

DIAGNOSTIC OPÉRATIONNEL

# SERVICES DE L'AUTOMOBILE

ÎLE DE LA RÉUNION

RAPPORT FINAL - JUIN 2014

Complémentaire au document de travail remis le 14 novembre 2013, présentant l'ensemble des informations et données caractérisant la réalité économique et sociale du secteur, ce rapport final a pour objectif de faire la synthèse des travaux conduits en groupes de travail ou faces à faces et de proposer un ensemble d'actions pouvant permettre de « préparer le terrain » à la mise en oeuvre de tout plan d'action visant le développement de l'emploi et des compétences dans le secteur des services de l'automobile.

## SYNTHÈSE

Fortement impacté de 2007 à 2011 par l'arrêt des grands chantiers et la forte diminution de la construction de logements de tous types, événements prévisibles qui ont pu n'être anticipés que par un nombre limité de chefs d'entreprise, le marché automobile réunionnais :

- ▶ reste porteur du fait de la croissance démographique encore importante et, à court et moyen termes, de la reprise des chantiers de construction de logements sociaux, de la mise en chantier de la nouvelle route du littoral ...
- ▶ est caractérisé par le vieillissement du parc automobile qui induira un fort développement des activités de ventes de véhicules d'occasion, de commerce de détail d'équipements automobiles, de réparation et de contrôle technique.

En 2012, le secteur des Services de l'Automobile<sup>1</sup> représentait 855 entreprises<sup>2</sup> employant 6.493 salariés, dont la connaissance des profils, des conditions d'emploi et des besoins en compétences reste imprécise, se répartissant comme suit :

- ▶ le commerce et la réparation d'automobiles, cycles et motocycles : 508 entreprises (60 % du nombre total), employant 4.355 salariés (67 % de l'effectif total), au sein desquelles on doit dissocier les groupes de distribution automobile dont le nombre autant que les effectifs ne devraient varier sensiblement à court terme, des micros et très petites entreprises de commerce de détail et de l'entretien-réparation qui seront de plus en plus nombreuses et dont l'employeurabilité sera conditionnée par la structuration du secteur;
- ▶ le commerce de détail de carburants : 143 entreprises (16 %), employant 1.318 salariés (20 %), dont les activités et effectifs salariés pourront être fortement impactés par les changements organisationnels et réglementaires en cours;
- ▶ les auto-écoles : 139 entreprises (16 %), employant 429 salariés (7 %), dont le nombre pourra augmenter du fait des changements réglementaires, sans que les effectifs salariés ne varient de manière importante;
- ▶ les locations de courte et longue durées : 65 entreprises (8 %), employant 391 salariés (6 %), dont la dépendance aux flux touristiques induit une nouvelle répartition du parc d'entreprises et des effectifs salariés entre les plus grosses entreprises (grandes franchises nationales) et les micros et très petites entreprises, plus réactives aux changements et pouvant apporter des services de proximité plus adaptés aux nouveaux comportements et modes d'hébergement des touristes.

Le manque d'anticipation des changements de toutes natures par l'ensemble des acteurs (partenaires sociaux et institutionnels), la connaissance insuffisante des besoins en emplois et compétences et la faible représentativité des organisations professionnelles expliquent en partie une offre de formation initiale quantitativement et qualitativement inadaptée aux besoins des entreprises, des publics et des territoires :

---

<sup>1</sup> Hors Démolisseurs/recycleurs, parcs de stationnement et stations de lavage pour lesquels nous n'avons pu identifier de sources de données fiables.

<sup>2</sup> 855 entreprises ayant au moins un salarié, le nombre total d'entreprises inscrites au fichier Sirene étant de 1.983 au 1er janvier 2013.

- ▶ l'offre de formation par la voie scolaire est quatre fois plus importante qu'en France métropolitaine<sup>3</sup> et concentrée sur moins de 50 % des formations permettant l'accès aux métiers de l'automobile, avec pour conséquence un taux d'insertion professionnelle des jeunes extrêmement bas : 12% à La Réunion contre 45% en France métropolitaine;
- ▶ l'offre de formation par apprentissage est quantitativement similaire à ce qui est observé au plan national, alors que le taux d'insertion professionnelle des jeunes est de moitié inférieur à La Réunion (31% contre 60% en métropole), ce qui a pu être expliqué par :
  - un manque de motivation des apprenants, dont les niveaux de formation initiale peuvent être inadaptés et dont l'orientation vers les formations aux métiers de l'automobile peut poser problème;
  - une implication insuffisante des entreprises dans la définition/évaluation de l'offre de formation et la prise en charge des jeunes, essentiellement les plus petites qui ne disposent que de ressources limitées d'encadrement/accompagnement/tutorat;
  - une inadéquation des ressources humaines et matérielles des établissements de formation aux besoins réels des entreprises et de leurs futurs salariés;
- ▶ la territorialisation de l'offre de formation initiale, concernant essentiellement des formations de niveaux IV et V, est fortement déséquilibrée :
  - étant surdimensionnée dans les micro-régions Est et Ouest pour ce qui est des formations par la voie scolaire;
  - exclusivement localisée sur le site du Campus Professionnel de l'Océan Indien, pour ce qui est des formations par apprentissage.

Les données sur la formation continue des salariés qui avaient été demandées aux organismes paritaires collecteurs agréés n'ayant pu être que partiellement exploitées, l'un des organismes ayant formulé la demande qu'aucune donnée ne soit publiée en valeur absolue, on retiendra essentiellement :

- ▶ que l'effort de formation continue est à La Réunion de 50% supérieur à celui observé au plan national, ce qui peut être mis en relation avec l'ensemble des observations faites sur l'offre de formation initiale;
- ▶ que pour les entreprises de plus de 10 salariés, après une chute importante de 2008 à 2011, le recours à la formation continue a retrouvé en 2012 un niveau comparable à celui de 2007;
- ▶ alors que pour les plus petites entreprises, l'effort de formation continue, qui avait augmenté jusqu'en 2009, a diminué de l'ordre de 25.7 % par an de 2010 à 2012.

Sur ces bases, pour « garantir l'efficacité opérationnelle d'un plan d'action », les partenaires sociaux et institutionnels pourraient s'engager dans la mise en oeuvre à court terme d'actions structurantes pouvant être organisées autour de trois axes :

- ▶ **Entreprises et emplois**, pour pallier à l'insuffisante représentativité des organisations professionnelles et développer le partage d'informations et données;
- ▶ **L'offre de formation**, avec pour objectifs de renforcer l'implication des professionnels dans la définition et l'évaluation de l'offre globale de formation et redéfinir en profondeur l'offre de formation par apprentissage;
- ▶ **L'observation** et l'**anticipation** des changements.

---

<sup>3</sup> Proportionnellement aux effectifs salariés du seul sous secteur du commerce et de la réparation des automobiles, cycles et motocycles.

## SOMMAIRE

<b>0</b>	<b>Synthèse</b>	<b>2</b>
<b>1</b>	<b>Un marché toujours porteur, caractérisé par un vieillissement du parc qui conditionnera le développement des entreprises.</b>	<b>5</b>
1.1	Immatriculations.	5
1.2	Autres indicateurs.	9
1.3	Préconisations	9
<b>2</b>	<b>Un secteur insuffisamment structuré, regroupant des activités et entreprises très différentes.</b>	<b>10</b>
2.1	Stock d'entreprises et évolutions récentes.	10
2.2	Evolutions et enjeux par activités	11
2.3	Préconisations	15
<b>3</b>	<b>Une connaissance de l'emploi qui doit être approfondie et partagée.</b>	<b>16</b>
3.1	Effectifs salariés et évolutions récentes.	16
3.2	Profils des salariés, conditions d'emploi et données complémentaires.	18
3.3	Préconisations	19
<b>4</b>	<b>Une offre de formation quantitativement et qualitativement inadaptée aux besoins des entreprises, des publics et des territoires.</b>	<b>20</b>
4.1	La formation initiale et d'insertion.	20
4.2	La formation continue.	23
4.3	Préconisations	24
<b>4</b>	<b>Recommandations.</b>	<b>25</b>

# 1 - UN MARCHÉ TOUJOURS PORTEUR CARACTÉRISÉ PAR UN VIEILLISSEMENT DU PARC QUI CONDITIONNERA LE DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES ET EMPLOIS

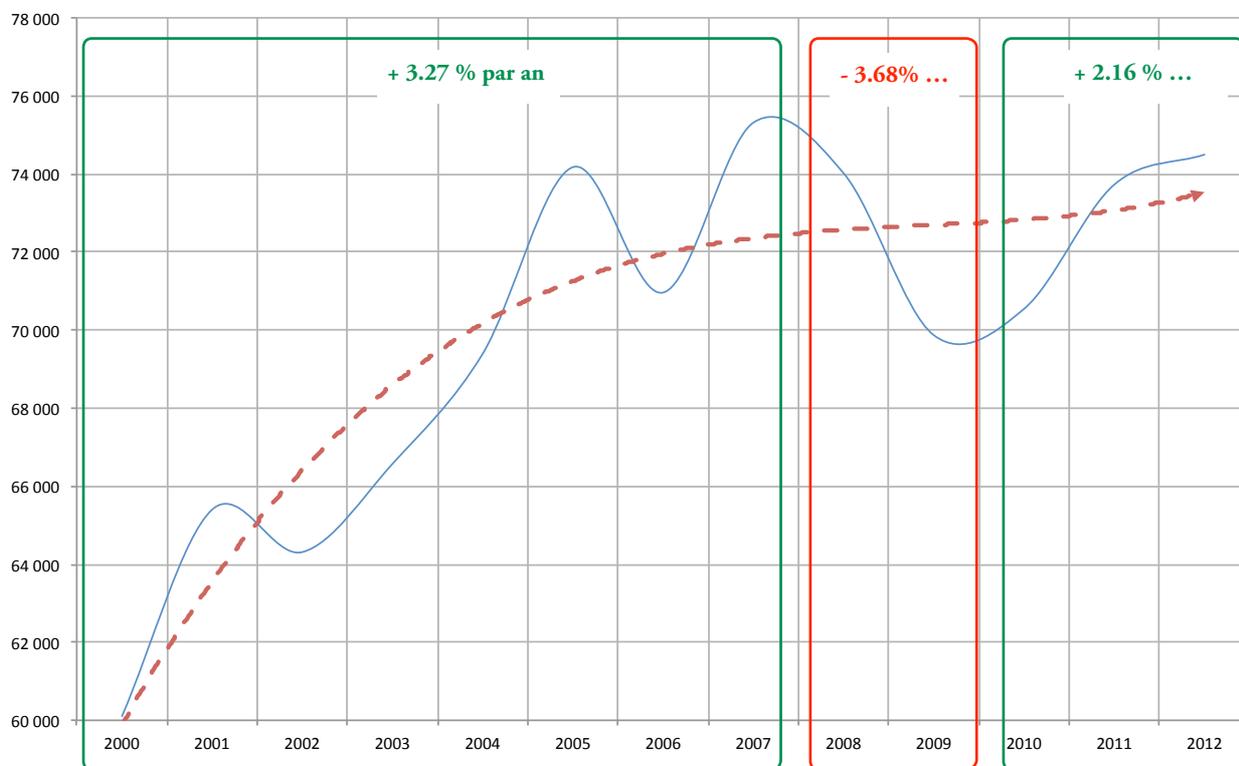
## 1.1 - Immatriculations

De 60.105 en 2000, les immatriculations annuelles de voitures particulières neuves et d'occasion :

- ▶ ont progressé jusqu'en 2006-2007 à un taux annuel moyen de 3.27%,
- ▶ pour diminuer sensiblement en 2008-2009 (-3,68% par an),
- ▶ et recommencer à augmenter à compter de 2010 (+2,16% par an), pour atteindre en 2012 un niveau à peine inférieur à celui qui avait été observé en 2007 (74.496 en 2012 contre 75.314 en 2007, soit -1.09%).

