

 Commerce et Réparation Automobile	 Commerce et Réparation Véhicules Industriels	 Commerce et Réparation Moto	 Commerce et Réparation Cycles	 Carrosserie	 Dépannage / Remorquage	 Contrôle technique
84 215 Entreprises	3 876 Entreprises	6 527 Entreprises	1 134 Entreprises	12 998 Entreprises dont 3300 spécialisés	5 630 Entreprises dont 450 spécialisés	4 875 Entreprises
254 681 Salariés	23 400 Salariés	10 745 Salariés	2 558 Salariés	23 750 Salariés (emplois de carrossier)	1 900 Salariés (dans les entreprises spécialisées)	11 350 Salariés
<ul style="list-style-type: none"> Les acteurs du CRA VP sont les filiales, les distributeurs (RA1 / concessions), les RA2 (agents) et les Mécaniciens Réparateurs Auto (MRA). Le commerce et la réparation d'automobiles représentent 63,7 % de l'emploi de la branche. Une poursuite du développement de l'emploi est observée dans le secteur de l'entretien et de la réparation (+5,8% entre 2007 et 2015), contrairement à une baisse de l'emploi dans les réseaux de marque (- 17,1 %). Poursuite de la concentration des GDSA Le marché VN est soutenu par les ventes aux entreprises (52 %). Malgré un budget automobile contraint par la dette immobilière des ménages, ces derniers se tournent de plus en plus vers la LOA (+ 32 % entre 2015 et 2016). Le vieillessement du parc (8,8 ans d'âge moyen en 2016) bénéficie aux entrées atelier des MRA qui, entre 2008 et 2015, ont gagné 8 points de part de marché au détriment des réseaux constructeurs (- 9 points). La population des ateliers de maintenance est plus jeune en moyenne que dans d'autres secteurs d'activité (35,6 ans en 2013). Néanmoins, le secteur va devoir renouveler un quart de sa population ouvrière entre 2012 et 2022. La part élevée des artisans mécaniciens réparateurs et des agents de maîtrise technique de +50 ans (respectivement, 35 % et 29 %) posent la question de la reprise des entreprises et du maintien des emplois. Malgré la baisse de l'emploi chez les distributeurs (qui touche principalement les ateliers et les fonctions supports), le nombre de vendeurs est constant depuis ces 20 dernières années. L'emploi est stable (85 % de CDI), il y a peu de main d'œuvre expérimentée sur le marché de l'emploi Les effectifs de formation de la filière maintenance VP repartent à la hausse (+ 4,6 % entre 2015 et 2016), notamment dans l'apprentissage (+ 13 % entre 2014 et 2016). 	<ul style="list-style-type: none"> Les entreprises du VI (réseaux de marque, indépendants, pneumaticiens spécialistes VI) sont de taille plus importante (13 sal/ entreprise) que dans le VL (7 sal/entreprise). Malgré la crise, elles ont maintenu leurs emplois. Les immatriculations de VI neufs repartent à la hausse en 2016 (dynamique de renouvellement du parc liée à la norme Euro VI). L'activité de vente évolue plus largement vers la commercialisation d'offres globales de services (formation conducteur, maîtrise des coûts de carburant et de maintenance). Dans l'objectif de réduire la pollution de l'air (Euro VI) et d'optimiser les rendements moteurs (attente des transporteurs), la technologie VI a fortement recours à l'électronique et à la connectique (plus que dans le VL). → l'évolution fréquente et rapide des technologies impliquent des besoins importants en matière d'actualisation des compétences des techniciens. Ces techniciens constituent d'autant plus un vivier de compétences rares que l'emploi est stable dans le secteur (87 % de CDI), ce qui a pour conséquence une part importante de salariés de + 55 ans (14 %). Les départs en fin de carrière, cumulés à un manque d'attractivité de ces métiers auprès des jeunes, conduisent à des difficultés de recrutement : trouver du personnel qualifié et le garder constitue aujourd'hui la première préoccupation des entreprises du secteur. 	