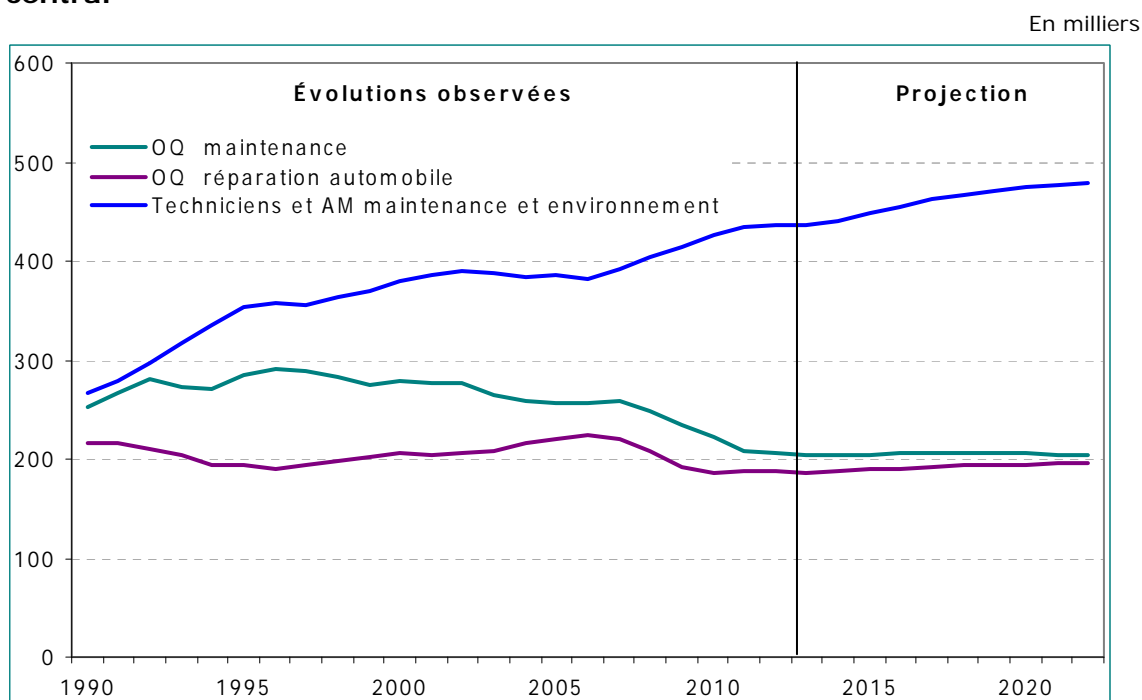


G - Maintenance et réparation automobile

Dans le domaine de la maintenance et de la réparation automobile, les effectifs d'ouvriers qualifiés devraient peu évoluer, avec une légère croissance de l'emploi dans la réparation automobile et un léger recul dans la maintenance. Le nombre de techniciens devrait en revanche progresser à un rythme soutenu, prolongeant les tendances passées. Parce qu'ils assurent un rôle clé d'entretien et de réparation d'installations et d'équipements de plus en plus élaborés, leur présence devrait se renforcer dans la plupart des secteurs d'activité. Selon le scénario central, 42 000 emplois de techniciens ou agents de maîtrise de la maintenance et de l'environnement seraient créés entre 2012 et 2022, soit une hausse moyenne de 0,9 % par an, contre 0,7 % tous métiers confondus. Cette hausse pourrait être un peu plus marquée dans un scénario privilégiant les innovations technologiques et un mode de consommation plus durable des équipements (+1 % par an selon le scénario cible).

Les départs en fin de carrière pour l'ensemble du domaine, estimés à 217 000 sur la période 2012-2022, seront particulièrement nombreux parmi les ouvriers qualifiés de la maintenance, dont la moyenne d'âge est assez élevée. Au total, selon le scénario central, le domaine de la maintenance et de la réparation automobile pourrait offrir 264 000 postes à pourvoir sur la période 2012-2022 (hors mobilité professionnelle), dont 141 000 postes de techniciens et agents de maîtrise. Sur l'ensemble du domaine, les postes à pourvoir représenteraient chaque année 3,1 % des effectifs, soit une part légèrement plus élevée que celle estimée pour l'ensemble des métiers.

Graphique 1 • Évolutions de l'emploi à l'horizon 2022, selon le scénario central



OQ : ouvriers qualifiés ; AM : agents de maîtrise.