Evolutions annuelles des immatriculations de voitures particulières neuves et d'occasion

Source : Fichier central des automobiles jusqu'en 2009, SOeS à partir de 2010

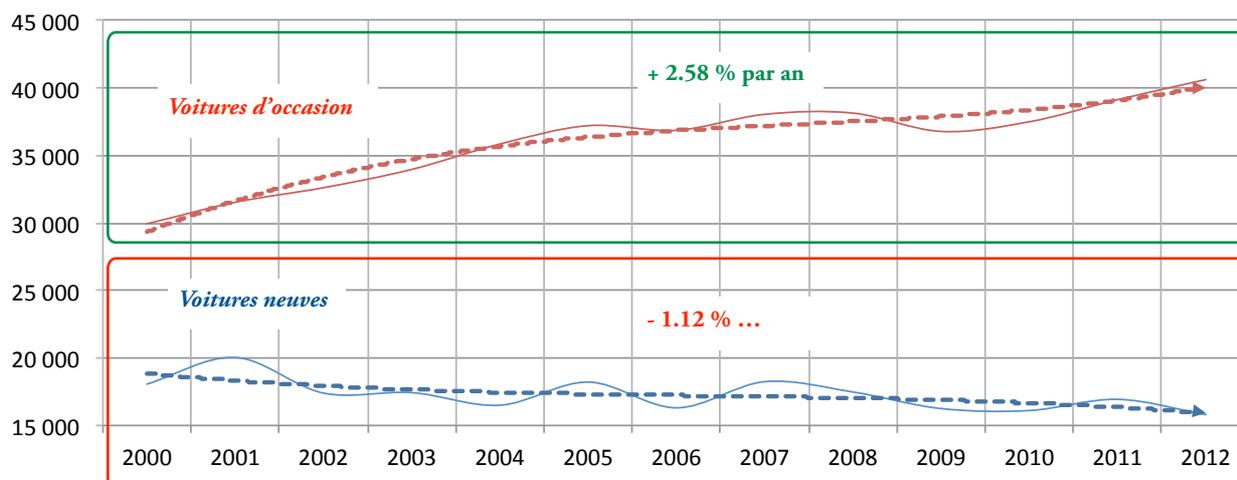


Pour les véhicules utilitaires (autobus, autocars, camionnettes, camions...) les variations sont sensiblement différentes en termes d'évolutions avant et après 2007 :

- ▶ les immatriculations n'ayant augmenté que de 1.77 % par an de 2000 à 2007,
- ▶ pour chuter très fortement de 2007 à 2009 (- 7.44 % par an),
- ▶ et, comme pour les voitures particulières, retrouver en 2012 un niveau similaire à celui observé en 2007 (17.594 en 2012 contre 17.829 en 2007, soit -1.32%).

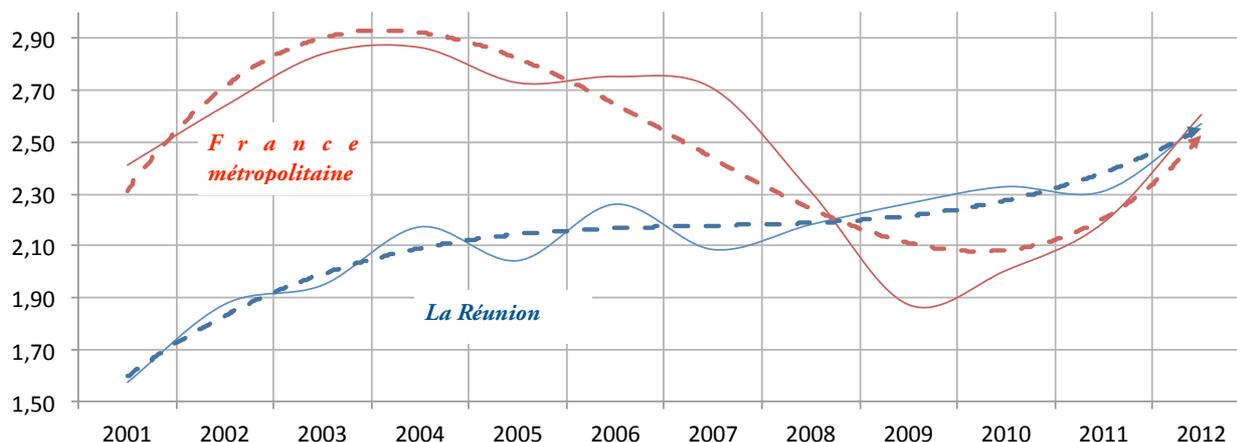
Evolutions annuelles des immatriculations de voitures particulières neuves et d'occasion de 1 à 6 CV

Source : Fichier central des automobiles jusqu'en 2009, SOeS à partir de 2010



Evolutions annuelles des immatriculations de voitures particulières neuves et d'occasion de 1 à 6 CV

Source : Fichier central des automobiles jusqu'en 2009, SOeS à partir de 2010



La forte diminution du rapport VO/VN pour la métropole en 2008-2009 s'explique par la mise en oeuvre du dispositif de « Prime à la casse » qui a eu pour effet de « rajeunir » le parc et donc de maintenir le rapport VO/VN à des niveaux inférieurs à ceux observés jusqu'en 2007, alors qu'à La Réunion, du fait de l'âge moyen du parc automobile, ce dispositif n'a eu aucun effet notable.

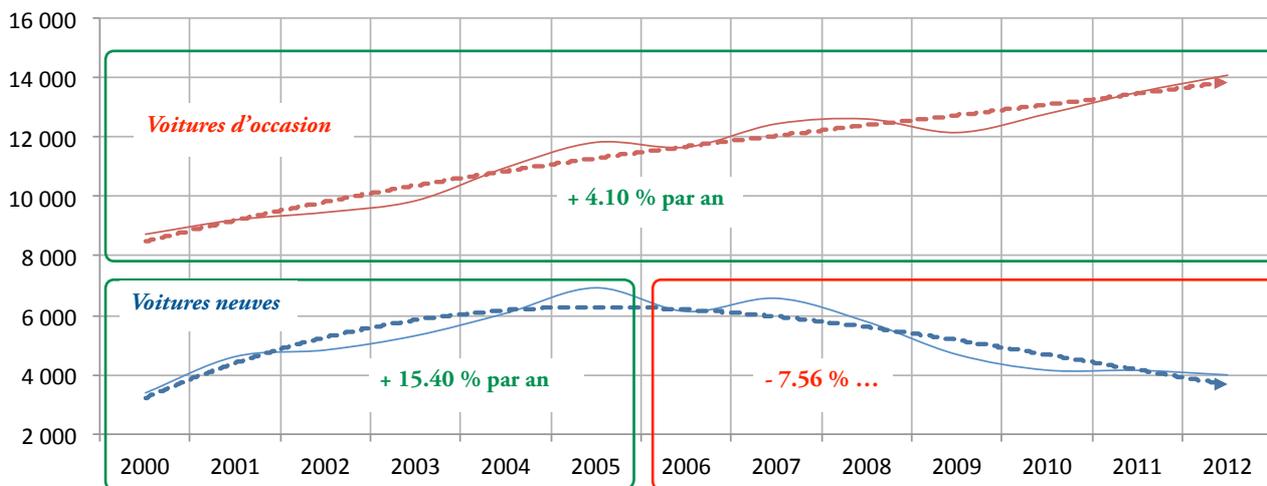
Les tendances observées pouvant être considérées comme lourdes et donc continuer à produire les mêmes effets au cours des prochaines années sur les ventes de voitures particulières de 1 à 6 CV :

- ▶ sont essentiellement,
  - une diminution des ventes de voitures neuves de l'ordre de 1 % par an,
  - une augmentation significative des ventes de voitures d'occasion (de 3.0 à 3.5 % par an),
  - conduisant à anticiper à court et moyen termes une augmentation du nombre global (neuves + occasions) d'immatriculations, au plus de 2.0 à 2.5 % par an;
- ▶ s'expliquant par la conjonction,
  - d'un tassement du taux d'accroissement annuel de la population réunionnaise (+1.23% en 2006/2010 contre +0.77% en 2025/2030);
  - de l'importante diminution à venir de la part des ménages (couples avec enfants) consacrant les budgets les plus importants à l'achat et entretien de leur(s) voiture(s) (37.0 % des ménages en 2010 contre moins de la moitié (18.0 %) en 2030);

- du taux d'activité des réunionnais en âge de travailler, qui, après avoir régulièrement augmenté jusqu'en 2007/2008, pourrait s'être stabilisé autour de 60 % de 2009 à 2012 et ne saurait augmenter à court terme, du fait des très probables réductions des budgets des services déconcentrés de l'Etat et des collectivités territoriales;
- des changements dans les comportements des réunionnais quand à leurs modes de déplacements, la diminution d'ores et déjà observée de la part des déplacements en voiture (en tant que chauffeur ou passager) devant être amplifiée par le développement quantitatif et qualitatif de l'offre de transports en commun et des services liés;
- des changements de valeurs attribuées à la voiture particulière qui de « voiture passion » au début des années 2000 devient progressivement « voiture raison ».