<ul style="list-style-type: none"> Secteur principalement composé de TPE (97 % d'entreprises - 10 salariés ; 58 % sans salarié) Baisse tendancielle du marché depuis 2008 : si la baisse des ventes de motocycles semble se stabiliser, celle des cyclomoteurs s'accroît depuis 4 ans jusqu'en 2015 (inclus), du fait notamment d'un désintérêt des jeunes. Marché très réactif à la conjoncture économique et aux contraintes réglementaires (Evolution du permis A depuis juin 2016 : fin de « l'accès direct » aux grosses cylindrées) Après une baisse de 20% de l'emploi entre 2008 et 2014, celui-ci s'est stabilisé en 2015. Ce secteur compte 2 fois plus d'apprentis que l'ensemble de la branche (9,8%) et les effectifs en apprentissage repartent à la hausse (+8,5% en 2016/2017). L'insertion des apprentis connaît un rebond (69% ont trouvé un emploi en 2016) Activité saisonnière (part de l'intérim élevée : 6,3 % des recrutements contre 2 % pour la branche) Secteur le plus jeune de la branche (34 ans d'âge moyen) 	<ul style="list-style-type: none"> Les magasins de vélos sont multimarques et indépendants, et certains se regroupent dans des réseaux de distribution (ex : Vélo&Oxygen, VéloLand, Culture Vélo). Ils distribuent un vélo sur quatre vendus en France et réalisent près de la moitié du chiffre d'affaires du secteur (43 %). Dans les régions touristiques, la location de cycles est une activité prédominante. Un marché global en France de 2,9 millions de cycles vendus en 2015 (+ 7,6 % par rapport à 2013). Progression importante du VAE (102 000 unités vendues en 2015, soit 2 fois plus qu'en 2013). Le premier vélo vendu est le VTT. Nouveaux usages (vélo mobilité, compétition, «culture urbaine ludo-sportive»), de nouvelles clientèles (entreprises, collectivités, etc.), de nouvelles conceptions et techniques (électrique, hydraulique, matériaux ultralégers) et de nouveaux acteurs (centres auto, loueurs, etc.). Polyvalence des activités (près de la moitié des mécaniciens cycles font aussi de la vente de cycles) Pas de diplôme spécifique à la filière, un Titre professionnel (Conseiller Technique Cycles) et 2 CQP dont le CQP Mécanicien Cycles en progression (27 candidats en 2014, 66 en 2016) 	<ul style="list-style-type: none"> la carrosserie peut s'exercer en activité principale, ou secondaire dans les ateliers des réparateurs agréés ou des MRA. 60 % des carrossiers indépendants sont affiliés à un réseau (principalement des distributeurs de pièces ou des fabricants de peinture). Marché orienté à la baisse depuis 20 ans (lié à la diminution de la sinistralité), dont 80% des opérations sont couvertes par les assurances (conventions d'agrément) : les entreprises cherchent ainsi à se diversifier en proposant des prestations « hors carrosserie » (entretien mécanique, pneus, location, etc.), mais aussi « hors assurance » et/ou de carrosserie rapide (raccords, vitrage, débosselage). Le vitrage représente le premier motif d'entrée atelier chez les carrossiers et le débosselage est principalement réalisé par des entreprises spécialisées Augmentation de la part des salariés de +50 ans (17 % en 2008, 22 % en 2013) qui sont plus nombreux que les -25 ans → enjeu de renouvellement de la main d'œuvre, accentué par les difficultés de recrutement de profils expérimentés Dans ce contexte, les effectifs en apprentissage repartent à la hausse (+ 8,7 % à la rentrée 2016/2017) et leur taux d'insertion, deux fois plus élevé que celui des lycéens, connaît un net rebond (+10 points depuis 2015) : parmi l'ensemble des jeunes issus d'une formation aux métiers de l'auto, les apprentis carrossiers sont d'ailleurs ceux qui s'insèrent le plus fortement dans les entreprises de la branche (44,6 %). 	