Source : Insee, enquêtes Emploi 1990 à 2012 ; Dares, séries rétopolées 1990 à 2002 ; moyennes mobiles sur 3 ans ; projections France Stratégie-Dares 2012 à 2022, scénario central

Assurant l'entretien général et la réparation d'installations et d'équipements mécaniques ou électroniques très divers (équipements industriels, matériel de transport, biens électrodomestiques...) ou encore l'entretien général des bâtiments (hors travaux de nettoyage), les ouvriers, agents de maîtrise et techniciens de maintenance sont amenés à exercer leurs fonctions dans de nombreux secteurs d'activités. Plus spécialisés, les ouvriers qualifiés de la réparation automobile (carrossiers, mécaniciens ou électroniciens de véhicules) sont concentrés dans le secteur du commerce et de la réparation automobile, où ils peuvent exercer à leur compte (environ 30 % d'entre eux) ou comme salariés (1) [1].

Avec près de 440 000 personnes en 2012, les techniciens et agents de maîtrise représentent plus de la moitié des effectifs du domaine (un peu plus de 830 000 personnes en emploi dans le domaine au total).

1 • Les évolutions de l'emploi par famille professionnelle à l'horizon 2022

Les créations d'emploi devraient essentiellement profiter aux techniciens...

Dans le domaine de la maintenance, la part des ouvriers tend à se réduire au profit des techniciens (graphique 1). Cette tendance devrait se poursuivre dans les années à venir, les techniciens bénéficiant de créations d'emploi visant à assurer la maintenance d'équipements industriels ou non industriels toujours plus élaborés, notamment les systèmes de contrôle, de régulation, de télécommunications ou les appareils de mesure. Le nombre de techniciens spécialisés dans la protection de l'environnement, l'assainissement et le traitement des pollutions devrait également poursuivre sa progression.

Ainsi, selon le scénario central, 42 000 emplois supplémentaires d'agents de maîtrise et techniciens de la maintenance ou de l'environnement pourraient être créés sur la période 2012-2022, soit une augmentation moyenne de 0,9 % par an, supérieure à celle projetée pour l'ensemble des métiers (0,6 %). *A contrario*, le nombre d'ouvriers qualifiés de la maintenance, dont une partie exerce dans l'administration publique (ouvriers professionnels participant à l'entretien général des bâtiments), serait en légère baisse (-0,1 % par an en moyenne sur 2012-2022, correspondant à une perte de 3 000 emplois).

Dans la réparation automobile, le nombre d'ouvriers qualifiés (salariés et indépendants confondus) est resté relativement stable au cours des deux dernières décennies, oscillant autour de 200 000 sur la période 1992-2012. Différents facteurs peuvent influencer sur l'emploi des professionnels de la réparation automobile : la tendance à l'accroissement et au vieillissement du parc automobile [2], associée à des contraintes croissantes en termes de sécurité ou de respect des normes anti-pollution, favorisent les activités d'entretien et de réparation ; au contraire ces activités sont limitées par la fiabilité croissante des véhicules, exigeant des révisions d'entretien moins fréquentes. De tels effets

(1) Les mécaniciens ou carrossiers peu qualifiés, participant au travail ou au montage des pièces métalliques dans le cadre d'activités d'entretien ou de réparation, ne sont pas distingués des autres ouvriers de la mécanique occupant un poste peu qualifié. Ils ne sont donc pas classés dans ce domaine professionnel mais figurent parmi les ouvriers peu qualifiés de la mécanique et du travail des métaux (domaine D). C'est en particulier le cas de la majorité des apprentis en mécanique et réparation automobile.

croisés pourraient encore se produire au cours des prochaines années. À l'horizon 2022, les effectifs d'ouvriers qualifiés de la réparation automobile devraient légèrement progresser (+0,4 % par an en moyenne).