Evolutions annuelles des immatriculations de voitures particulières neuves et d'occasion de 7 Cv et plus

Source : Fichier central des automobiles jusqu'en 2009, SOeS à partir de 2010

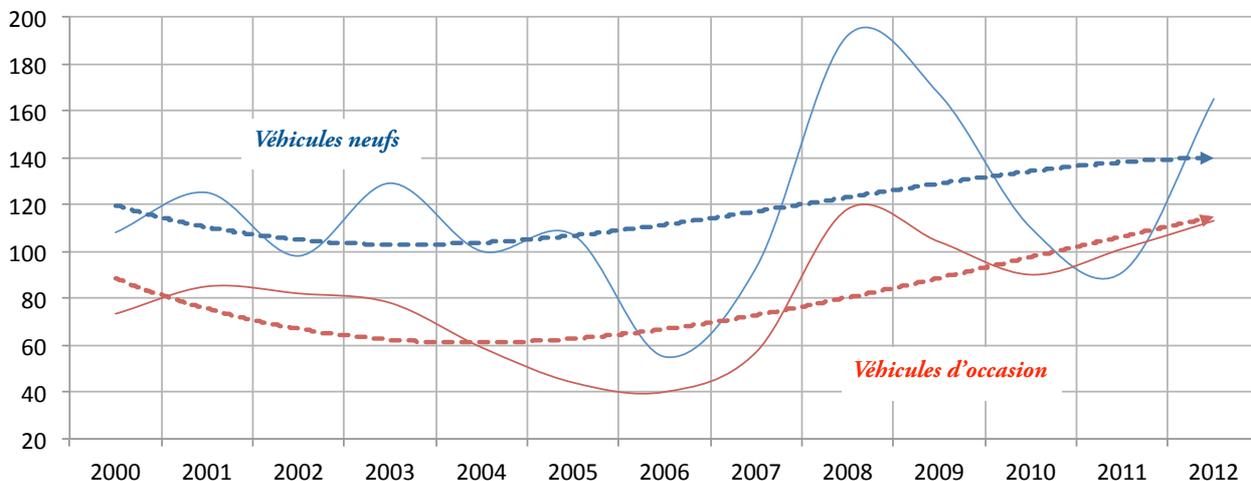


Le taux exceptionnellement important de croissance annuel moyen de + 15.40 % des ventes de voitures particulières de 7 CV et plus de 2000 à 2005 peut être expliqué par la conjonction d'une utilisation massive des dispositifs de défiscalisation et d'une politique très favorable de crédits aux entreprises de toutes tailles, essentiellement des secteurs de la construction et des services liés.

A court terme, le marché ne devrait augmenter que faiblement (moins de 2% par an) en étant essentiellement porté, comme pour les ventes de voitures de 1 à 6 CV, par celui de l'occasion.

Evolutions annuelles des immatriculations d'autobus et autocars

Source : Fichier central des automobiles jusqu'en 2009, SOeS à partir de 2010

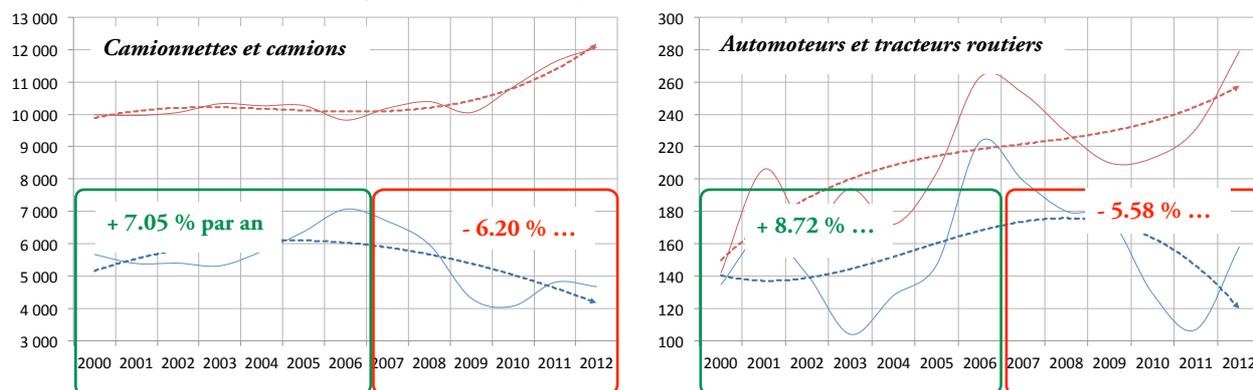


A l'inverse de ce qui a été observé pour les immatriculations de voitures particulières, la part sensiblement plus importante des immatriculations de véhicules neufs (60 % contre 40 % pour les occasions) montre que le secteur est en cours de développement, ce qui, au de la des immatriculations de véhicules peut être confirmé par les données relatives à l'emploi dans les entreprises de transports de passagers (+ 4.41 % par an de 2008 à 2012).

Du fait de l'importance des politiques publiques, on doit se garder de toute extrapolation à partir des données récentes pour privilégier l'anticipation des évolutions à court et moyen termes dans le cadre d'un travail partagé avec les acteurs du secteur des Transports et de la Logistique, impliquant le Conseil Régional, le Conseil Général et les Communautés de communes.

Evolutions annuelles des immatriculations de véhicules utilitaires, hors autobus et autocars

Source : Fichier central des automobiles jusqu'en 2009, SOeS à partir de 2010

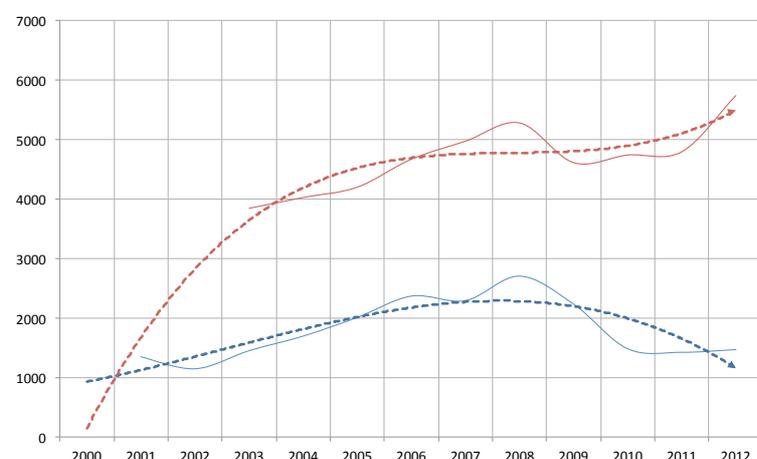


L'importance des taux d'accroissement de véhicules neufs jusqu'en 2006 et l'effondrement du marché de 2006 à 2012 peuvent être expliquées, comme pour les VP de plus de 6 CV, par la conjonction d'une utilisation massive des dispositifs de défiscalisation et d'une politique très porteuse/favorable de crédits aux entreprises de toutes tailles.

Comme précédemment, pour les autobus et autocars, l'anticipation des évolutions à venir devra être faite en partenariat avec les acteurs du secteur des Transports et de la Logistique qui ont signé récemment un Accord-Cadre prévoyant une action visant l'anticipation des besoins en emplois, compétences et formations.

Evolutions annuelles des immatriculations de motos

Source : Fichier central des automobiles jusqu'en 2009, SOeS à partir de 2010



Ne concernant que les motos, sans différenciation de puissances, ces données ne permettent aucune analyse de l'évolution des activités dans le sous secteur des cycles et motos, dont tant la commercialisation que la réparation peuvent relever d'entreprises dont l'identification est aujourd'hui impossible (codes Naf 4764Z et 9539Z).

## 1.2 - Autres indicateurs

- ▶ Les représentants du commerce de détail de carburants (SRESS) ayant choisi de ne pas participer aux travaux de diagnostic :
  - nous n'avons pu confirmer l'intérêt de l'observation et analyse des statistiques d'importation de carburants qui pourraient être insuffisantes (durée et détail) alors que les professionnels du secteur pourraient disposer, et partager, des données bien plus intéressantes,
  - l'emploi dans cette activité pouvant être de moins en moins dépendant de la distribution des carburants, afin d'anticiper sur les besoins en emplois, compétences et formations, on doit pouvoir disposer d'indicateurs relatifs aux différentes activités des entreprises : distribution de carburant, services liés à l'automobile, commerce de détail ...
- ▶ Pour servir l'anticipation dans les activités de locations de voitures de courtes durées, les seules données exploitables sont aujourd'hui essentiellement rétrospectives (enquête en continu sur la fréquentation touristique) et insuffisamment détaillées (consommations par catégories/provenance des touristes) . Elles pourraient être complétées par des données plus utiles/récentes pouvant servir l'anticipation et être produites régulièrement dans le cadre de la mise en oeuvre du contrat d'objectifs Hôtellerie-Restauration-Tourisme qui sera signé prochainement.

## 1.3 - Préconisations

Si la majorité des informations et données nécessaires à l'anticipation des activités sont d'ores et déjà produites très régulièrement, il est difficile à chacun des acteurs (partenaires sociaux ou institutionnels) d'y accéder dans des délais raisonnables tout autant que de les analyser.

- ➡ Confier au Carif-Oref une mission de collecte et d'analyse des informations et données utiles, entre autres :
  - ▶ de source AAA-Data:
    - trimestriellement, statistiques d'immatriculations de véhicules neufs et d'occasion, par catégories, sources d'énergie, secteurs d'activité (entreprises) et communes de résidence des propriétaires ...
    - annuellement, composition du parc automobile sur les mêmes critères que pour les immatriculations;
  - ▶ de source INSEE, annuellement, toutes informations et données sur la population, les familles, modes de consommation, transports ... et leurs évolutions prospectives (Omphale).
- ➡ Etablir les partenariats nécessaires aux partages d'informations et données avec les porteurs de l'animation des accords-cadres ou contrats d'objectifs des secteurs Transports & Logistique, Tourisme, Btp ...