<ul style="list-style-type: none"> Une profession réglementée (agréments fourrière, autoroute) qui s'exerce sous conditions (astreintes, permis PL) Un marché dynamique (+ 44 % de dossiers traités par les assistances entre 2008 et 2015, hausse de 39 % du parc de véhicules de dépannage entre 2007 et 2016) lié notamment au vieillissement du parc automobile (plus de pannes) Un métier qui fait appel à plusieurs domaines de compétences : techniques (connaissances mécaniques), sociales (gestion du stress et mise en sécurité), administratives (dossier d'assistance et solutions de mobilité pour la clientèle) 	<ul style="list-style-type: none"> Révolution réglementaire : la directive 2014/45/UE (transposée en mai 2017 et applicable dès mai 2018) prévoit une réorganisation des critères de contrôle, une évolution de la posture et des compétences du contrôleur (jugement d'un niveau de dangerosité présent et futur) et une exigence de compétences de niveau IV pour l'accès aux formations qualifiantes de CT Progression régulière du nombre de centres depuis la création du CT (+ 20 % entre 2005 et 2016) et stabilité de l'emploi depuis 2009 L'âge moyen y est plus avancé que dans l'ensemble de la branche (41 ans contre 39 ans) car la profession de contrôleur technique s'exerce généralement en deuxième partie de carrière. Secteur le moins féminisé de la branche (15,3 % des salariés sont des femmes, contre 22,7 % en moyenne pour l'ensemble de la branche)
Secteur traditionnellement investi par la politique de branche, ANFA et GNFA poursuivent le développement des dispositifs : <ul style="list-style-type: none"> GPEC à l'adresse des TPE, PE et GDSA Compétences-Emplois en direction des entreprises de moins de 50 salariés Diplômes et CQP à l'adresse des jeunes entrants Diplômes et CQP à l'adresse des salariés en poste CQP à l'adresse des demandeurs d'emplois 	Secteur investi depuis moins longtemps que le précédent mais doté d'un potentiel important de développement des dispositifs de branche du fait des politiques RH des constructeurs en particulier : <ul style="list-style-type: none"> GPEC à l'adresse des TPE, PE, GDSA Compétences-Emplois en direction des entreprises de moins de 50 salariés (sur thématique électricité uniquement) CQP jeunes à l'adresse des jeunes entrants CQP à l'adresse des salariés et demandeurs d'emplois 	Malgré la petite taille de ce secteur, il fait depuis longtemps l'objet de dispositifs de branche mis en œuvre en particulier par l'INCM (qui intervient surtout dans le domaine technique) : <ul style="list-style-type: none"> GPEC à l'adresse des TPE, PE, GDSA Compétences-Emplois en direction des entreprises de moins de 50 salariés (sur thématique électricité uniquement) CQP jeunes à l'adresse des jeunes entrants CQP à l'adresse des salariés 	Malgré la petite taille de ce secteur, il fait depuis longtemps l'objet de dispositifs de branche mis en œuvre par le seul INCM : <ul style="list-style-type: none"> GPEC à l'adresse des TPE Compétences-Emplois en direction des entreprises de moins de 50 salariés CQP jeunes à l'adresse des jeunes entrants CQP à l'adresse des salariés et demandeurs d'emplois 	Secteur traditionnellement investi par la politique de branche, ANFA et GNFA poursuivent le développement des dispositifs : <ul style="list-style-type: none"> GPEC à l'adresse des TPE, PE Compétences-Emplois en direction des entreprises de moins de 50 salariés Diplômes et CQP à l'adresse des jeunes entrants Diplômes et CQP à l'adresse des salariés en poste 	Malgré l'ancienneté de la politique de branche en direction de ce secteur, celui-ci est difficile à mobiliser. Toutefois, un certain nombre de dispositifs de branche concerne les entreprises spécialisées ou les entreprises du CRA dotées d'une activité de dépannage : <ul style="list-style-type: none"> Compétences emplois en direction des entreprises de moins de 50 salariés (uniquement sur le thème de l'électricité) CQP à l'adresse des salariés en poste CQP à l'adresse des jeunes entrants à venir 	Même si la branche investit depuis longtemps différents dispositifs sur ce secteur, cet investissement est très contraint par la réglementation de la profession : <ul style="list-style-type: none"> CQP à l'adresse des jeunes entrants CQP à l'adresse des salariés en poste et des demandeurs d'emplois