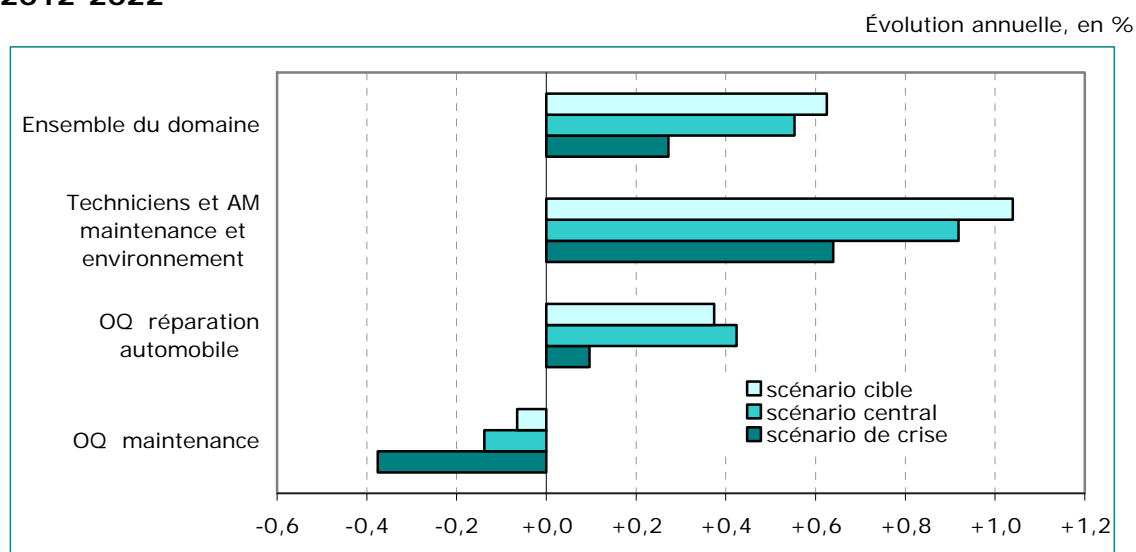
... notamment dans le scénario cible

Dans le scénario « de crise », les métiers de la réparation automobile pourraient être désavantagés par une baisse de la circulation des véhicules, en raison d'une faible progression du revenu des ménages. Depuis le début des années 2000, dans un contexte de forte hausse du prix des hydrocarbures, le nombre total de kilomètres parcourus par les voitures particulières plafonne et la circulation des véhicules s'est fortement réduite durant la crise de 2008-2009 [2]. Dans les prochaines années, la circulation automobile pourrait être limitée par une conjoncture dégradée (dans le scénario de crise) ou, dans le scénario cible, par des incitations encourageant les comportements « éco-responsables » (Jolly et al. 2012), avec des modes de déplacement privilégiant davantage les transports collectifs, le covoiturage ou des solutions alternatives à la route [3, 4].

Dans le domaine de la maintenance, les évolutions seraient naturellement plus défavorables dans une conjoncture dégradée, ces métiers pâtissant d'une baisse de l'activité générale touchant les différents secteurs dans lesquels ils sont amenés à intervenir (graphique 2).

Au contraire, dans un scénario plus propice aux avancées technologiques et à l'investissement, favorisant une consommation « durable » et une meilleure prise en compte des questions environnementales, les techniciens de la maintenance et de l'environnement devraient bénéficier d'une dynamique d'emploi plus favorable que dans le scénario central, renforçant leur présence dans la plupart des secteurs d'activité. Leur nombre pourrait ainsi s'accroître d'environ 1 % par an selon le scénario cible, soit une progression nettement supérieure à celle attendue pour l'ensemble des métiers (0,8 % tous métiers confondus dans le scénario cible).

Graphique 2 • Évolutions de l'emploi selon les différents scénarios retenus, 2012-2022



OQ : ouvriers qualifiés ; AM : agents de maîtrise.

Source : projections France Stratégie-Dares.

2 • Les départs en fin de carrière

Estimés à 217 000 sur la période 2012-2022, les départs en fin de carrière concerneraient chaque année 2,5 % des personnes en emploi dans le domaine de la maintenance et de la réparation automobile, soit une proportion légèrement supérieure à celle estimée sur cette période pour l'ensemble des métiers (2,3 %).

Au sein du domaine, les taux de départ en fin de carrière devraient être plus élevés parmi les ouvriers de maintenance (3,3 % par an) que parmi les techniciens (2,2 %), les ouvriers qualifiés de la réparation automobile se trouvant dans une position intermédiaire (2,6 %). Ces différences reflètent la pyramide des âges de ces métiers, les ouvriers de maintenance étant en effet plus âgés que la moyenne : en 2010-2012, la moitié d'entre eux a plus de 44 ans contre 42 ans pour l'ensemble des personnes en emploi (tableau 2).