## 2 - UN SECTEUR INSUFFISAMMENT STRUCTURÉ REGROUPANT DES ACTIVITÉS ET ENTREPRISES TRÈS DIFFÉRENTES

### 2.1 - Stock et évolutions récentes

Nombre d'entreprises au 1er janvier

Source : Insee

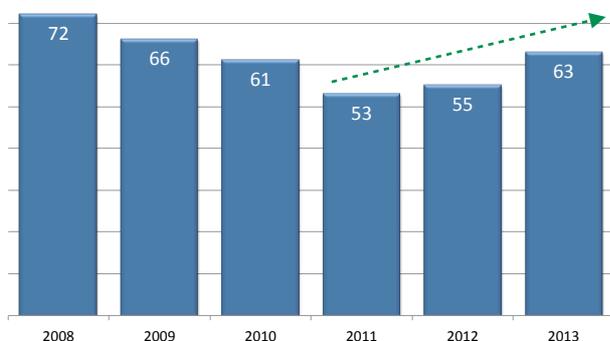
Activités	Code NAF (2008)	Nombre d'entreprises au 1er janvier									
		total					ayant des salariés				
		2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013
	<b>Total</b>	<b>163</b>	<b>155</b>	<b>166</b>	<b>181</b>	<b>201</b>	<b>66</b>	<b>61</b>	<b>53</b>	<b>55</b>	<b>63</b>
Commerce automobile	4511Z	158	148	160	172	194	64	58	50	50	58
	4519Z	5	7	6	9	7	2	3	3	5	5
	<b>Total</b>	<b>618</b>	<b>660</b>	<b>726</b>	<b>728</b>	<b>770</b>	<b>260</b>	<b>261</b>	<b>270</b>	<b>263</b>	<b>263</b>
Réparation automobile	4520A	605	645	707	709	743	253	253	259	251	250
	4520B	13	15	19	19	27	7	8	11	12	13
	<b>Total</b>	<b>194</b>	<b>218</b>	<b>241</b>	<b>250</b>	<b>273</b>	<b>100</b>	<b>116</b>	<b>119</b>	<b>125</b>	<b>138</b>
Commerce d'équipements automobiles	4531Z	40	38	47	47	46	18	21	25	28	26
	4532Z	154	180	194	203	227	82	95	94	97	112
Commerce de détail de carburants	<b>4730Z</b>	<b>167</b>	<b>173</b>	<b>178</b>	<b>182</b>	<b>186</b>	<b>145</b>	<b>138</b>	<b>143</b>	<b>144</b>	<b>143</b>
	<b>Total</b>	<b>66</b>	<b>64</b>	<b>66</b>	<b>67</b>	<b>80</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>26</b>
Commerce et réparation de cycles et motocycles	4540Z	66	64	66	67	80	22	23	26	27	26
	4764Z*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9529Z*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contrôle technique automobile	<b>7120A</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>
	<b>Total</b>	<b>225</b>	<b>238</b>	<b>239</b>	<b>243</b>	<b>251</b>	<b>124</b>	<b>123</b>	<b>127</b>	<b>127</b>	<b>139</b>
Ecoles de conduite	8553Z	225	238	239	243	251	124	123	127	127	139
	8559B*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>Total</b>	<b>106</b>	<b>106</b>	<b>123</b>	<b>152</b>	<b>187</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>62</b>
Location courte durée	7711A	106	106	123	152	187	34	38	47	47	62
	7739Z*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Location longue durée	<b>7711B</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
	<b>Total</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Démolisseurs-recycleurs	4677Z*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4532Z	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Parcs de stationnement	<b>5221Z*</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stations de lavage	<b>8129B*</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totaux, hors codes partagés</b>		<b>1570</b>	<b>1648</b>	<b>1772</b>	<b>1837</b>	<b>1983</b>	<b>769</b>	<b>780</b>	<b>803</b>	<b>808</b>	<b>855</b>

- ▶ Aucun acteur (organisation professionnelle ou Opca) n'a répondu à la demande d'informations pouvant permettre de préciser les nombres d'entreprises relevant des codes partagés.
- ▶ Les cessations d'activité se traduisant le plus souvent par des radiations des inscriptions à l'Insee dans des délais longs, le nombre total d'entreprises peut être supérieur à la réalité de l'ordre de 20 % (document de travail, page 14), celui du nombre d'entreprises ayant des salariés étant plus fiable et pouvant être validé par le croisement avec les données de l'Acoss-Urssaf.
- ▶ Pour les mêmes raisons (radiations tardives des entreprises ayant cessé toutes activités), on doit se garder d'analyser les différences entre nombres totaux d'entreprises et nombres d'entreprises ayant des salariés comme stocks d'entreprises n'ayant aucun salarié.
- ▶ Aux codes NAF retenus dans le document de travail sur la base pratiques de l'Anfa, nous avons ajouté le code 4531Z regroupant les entreprises de commerce de gros d'équipements automobiles.

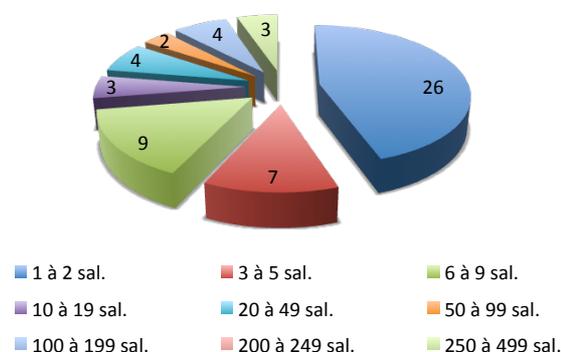
## 2.2 - Evolutions et enjeux par activité

### Commerce automobile

Nombre d'entreprises au 1er janvier  
Source : Insee



Nombre d'entreprises par tailles au 1er janvier 2013  
Source : Insee



Après avoir fortement diminué de 2007 à 2011 (-6.5% par an), **le nombre d'entreprises ayant des salariés a augmenté de 14.5% en 2012**, cette augmentation n'ayant concerné que les entreprises de 1 à 2 salariés, exclusivement dans le commerce de voitures et de véhicules automobiles légers.

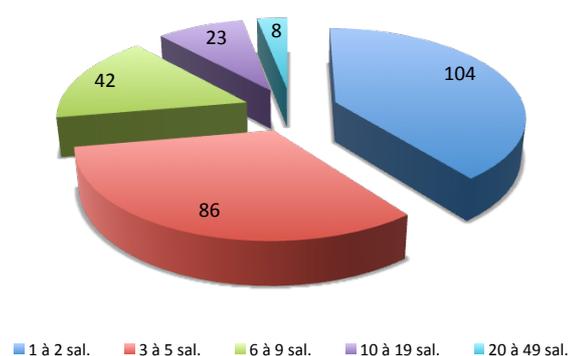
- ➔ Les évolutions prévisibles du fait de l'évolution des immatriculations de véhicules neufs et du vieillissement du parc doivent conduire à **attacher une importance particulière aux plus petites entreprises** qui pourraient à ce jour n'adhérer à aucune organisation professionnelle, le SICR pouvant n'être représentatif que des (16) entreprises de plus de 10 salariés.
- ➔ Pour les plus grosses entreprises, les enjeux majeurs sont ceux de la **réactivité aux changements de comportements des clients**, particuliers ou entreprises, par le **développement des compétences en matière commerciale, de communication, de gestion des outils informatiques...** des professionnels, quelque soient les postes occupés: ventes de véhicules neufs, d'occasion, de pièces détachées ou de prestations d'atelier.

### Réparation automobile

Nombre d'entreprises au 1er janvier  
Source : Insee



Nombre d'entreprises par tailles au 1er janvier 2013  
Source : Insee



Dans un contexte de vieillissement du parc automobile, la **stabilisation du nombre d'entreprises ayant des salariés** est d'autant plus surprenante que le nombre de salariés a diminué de l'ordre de 6% de 2007 à 2012.

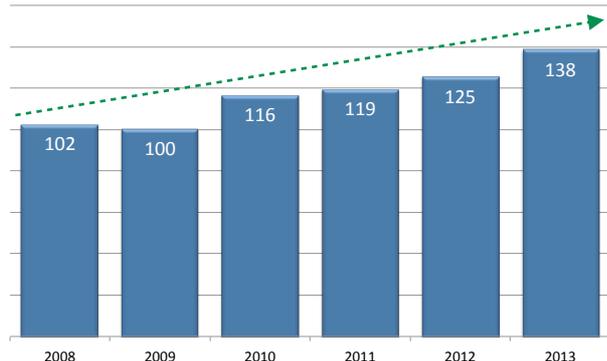
Ces évolutions ont été expliquées :

- ▶ par les importantes **difficultés** rencontrées par les plus petites d'entre elles **pour recruter et fidéliser** leurs salariés autant que **maintenir et développer les compétences** de leurs dirigeants et salariés en poste,
- ▶ des besoins d'accompagnement et/ou d'appui technique non satisfaits,

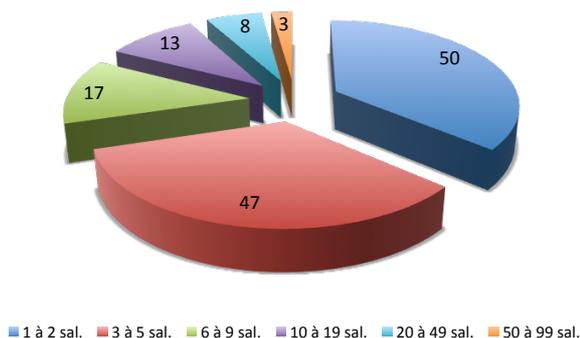
- ▶ la **concurrence forte des professionnels** ayant ou pas (travail non déclaré) créé leurs propres entreprises **ne supportant aucune charge de structure et de personnel...**
- ▶ l'**image** le plus souvent **dévalorisante des entreprises artisanales** (96% du parc au 1er janvier 2013).
- ➔ L'enjeu du développement des entreprises de la réparation automobile est essentiellement le **regroupement** de la majorité d'entre elles **au sein de la FNAA et/ou de la FFC**, organisations professionnelles disposant aujourd'hui de tous les moyens pour répondre à la majorité de leurs attentes.

