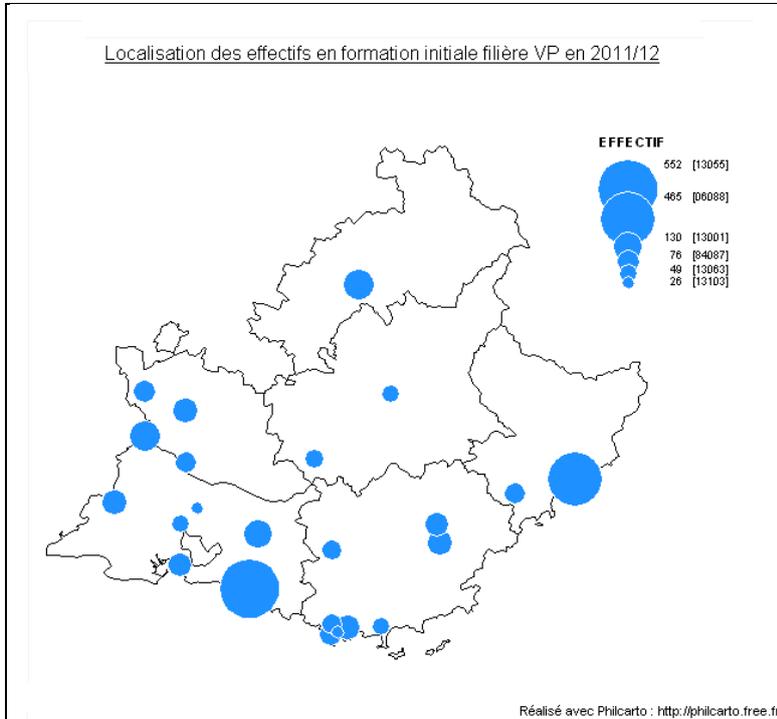
*Graphique extrait du rapport Prospective 2030 de la DATAR*

La vallée du Rhône (qui est en partie partagée sur la zone littorale jusqu'à Marseille) et de la vallée de la Durance sont désignés comme des zones de transits, de flux. C'est finalement sur ces zones précises que vont se retrouver la majorité des entreprises de transport régionales. Il est plus que vraisemblable que les principaux besoins en matière d'entretien, de commerce et réparation de véhicule industriel soient présents sur cette zone. Tendanciellement on voit bien que la majorité des organismes de formations préparant aux formations VI se trouvent de fait sur cette zone (voir annexe).

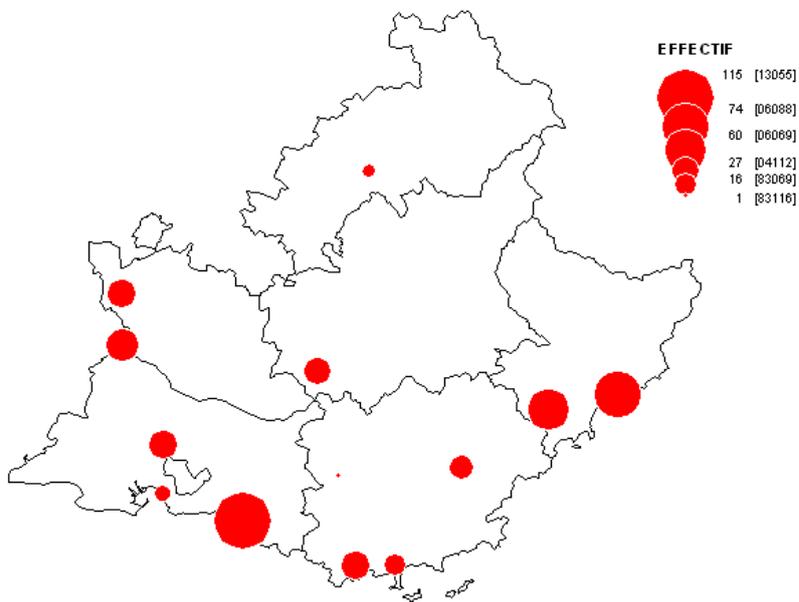
Le littoral est très urbanisé, très énergivore et dont l'urbanisation péri-urbaine est croissante avec un début de saturation des villes en véhicules (ralentissement du parc en Bouche du Rhône et Alpes Maritimes) mais c'est aussi sur cette zone littorale que vont se retrouver la majorité des besoins en emploi dans le commerce et la réparation et commerce Moto.

Le moyen pays et la montagne semblent plutôt offrir des emplois dans des MRA et agents de proximité qui génère des besoins d'emplois structurellement faibles mais régulièrement croissants et pour lesquels la proximité avec l'appareil de formation est un critère déterminant lors de la recherche d'un apprenti : ce qui génère des débouchés naturels pour de petits CFA multimétiers.

## Annexe : Localisation des effectifs en formation automobile selon les principales filières de formation par commune.

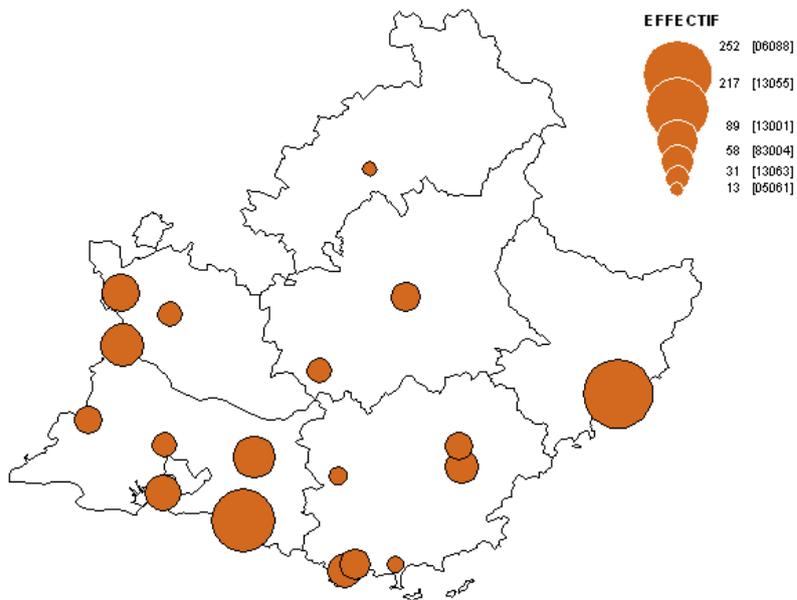


Localisation des effectifs en formation initiale filière Motocycles en 2011/12



Réalisé avec Philcarto : <http://philcarto.free.fr>

Localisation des effectifs en formation initiale filière Carrosserie en 2011/12



Réalisé avec Philcarto : <http://philcarto.free.fr>