Les personnels de maintenance quittent leur emploi en fin de carrière à un âge relativement précoce : sur la période récente, les personnes parties en fin de carrière étaient âgées d'un peu plus de 57 ans en moyenne pour les ouvriers et d'un peu plus de 58 ans pour les agents de maîtrise et techniciens. Dans deux cas sur dix, les ouvriers de maintenance évoquent des raisons de santé. Les conditions de travail sont difficiles avec en particulier un rythme de travail soutenu et une exposition forte aux risques chimiques [5]. Parmi les ouvriers qualifiés de la réparation automobile, l'âge de départ en fin de carrière est plus tardif et proche de celui observé pour l'ensemble des métiers, soit 59 ans en moyenne. Ces départs plus tardifs s'expliquent par la présence de nombreux indépendants [1, 6], ceux-ci restant en général plus tard en emploi que les salariés. Ainsi, sur la période récente, 15 % des ouvriers qualifiés de la réparation automobile étaient encore en emploi l'année de leurs 62 ans contre seulement 4 % des ouvriers qualifiés de la maintenance et 12 % de l'ensemble des personnes en emploi.

À l'horizon 2022, les âges de départ devraient approcher les 60 ans dans ces trois familles professionnelles, avec une progression plus importante dans la maintenance que dans la réparation automobile.

3 • Postes à pourvoir

Au total, selon le scénario central, les 217 000 départs en fin de carrière additionnés aux 47 000 créations nettes d'emploi pourraient constituer 264 000 postes à pourvoir sur la période 2012-2022 dans les métiers de la maintenance et de la réparation automobile, ce qui représenterait chaque année 3,1 % des effectifs du domaine.

Cette proportion, légèrement supérieure à celle projetée pour l'ensemble des métiers (3,0 %), serait la même pour toutes les familles professionnelles du domaine : les techniciens et agents de maîtrise combinent des perspectives d'emploi favorables à des départs en fin de carrière proportionnellement moins nombreux que dans l'ensemble des métiers ; à l'inverse, les ouvriers de la maintenance auraient un taux de départs en fin de carrière élevé, conjugué à des destructions de postes (tableau 1).

Tableau 1 • Départs en fin de carrière et postes à pourvoir à l'horizon 2022, selon le scénario central

En milliers

Famille professionnelle	Effectif 2022 (milliers)	Postes à pourvoir 2012-2022 (milliers)	Dont :		Postes à pourvoir annuellement (en %)
			créations nettes d'emplois	départs en fin de carrière	
OQ maintenance	204	64	-3	67	3,1
OQ réparation automobile	196	58	8	50	3,1
Techniciens et AM maintenance et environnement	479	141	42	100	3,1
Ensemble du domaine	878	264	47	217	3,1
Ensemble des métiers	27 582	7 966	1 774	6 192	3,0

OQ : ouvriers qualifiés ; AM : agents de maîtrise.

Lecture : entre 2012 et 2022, selon le scénario central, les métiers d'ouvriers qualifiés de la maintenance perdraient 3 000 emplois et compteraient 67 000 départs en fin de carrière. Au total, 64 000 postes seraient donc à pourvoir (67 000 – 3 000), soit un nombre inférieur à celui des départs en fin de carrière. Au total, sur la période 2012-2022, les postes à pourvoir représenteraient chaque année 3,1 % des effectifs dans ces métiers, contre 3,0 % tous métiers confondus.

Source : projections France Stratégie-Dares, scénario central.

Dans ces métiers qualifiés, le *turnover* est par ailleurs inférieur à celui constaté dans l'ensemble des métiers. Ainsi en 2010-2012, la part des personnes ayant intégré leur entreprise depuis moins d'un an est proche de 12 % pour l'ensemble du domaine contre 15 % tous métiers confondus (tableau 2).

4 • Caractéristiques des personnes en emploi

En 2008-2012, les débutants représentent 7 % des effectifs du domaine de la maintenance et de la réparation automobile, soit une proportion proche de celle observée dans l'ensemble de la population en emploi (tableau 2). Peu présents parmi les ouvriers qualifiés de maintenance (5 %), ils le sont davantage sur les postes de techniciens et parmi les ouvriers qualifiés de la réparation automobile (8 %). Pour ces derniers, une partie des recrutements concerne des salariés précédemment employés sur des postes peu qualifiés [7], notamment comme apprentis.