### Commerce d'équipements automobiles

Nombre d'entreprises au 1er janvier  
Source : Insee



Nombre d'entreprises par tailles au 1er janvier 2013  
Source : Insee



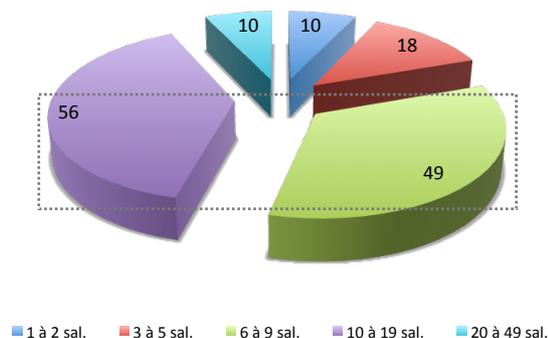
Les mutations réglementaires et le vieillissement du parc automobile expliquent l'**accroissement régulier du nombre d'entreprises**, qui devrait se poursuivre encore quelques années, dont la majorité (70% de micro-entreprises) n'adhère à **aucune organisation professionnelle**.

### Commerce de détail de carburants

Nombre d'entreprises au 1er janvier  
Source : Insee



Nombre d'entreprises par tailles au 1er janvier 2013  
Source : Insee



Ces entreprises se différencient fortement de celles du commerce et de la réparation automobile, du fait :

- ▶ de leur forte dépendance des importateurs de produits pétroliers,
- ▶ expliquant un taux d'adhésion élevé au Syndicat Réunionnais des Exploitants de Stations-Service (SRESS),
- ▶ et de l'importance des effectifs salariés, moins de 20 % de micro-entreprises contre 70 % ou plus dans le commerce d'équipements et la réparation automobile.
- ➔ Si le nombre d'entreprises pourrait n'évoluer que faiblement, le maintien de l'emploi dans cette activité pourrait être conditionné par des **offres de nouveaux services**, non nécessairement en lien avec les services de l'automobile.

## Commerce et réparation de cycles et motocycles

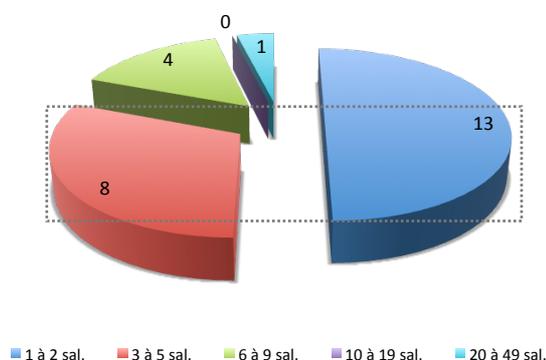
Nombre d'entreprises au 1er janvier

Source : Insee



Nombre d'entreprises par tailles au 1er janvier 2013

Source : Insee



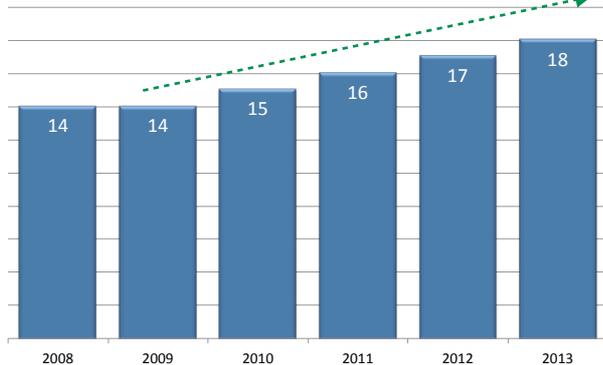
Le nombre d'entreprises identifié, dont les variations observées en 2009-2010 ne peuvent être liées à de quelconques évolutions des activités, n'est pas représentatif de l'activité parce que ne prenant pas en compte celles relevant des codes NAF 4764Z et 9529Z du commerce et de la réparation de bicyclettes.

- ➔ La part très importante des **micro-entreprises** (81 %), dont 62 % de 1 à 2 salariés et **67 % relevant de la Chambre des métiers**, pourrait justifier d'une action spécifique portée par la FNAA.

## Contrôle technique automobile

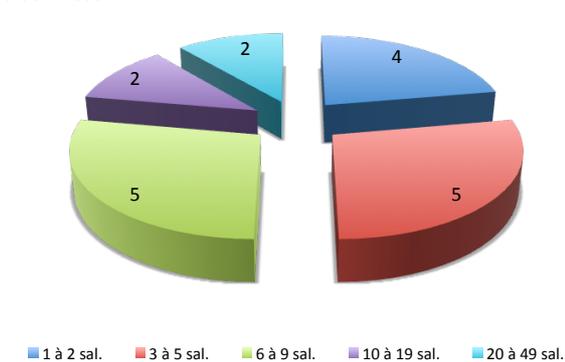
Nombre d'entreprises au 1er janvier

Source : Insee



Nombre d'entreprises par tailles au 1er janvier 2013

Source : Insee



La faible croissance annuelle du nombre d'entreprises masque la réalité du développement de cette activité, les effectifs salariés ayant augmenté de 57 % de 2008 à 2012, qui continuera à se développer en relation avec le vieillissement du parc automobile.

- ➔ Très peu nombreuses et dépendant pour la majorité d'entre elles des grandes franchises nationales qui leur apportent la majorité des services nécessaires (gestion, juridique, formation...), **ces entreprises ne pourraient que difficilement être regroupées au sein d'une organisation professionnelle.**

## Ecoles de conduite

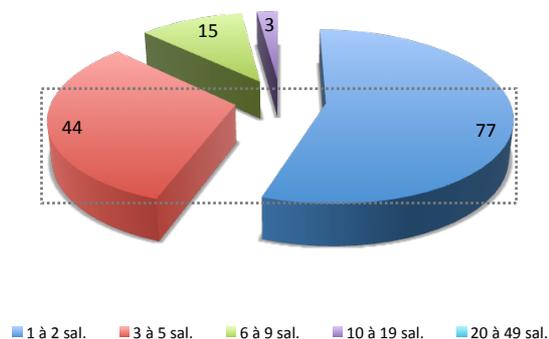
Nombre d'entreprises au 1er janvier

Source : Insee



Nombre d'entreprises par tailles au 1er janvier 2013

Source : Insee



La brutale augmentation du nombre d'entreprises ayant des salariés au 1er janvier 2013 doit être relativisée, ne pouvant être expliquée par de quelconques changements importants et récents en termes de clientèle, d'activité ou de réglementation.

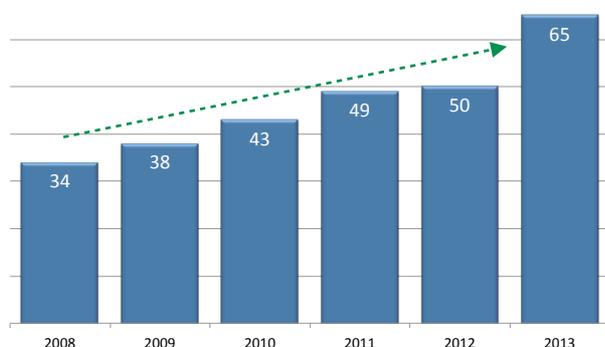
Amorcés dès 2010, les changements de réglementation :

- ▶ ont favorisé la création des **micro-entreprises**, en général par des **porteurs de projet jeunes et inexpérimentés**, avec pour conséquence une **déstabilisation du marché** ( prix cassés, turnover important),
- ▶ justifie d'un taux d'adhésion de plus de 50% au CNPA, branche Formation des conducteurs.

## Location de courte ou longue durées

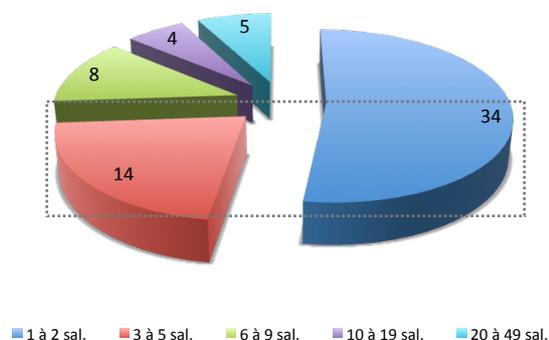
Nombre d'entreprises au 1er janvier

Source : Insee



Nombre d'entreprises par tailles au 1er janvier 2013

Source : Insee



Les professionnels du secteur déclarant dépendre pour

les 2/3 de leurs activités du tourisme, la fréquentation touristique de l'île n'ayant que peu variée, sinon à la baisse, au cours des dernières années, l'augmentation régulière du nombre d'entreprises peut être expliquée par l'accroissement de la part des micro-entreprises (74% en 2013 contre 65% en 2008) qui ont pu, plus facilement que les plus grosses dépendant des grandes franchises nationales, **s'adapter aux évolutions des comportements des touristes** (prix, délais de réservation, disponibilité...).

- ➔ Pour les plus grosses entreprises, les enjeux majeurs sont, comme dans le commerce automobile, ceux de la **réactivité aux changements de comportements des clients**, majoritairement des touristes dont la durée des séjours et bien plus encore les budgets par ménage vont en diminuant, qui passe par le développement des compétences des professionnels : **communication, gestion de crise, informatique, langues étrangères...**

Pour les autres activités relevant des services de l'automobile (Démolisseurs-recycleurs, Parcs de stationnement et Stations de lavage), les entreprises sont trop peu nombreuses, pour certaines inscrites à l'Insee sous des codes NAF différents de ceux retenus par l'Anfa, pour que les informations et données collectées puissent être exploitées dans le cadre du diagnostic.

### 2.3 - Préconisations

La connaissance du parc d'entreprise, globalement satisfaisante par exploitation des statistiques publiques (Insee, Acof-Urssaf) doit être approfondie :

- ➔ en créant les conditions du partage d'informations et données par les organisations professionnelles, les Organismes paritaires collecteurs agréés ...
- ➔ en permettant une plus forte représentativité des organisations professionnelles, notamment pour ce qui est des micros et très petites entreprises des activités de commerce et de réparation automobiles et des locations de courte et longue durées;
- ➔ en confiant au Carif-Oref, dans le cadre de leur partenariat avec l'ANFA, la réalisation d'une enquête sur le même modèle que celle réalisée au plan national en 2012 sur les entreprises sans salarié dans le commerce et la réparation automobile.

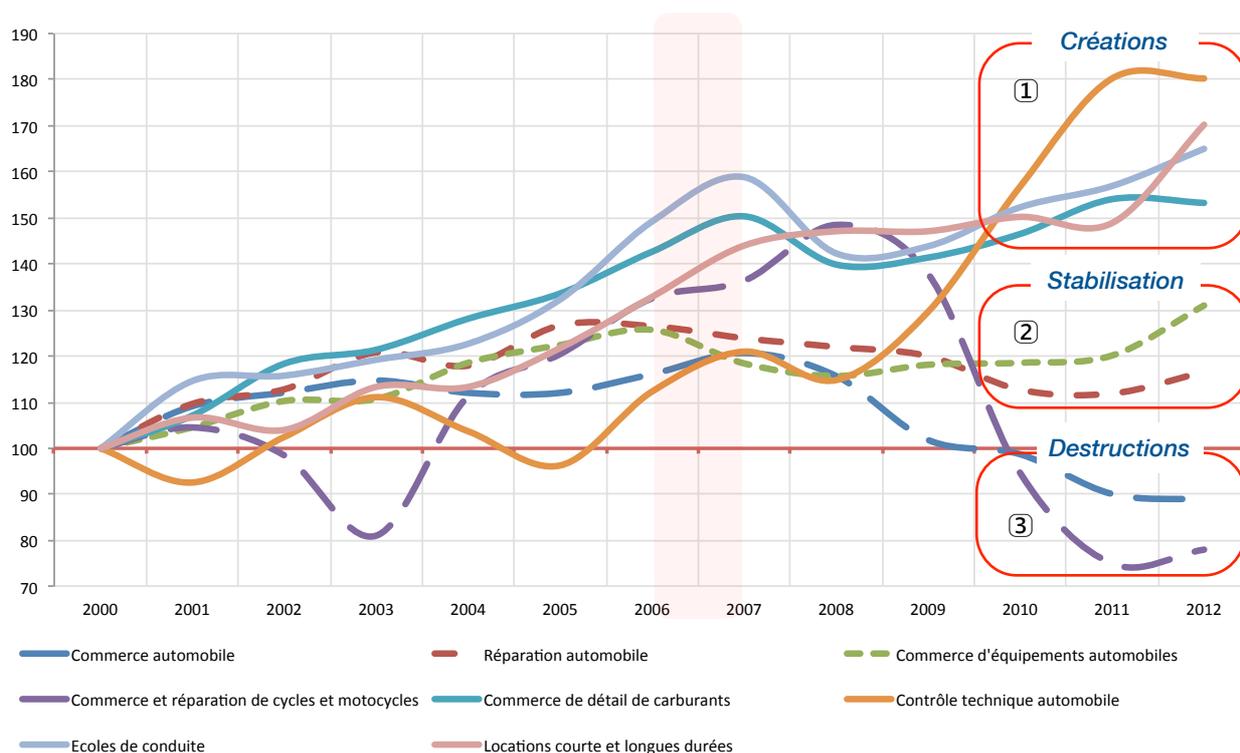
## 3 - UNE CONNAISSANCE DE L'EMPLOI QUI DOIT ÊTRE APPROFONDIE

### 3.1 - Effectifs salariés et évolutions récentes

L'analyse globale des évolutions récentes de l'emploi dans le secteur des Services de l'Automobile n'a que peu de sens parce que masquant des différences notables entre les sous secteurs.

Évolutions comparées des effectifs salariés par activité (base 100 en 2000)

Source : Pôle Emploi jusqu'en 2007, Acoess-Urssaf de 2008 à 2012



Trois sous secteurs de tailles équivalentes peuvent être composés sur la base des évolutions de l'emploi suite aux événements de 2006/2007, les évolutions antérieures ayant été relativement similaires pour l'ensemble des activités :

- ▶ **(1) Créations d'emplois importantes de 2000 à 2012** pour le contrôle technique, le commerce de détail de carburants, les écoles de conduite et les locations de courte ou longue durées, quatre activités non dépendantes du commerce et/ou de la réparation d'automobiles, cycles ou motocycles : 2.284 emplois au 31 décembre 2012.
- ▶ **(2) Stabilisation des emplois à compter de 2006-2007** pour les activités de réparation et de commerce d'équipements automobile : 2.210 emplois.
- ▶ **(3) Destructures d'emplois à compter de 2008** pour le commerce automobile et le commerce et réparation de cycles et motocycles du fait de l'impact de la crise dans le secteur de la construction et de l'arrêt de certains dispositifs de défiscalisation sur la vente de véhicules neufs dès 2006-2007 : 1.999 emplois.

## Emplois salariés au 31 décembre

Source : Pôle Emploi jusqu'en 2007, Acoess-Urssaf de 2008 à 2012

Activités	Code NAF (2008)	Salariés au 31/12				
		2000	2007	Tcam 2000/2007	2012	Tcam 2007/2012
Commerce automobile	<b>Total</b>	<b>2133</b>	<b>2574</b>		<b>1896</b>	
	4511Z	2118	2474	+ 2.72 %	1852	- 5.93 %
	4519Z	15	100		44	
Réparation automobile	<b>Total</b>	<b>1109</b>	<b>1374</b>		<b>1293</b>	
	4520A	1091	1335	+ 3.11 %	1237	- 1.21 %
	4520B	18	39		56	
Commerce de détail d'équipements automobiles	<b>Total</b>	<b>700</b>	<b>829</b>		<b>917</b>	
	4531Z	206	218	+ 2.45 %	233	+ 2.04 %
	4532Z	494	611		684	
Commerce de détail de carburants	<b>4730Z</b>	<b>860</b>	<b>1293</b>	+ 6.00 %	<b>1318</b>	+ 0.38 %
Commerce et réparation de cycles et motocycles	<b>Total</b>	<b>132</b>	<b>180</b>		<b>103</b>	
	4540Z	132	180	+ 4.53 %	103	- 10.56 %
	4764Z*	-	-		-	
	9529Z*	-	-		-	
Contrôle technique automobile	<b>7120A</b>	<b>81</b>	<b>98</b>	+ 2.76 %	<b>146</b>	+ 8.30 %
Ecoles de conduite	<b>Total</b>	<b>260</b>	<b>413</b>		<b>429</b>	
	8553Z	260	413	+ 6.83 %	429	+ 0.76 %
	8559B*	-	-		-	
Location courte durée	<b>Total</b>	<b>225</b>	<b>324</b>		<b>383</b>	
	7711A	225	324	+ 5.35 %	383	+ 3.40 %
	7739Z*	-	-		-	
Location longue durée	<b>7711B</b>	-	<b>9</b>	ns	<b>8</b>	ns
Démolisseurs-recycleurs	<b>Total</b>	-	-		-	
	4677Z*	-	-		-	
	4532Z	-	-		-	
Parcs de stationnement	<b>5221Z*</b>	-	-	-	-	-
Stations de lavage	<b>8129B*</b>	-	-	-	-	-
<b>Totaux, hors codes partagés</b>		<b>5500</b>	<b>7094</b>	+ 3.70 %	<b>6493</b>	- 1.75 %

A court et moyen termes, les emplois par sous secteurs pourraient évoluer comme suit :

▶ Stabilisation dans :

- le commerce d'automobiles, de cycles et motocycles à compter de 2014, des destructions d'emplois pouvant encore être observées en 2013,
- le commerce de détails de carburants, dont les activités seront impactées par les évolutions organisationnelles et réglementaires en cours,
- la location de courte durée, fortement dépendante des flux touristiques dont les évolutions, aujourd'hui à la baisse, ne sauraient évoluer significativement à court terme,
- les écoles de conduite, du fait de la forte concurrence des entreprises sans salariés et des changements réglementaires.

▶ Créations limitées d'emplois dans les seuls sous secteurs du commerce d'équipements automobiles, de la réparation et du contrôle technique, du fait du vieillissement du parc automobile.

➔ Une attention particulière devra être accordée aux créations d'emplois non salariés (création de son propre emploi) compte tenu de l'importance du nombre de demandeurs d'emploi qualifiés aux métiers de

l'automobile (licenciements récents et sur-dimensionnement de l'offre de formation) ou pouvant l'être dans le cadre d'actions conjointes du Pôle Emploi et des chambres consulaires.

### 3.2 - Profils des salariés, conditions d'emploi et données complémentaires

Les données ayant servi aux analyses graphiques présentées dans le document de travail (14 novembre 2013) ne devant être actualisées au plus tôt qu'en juin/juillet prochain, on ne trouvera ci après que des analyses complémentaires par sous secteurs et des explications qui ont pu être données par les professionnels consultés sur les écarts observés avec les données nationales (Anfa).

Répartition des salariés selon l'âge et le sexe

Source : Insee-Dads 2010

Activités	Code NAF (2008)	Parts des salariés au 31/12		
		moins de 25 ans	55 ans ou plus	âge moyen
Commerce automobile	4511Z	7.75 %	5.75 %	38,2
	4519Z	9.26 %	ss	38,4
Réparation automobile	4520A	26.68 %	3.1 %	33,6
	4520B	21.31 %	ss	34,6
Commerce de détail d'équipements automobiles	4531Z	données non disponibles		
	4532Z	16.59 %	4.09 %	35,2
Commerce de détail de carburants	4730Z	<b>26.79 %</b>	<b>2.40 %</b>	32,3
Commerce et réparation de cycles et motocycles	4540Z	18.13 %	4.09 %	35,3
	4764Z*			
	9529Z*			
Contrôle technique automobile	7120A	<b>28.76 %</b>	<b>4.11 %</b>	33,0
Ecoles de conduite	8553Z	11.59 %	10.37 %	39,0
	8559B*			
Location courte durée	7711A	19.66 %	ss	33,6
	7739Z*			
Location longue durée	7711B	<b>0 %</b>	<b>ss</b>	41,1
Démolisseurs-recycleurs	4677Z*			
	4532Z			
Parcs de stationnement	5221Z*			
Stations de lavage	8129B*			
<b>Totaux, hors codes partagés</b>		<b>18.00 %</b>	<b>3.97 %</b>	35,4

Les écarts importants observés (régional/national) pour ce qui est des proportions de salariés de moins de 25 ans ont été expliqués de manières très différentes pour chacune des activités, proportions :

- ▶ pouvant être caractérisées de « normales » :
  - pour le commerce automobile, taux de moitié inférieur à la moyenne pour l'ensemble du secteur, compte tenu des destructions d'emplois de ces dernières années ( - 5.93 % de 2007 à 2012),
  - pour le contrôle technique automobile qui a été fortement créateur d'emplois au cours des dernières années ( + 8.30 % par an de 2007 à 2012).

- ▶ et expliquées par un turnover important et/ou des difficultés de recrutement dans les activités de la réparation automobile, du commerce de carburants et de la location.

### 3.3 - Préconisations

Les informations et données dont on peut disposer pour servir toute anticipation, au plan régional et de chacune des activités, des besoins en emplois et compétences sont largement insuffisantes et pourraient n'être que difficilement produites/partagées par les entreprises, notamment les plus petites.