Tableau 2 • Caractéristiques des personnes en emploi

En %

Famille professionnelle	Âge médian 2010-2012 (ans)	Part des femmes		Part des femmes parmi les actifs récents (*) 2010-2012	Part des débutants 2008-2012 (**)	Ancienneté dans l'entreprise <1an 2010-2012
		2010-2012	2022			
OQ maintenance	44	4	6	3	5	12
OQ réparation automobile	41	2	3	1	8	14
Techniciens et AM maintenance et environnement	42	9	10	16	8	11
Ensemble du domaine	41	6	7	9	7	12
Ensemble des métiers	42	47,5	49,1	48,3	7,6	15,0

OQ : ouvriers qualifiés ; AM : agents de maîtrise.

(*) Les actifs récents ont achevé leurs études initiales depuis moins de dix ans.

(**) Les débutants sont les jeunes ayant achevé leurs études initiales au cours des quatre années précédant l'enquête.

Source : Insee, enquêtes Emploi 2008 à 2012 ; Projections France Stratégie-Dares, scénario central.

Le niveau de diplôme des jeunes a progressé au cours des dernières décennies [1]. Sur la période récente (2008-2012), dans la réparation automobile il y a maintenant autant de bacheliers que de titulaires d'un CAP ou BEP. Dans la maintenance, la moitié des jeunes ouvriers ont, en 2008-2012, un diplôme de niveau baccalauréat et deux sur dix sont titulaires d'un diplôme du supérieur. Les qualifications requises devraient encore s'accroître dans les années à venir pour répondre à la complexité croissante des systèmes et équipements à réparer ou à maintenir, en particulier dans le scénario cible accentuant les avancées technologiques. Les tendances à l'œuvre dans le domaine de la maintenance et de la réparation automobile devraient continuer à jouer en faveur d'une plus grande polyvalence des salariés.

Avec 94 % d'hommes en 2010-2012, les métiers de la maintenance et de la réparation automobile restent très largement masculins (tableau 2). À l'horizon 2022, au vu des tendances passées, la part des femmes dans l'emploi pourrait légèrement augmenter parmi les techniciens de la maintenance et de l'environnement mais devrait rester marginale parmi les ouvriers de la maintenance comme de la réparation automobile.

Pour en savoir plus

[1] Dares (2013), *Portraits statistiques des métiers 1982-2011*, domaine « G-Maintenance ».

Site internet : <http://dares.travail-emploi.gouv.fr/dares-etudes-et-statistiques/tableaux-de-bord/les-portraits-statistiques-des-metiers>

[2] Coutant V. (2012), « La circulation routière augmente à un rythme ralenti depuis 2003 », *Le point sur* n° 118 SOeS, CGDD, mars.

Commissariat général au développement durable – SOeS (2012), *Les comptes des transports en 2011*, C - Le bilan de la circulation, juillet.

Insee (2012), *Tableaux de l'économie française*, Equipement des ménages (6.2).

[3] Centre d'analyse stratégique (2010), *Les nouvelles mobilités. Adapter l'automobile aux modes de vie de demain*, Rapport de la mission présidée par Olivier Paul-Dubois-Taine, Rapports et documents, La documentation française, novembre.

[4] Le Moign C. (2010), « Le contexte de la mobilité à l'horizon 2030 en France », in CAS, *Les nouvelles mobilités*, Annexe 7, La documentation française, novembre.

[5] Amira S., Ast D. (2014) « Des risques professionnels contrastés selon les métiers », *Dares Analyses* n° 39, mai.

[6] Institut supérieur des métiers (2011), *Les nouveaux entrepreneurs des métiers de la distribution et des services de l'automobile*, Rapport pour la DGCIS, avril.

[7] Aguetant N., Gombault J. (2010) « Approche prospective des besoins en recrutement dans le commerce et la réparation automobile à l'horizon 2015 », *Autofocus*, Hors-série, Anfa, décembre.

[8] Cart B., Gosseaume V., Kogut-Kubiak F., Toutin M.-H. (2001), « La maintenance industrielle. Une fonction en évolution, des emplois en mutation », *Bref* n° 174, Céreq, avril.

[9] Chiron V. (2011), « Portrait sectoriel du commerce de détail d'équipements automobiles », *Autofocus* n° 48, juin.

[10] Buba J., Beeker E., Auverlot D., Hirzman P. (2011), « La voiture de demain », *La note d'analyse*, n° 227, Centre d'analyse stratégique, juin.

[11] CCFA (2013) « L'industrie automobile française », *Analyse et statistiques* 2013, septembre.

[12] Observatoire des services de l'automobile

Site internet : <http://www.anfa-auto.fr/observatoire/index.php>