- ➔ Confier aux organismes paritaires collecteurs agréés, en étroite collaboration avec chacune des organisations professionnelles, une mission d'information/sensibilisation/formation des plus petites entreprises aux enjeux et conditions de l'anticipation des besoins en emplois, compétences et formations, en privilégiant :
  - des actions collectives et territorialisées,
  - la mise en oeuvre de méthodologie/outils permettant la capitalisation par activité et territoire des informations et données collectées.
- ➔ comme précédemment, pour ce qui est de la connaissance du parc d'entreprises, créer les conditions du partage d'informations et données par les organisations professionnelles et les organismes paritaires collecteurs agréés.

## 4 - UNE OFFRE DE FORMATION QUANTITATIVEMENT ET QUALITATIVEMENT INADAPTÉE AUX BESOINS DES ENTREPRISES, DES PUBLICS ET DES TERRITOIRES

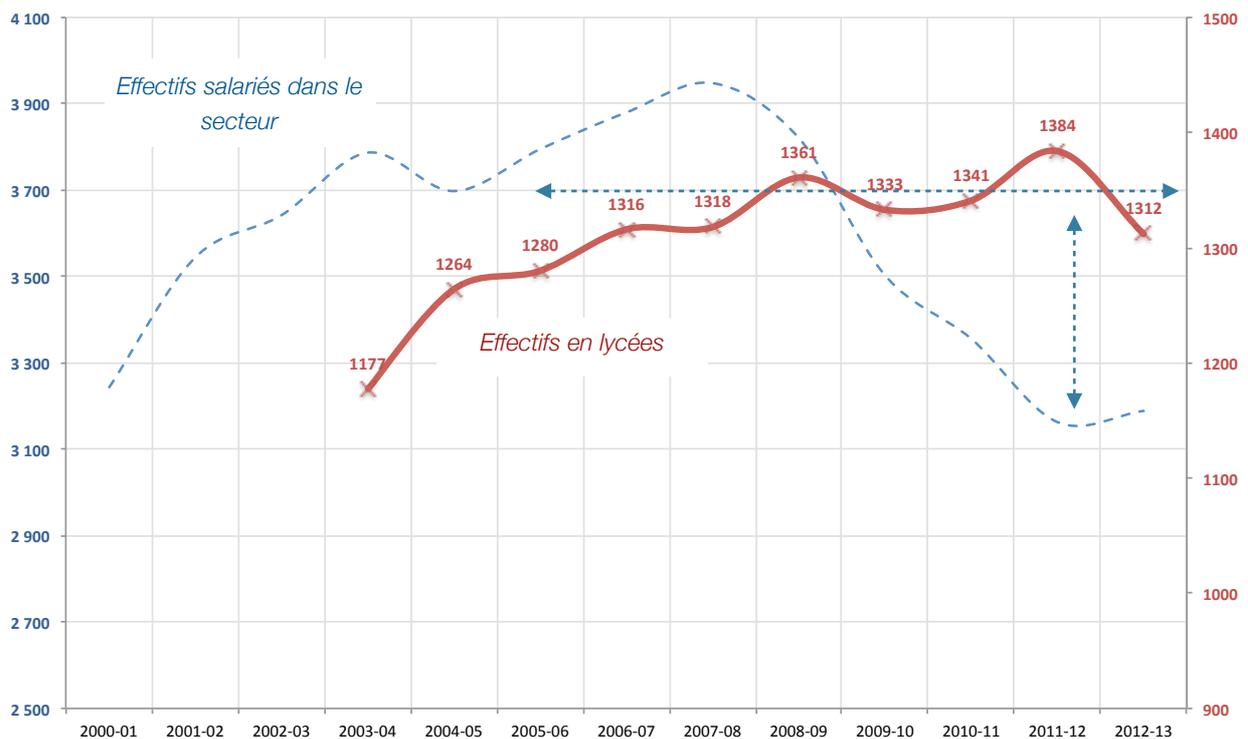
### 4.1 - La formation initiale et d'insertion

Concernant **moins de 50% des formations permettant l'accès aux métiers de l'automobile, l'offre de formation** à La Réunion, en rapport du nombre de professionnels en poste dans les secteurs du commerce et de la réparation des automobiles, cycles et motocycles :

- est **quatre fois plus importante qu'en France métropolitaine pour ce qui est des formations sous statut scolaire**, ne permettant l'**insertion professionnelle** que **de 12% des sortants contre 45% au plan national**,
- est proportionnellement aussi importante qu'au plan national pour ce qui est des formations par **apprentissage** mais dont les **résultats en terme d'insertion professionnelle sont de moitié inférieurs à ceux observés en métropole** (31 / 60 %).

Evolutions comparées des effectifs en lycées et de l'emploi dans le sous secteur du commerce et de la réparation d'automobiles, cycles et motocycles

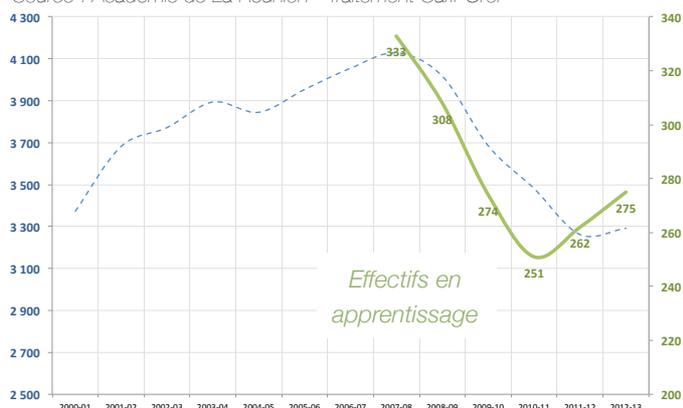
Source : Académie de La Réunion - Traitement Carif-Oref



- ▶ En 2012-13, le rapport du nombre de jeunes en formation par la voie scolaire aux seuls métiers de l'automobile (1 312) et du nombre d'emplois dans le sous secteur du commerce et de la réparation des automobiles, cycles et motocycles (3 292) était de 40 % à La Réunion, contre quatre fois moins (10 %) au plan national (30 487 / 300 420).
- ▶ De 2007 à 2012 les effectifs en lycées ont été stabilisés autour de 1.340, alors que pendant la même période les effectifs salariés dans le sous secteur du commerce et de la réparation des automobiles, cycles et motocycles diminuaient de plus de 20 %.

Evolutions comparées des effectifs en apprentissage et de l'emploi dans le sous secteur ...

Source : Académie de La Réunion - Traitement Carif-Oref



Pour ce qui est de la formation par apprentissage, on retrouve des ratios et évolutions relativement similaires à ceux observés au plan national :

- ▶ Un rapport du nombre de jeunes en apprentissage et du nombre d'emplois dans le sous secteur du commerce et de la réparation des automobiles, cycles et motocycles de 8.4% à La Réunion, contre 7.5 % en France métropolitaine.
- ▶ Ce ratio n'ayant que peu varié au cours des cinq dernières années.

Répartition des effectifs en formation initiale par diplôme ou titre visé en 2012

Source : Académie de La Réunion - Traitement Carif-Oref

		Effectif 2012-13	Effectif 2011-12	Evolution 2011/2012
<b>Niveau V</b>		<b>35.8 %</b>		
	Maintenance des véhicules automobiles, opt. motocycles	24	28	- 14 %
	Maintenance des véhicules automobiles, opt. véhicules industriels	26	20	+ 30 %
	Maintenance des véhicules automobiles, opt. véhicules particuliers	286	290	- 1 %
CAP	Peinture en carrosserie	122	122	-
	Réparation des carrosseries	113	111	+ 2 %
	Sellerie générale	4	2	+ 100 %
	Vendeur-magasinier en pièces de rechange et équipements automobiles	70	69	+ 1 %
MC	Maintenance embarquée des systèmes de l'automobile	20	18	+ 11 %
	Maintenance des moteurs diesel et de leurs équipements	17	16	+ 6 %
<b>Niveau IV</b>		<b>60.8 %</b>		
BAC PRO	Maintenance des véhicules automobiles, option motocycles (3 ans)	53	56	- 5 %
	Maintenance des véhicules automobiles option voitures particulières	37	72	- 49 %
	Maintenance des véhicules automobiles, option voitures particulières (3 ans)	506	530	- 5 %
	Réparation des Carrosseries	-	20	- 100 %
	Réparation des Carrosseries (3 ans)	244	241	+ 1 %
<b>Niveau III</b>		<b>3.4 %</b>		
BTS	Après vente automobile, option véhicules particuliers	65	51	+ 27 %
<b>Total formation</b>		<b>1906</b>	<b>1852</b>	<b>+ 3 %</b>

Hors CAP et MC, l'offre régionale est très sensiblement inférieure à celle observée au plan national :

- ▶ Aucune formation de niveaux I et II,
- ▶ Les formations aux CQP (12 places disponibles par sessions) ne sont accessibles que dans le cadre de la formation continue et mis en oeuvre par la Chambre des métiers, en partenariat avec le GNFA:
  - ➡ Technicien expert après vente automobile / Technicien confirmé véhicules utilitaires et industriels / Peintre confirmé / Opérateur de service rapide / Opérateur station service.

Territorialisation de l'offre de formation initiale  
Source : Académie de La Réunion - Traitement Carif-Oref

	Réunion	EST	NORD	OUEST	SUD
<b>Statut scolaire</b>					
Effectifs en lycées en 2012-13	1 312	260	299	420	333
Variation par rapport à 2007-08	+ 11 %	- 10 %	- 3 %	- 4 %	+ 17 %
Effectifs, en 2012-13, pour 1000 jeunes de 15 à 24 ans	10.3	<b>13.5</b>	9.3	<b>13.5</b>	7.5
Effectifs, ..., pour 100 salariés du sous secteur du commerce et de la réparation des automobiles, cycles et motocycles	40	<b>153</b>	23	<b>58</b>	30
<b>Apprentissage</b>					
Effectifs en apprentissage en 2012-13	275	0	0	ns	<b>271</b>
Variation par rapport à 2007-08	- 17 %	-	<b>- 100 %</b>	ns	<b>+ 142 %</b>
Effectifs, en 2012-13, pour 1000 jeunes de 15 à 24 ans	2.1	ns			
Effectifs, ..., pour 100 salariés du sous secteur du commerce et de la réparation des automobiles, cycles et motocycles	8.4				

Que ce soit au regard des besoins des entreprises ou des publics, l'offre de formation est globalement déséquilibrée au plan territorial :

- ▶ en étant très largement surdimensionnée dans les micro-régions Est et Ouest, pour ce qui est de la formation sous statut scolaire,
- ▶ concentrée sur la seule micro-région Sud pour l'ensemble des formations en apprentissage, du fait de l'ouverture en 2009 du CPOI.

Insertion professionnelle des jeunes formés aux métiers de l'automobile  
Source : Enquêtes IVA IPA : Rectorat de l'Académie de la Réunion - DEPP et CARIF-OREF Réunion

<b>Situation au 1er février 2012 des sortants de formation en 2011.</b>	Lycéens		Apprentis	
	Réunion	France	Réunion	France
En emploi	<b>12 %</b>	<b>45 %</b>	<b>31 %</b>	<b>60 %</b>
En formation	29 %	55 %	14 %	40 %
Sans emploi	59 %		55 %	

Pour les formations sous statut scolaire on peut au moins partiellement expliquer un taux d'insertion en emploi 4 fois moins important qu'au plan national par une offre de formation 4 fois plus importante à La Réunion qu'en France métropolitaine, d'autant plus que concernant un nombre bien moins important de formations permettant l'accès aux métiers de l'automobile.

Pour les formations par apprentissage, alors que la part des jeunes formés est à peine plus importante qu'en métropole (8.4 % contre 7.5 % en 2012), le taux d'insertion anormalement bas puisque inférieur de moitié à celui observé au plan national a pu être expliqué :

- ▶ par un manque de motivation des apprenants, dont l'orientation vers les formations aux métiers de l'automobile d'une part et par la voie de l'apprentissage d'autre part pose problème;
- ▶ par un niveau de formation des jeunes souvent trop bas, nécessitant, préalablement à l'arrivée en entreprise, une remise à niveau, un préapprentissage ...
- ▶ par une implication insuffisante des entreprises, essentiellement les plus petites qui ne disposent que de ressources d'encadrement/accompagnement/tutorat limitées, et qui ne pourront qu'être de plus réticentes à accueillir des apprentis après plusieurs abandons ou échecs aux examens de leurs jeunes stagiaires,
- ▶ des centres de formation dont les relations avec les entreprises sont insuffisantes, tant pour ce qui est de la définition de l'offre de formation que de l'adéquation des ressources humaines (formateurs) et matérielles aux besoins réels des entreprises et dont l'évaluation de la qualité des prestations doit être renforcée,
- ▶ par la concentration sur le seul site de Saint-Pierre (CPOI) de l'intégralité des formations, alors que depuis plusieurs années maintenant et dans le cadre d'études concernant des secteurs d'activité différents, il a toujours été démontré que l'un des facteurs clés de la réussite aux examens et de l'insertion professionnelle des jeunes pour les niveaux V et IV était la proximité entre les lieux de vie, de formation et de travail.

## 4.2 - La formation continue

Collectées dans des délais anormalement longs, les données fournies par l'Agefos-Pme et Opcalia :

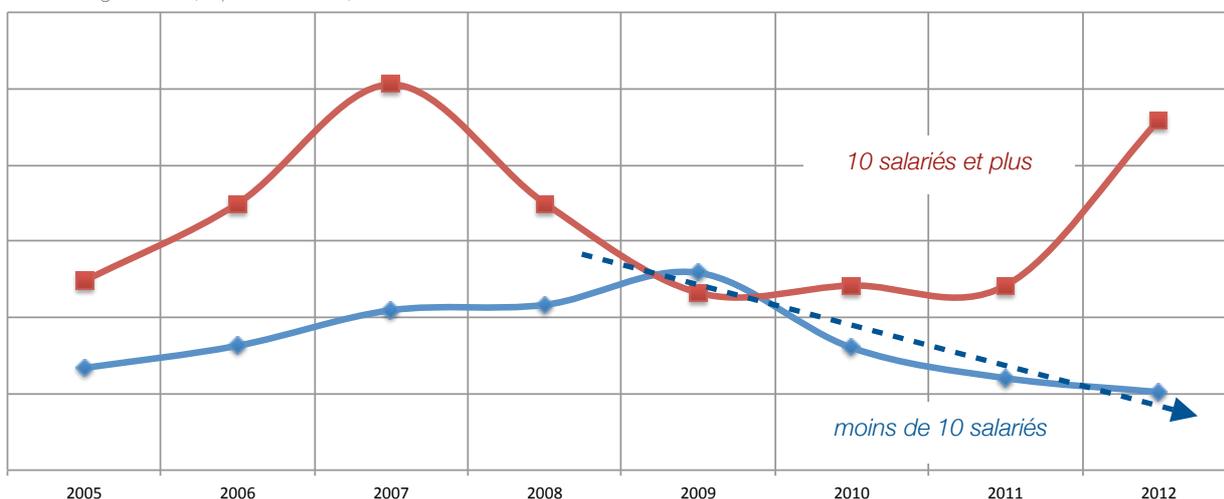
- ▶ ne peuvent permettre des analyses similaires à celles réalisées par l'Anfa au plan national, chacun des organismes paritaires collecteurs agréés ayant pu, pour une même information, retenir des modalités de calcul différentes,
- ▶ sont d'autant moins exploitables que l'un des organismes paritaires collecteurs agréés a demandé qu'aucune donnée ne soit publiée en valeur absolue.

Les seules données exploitables dans le cadre du diagnostic concernent les évolutions par taille d'entreprise des volumes horaires annuels de formation continue, qui montrent :

- ▶ que si les plus grosses entreprises ont sensiblement réduit le recours à la formation continue en période de crise (2008-2010), on retrouve en 2012 des volumes horaires proches de ceux observés en 2007,
- ▶ alors que pour les entreprises de **moins de 10 salariés**, les volumes horaires diminuent très régulièrement depuis 2010, atteignant en **2012 un niveau inférieur de 23.5 % à celui observé en 2005**.

Évolutions comparées des volumes horaires annuels de formation continue par taille d'entreprise

Source : Agefos-Pme, Opcalia-Réunion, Traitement Carif-Oref Réunion



### 4.3 - Préconisations

Les informations et données relatives à l'offre de formation sont très largement insuffisantes et, pour celles qui peuvent être produites, difficiles à collecter, analyser, valider, consolider ... :

- ➔ veiller au strict respect par les établissements de formation de leurs obligations contractuelles de renseigner les bases de données existantes (Formanoo) sur l'offre de formation (nombre de places offertes, d'inscrits, de diplômés...) et de réaliser/partager les enquêtes sur le devenir des apprenants;
- ➔ créer les conditions du partage d'informations et données sur la formation continue par les organismes paritaires collecteurs agréés.

Pour pallier aux observations faites sur l'inadaptation qualitative de l'offre de formation :

- ➔ renforcer/structurer, par une forte mobilisation des organisations professionnelles, toutes actions visant une actualisation régulière:
  - des connaissances des métiers du secteur par les prescripteurs,
  - la connaissance par les enseignants des évolutions technologiques, organisationnelles, réglementaires ...
- ➔ renforcer le rapprochement entre l'Académie et les organisations professionnelles par la nomination d'un nombre plus important de « Conseillers de l'enseignement technologique ».
- ➔ plus particulièrement pour ce qui est des formations par apprentissage :
  - sensibiliser les entreprises de toutes tailles à l'importance de leurs responsabilités en matière de formation des jeunes;
  - inventorier les places de stages par activité, taille d'entreprise, territoire ... des entreprises accueillantes et pouvant accueillir des jeunes, en innovant pour ce qui est de l'accueil par les plus petites (accueil d'un même jeune par plusieurs micros ou très petites entreprises sur un même territoire);
  - former les maîtres d'apprentissage ( voir le « Permis de former » de la branche Hôtels - Cafés - Restaurants);
  - impliquer les organisations professionnelles dans l'évaluation qualitative, à priori et à posteriori, de l'offre de formation.

Pour ce qui est de la territorialisation de l'offre de formation par apprentissage et continue, qui a pu être fortement impactée par l'ouverture du Campus Professionnel de l'Océan Indien (CPOI) :

- ➔ sur la base d'une présentation aux professionnels des transports et de l'automobile du rapport final de l'audit réalisé très récemment, conduire toutes réunions de travail pouvant permettre la mise en place d'une gouvernance partagée par le Conseil Régional et les organisations professionnelles des Services de l'Automobile et des Transports & Logistique.

## 5 - RECOMMANDATIONS

Sur la base des caractéristiques du secteur, des différents enjeux identifiés et des échanges avec l'ensemble des acteurs, nous recommandons aux partenaires sociaux et institutionnels de convenir de la mise en oeuvre d'actions structurantes :

- ▶ pouvant être organisées sur trois axes :
  - les **entreprises et emplois**, avec pour objectifs :
    - de pallier à l'insuffisante représentativité des organisations professionnelles,
    - de développer l'employeurabilité des plus petites entreprises, notamment dans les activités de réparation et de commerce de détail d'équipements automobiles,
    - et d'améliorer la connaissance des besoins en emplois, compétences et formations des entreprises et de leurs salariés pour développer leur réactivité aux changements et sécuriser les parcours professionnels;
  - l'**offre de formation**, initiale et continue :
    - pour accroître l'implication des professionnels dans la définition, la mise en oeuvre et l'évaluation de l'offre de formation,
    - et redéfinir en profondeur l'offre de formation par apprentissage, que ce soit sur le plan des formations dispensées, de la territorialisation de l'offre ou encore des moyens mis en oeuvre par les établissements de formation;
  - l'**observation et l'anticipation** des changements qui conditionnent la mise en oeuvre des actions proposées ci dessus, pour lesquelles on peut simplement disposer de l'ensemble des informations et données utiles, dont la collecte, le traitement et l'analyse peuvent encore être chronophages, onéreux et difficilement réalisables par chacun des acteurs, partenaires sociaux ou institutionnels.
- ▶ dont la mise en oeuvre serait contractualisée par la signature d'un **contrat d'objectifs** liant les institutionnels aux partenaires sociaux des seuls sous-secteurs **du commerce et de la réparation automobile**, les enjeux étant différents pour ce qui est des activités de commerce de détail de carburants, des écoles de conduite et des locations de courte durées, ces derniers pouvant plus utilement adhérer au Contrat d'Objectifs Tourisme en cours d'élaboration.