



LA CARROSSERIE - PEINTURE AUTOMOBILE

L'activité de carrosserie-peinture évolue structurellement à la baisse en raison de la moindre sinistralité et de la fiabilité croissante des véhicules. Le secteur continue de se confronter à des difficultés pour le recrutement de carrossiers et de peintres. Dans ce contexte, le recours à l'alternance s'affirme comme une solution pour les entreprises. En témoigne l'insertion croissante des apprentis de la filière.

17 800 ateliers de carrosserie peinture

(Source : GIPA 2022)

23 168 salariés qualifiés

(Source : RGP 2019 hors apprentis - traitement ANFA)

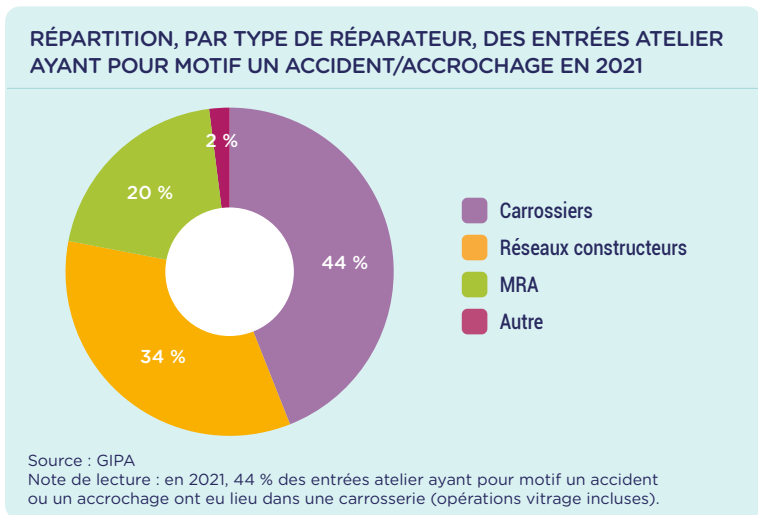
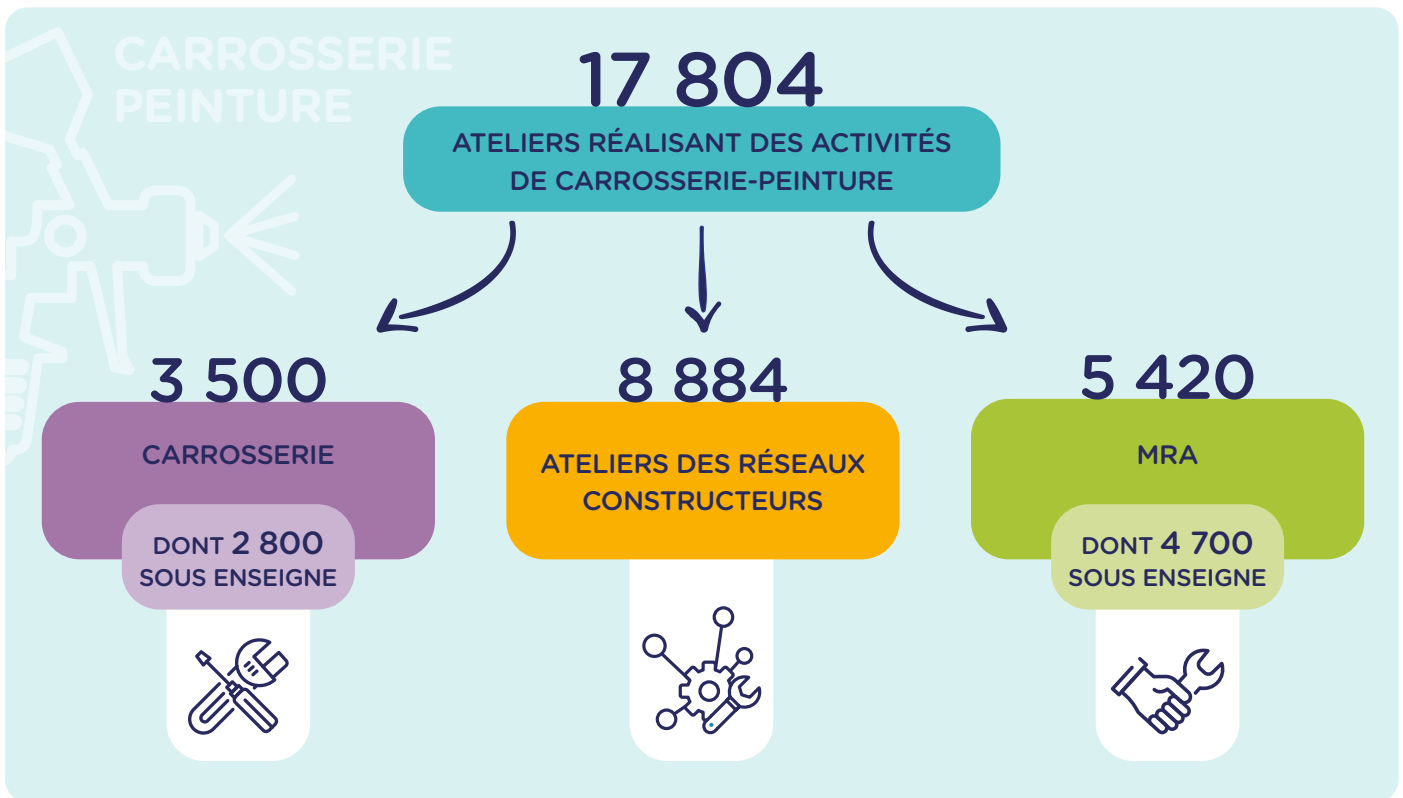


LES ACTEURS

La réparation et la peinture de carrosseries automobiles peuvent s'exercer :

- en activité principale chez un artisan carrossier, affilié ou non à un réseau
- ou en activité secondaire,
 - chez un Mécanicien Réparateur Automobile (MRA) affilié ou non à un réseau,
 - dans une entreprise des réseaux constructeurs (concessionnaires - Réparateurs Agréés de niveau 1 (RA1) ou agents - Réparateurs Agréés de niveau 2 (RA2)).

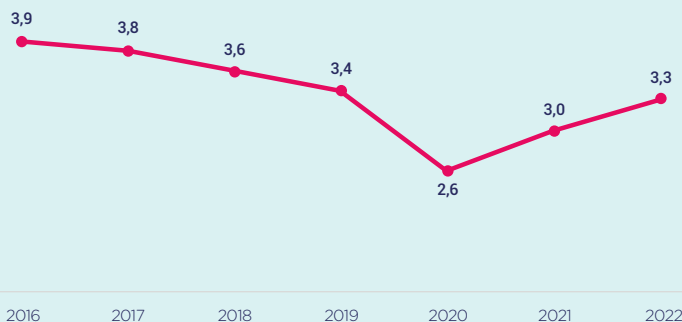
Près de 17 800 ateliers prennent en charge des prestations de carrosserie et/ou de peinture. La moitié sont des ateliers des réseaux constructeurs, 30 % des MRA et 20 % sont des carrosseries indépendantes. Celles-ci réalisent 44 % du volume d'activité du marché de la réparation-collision.



80 % des carrosseries indépendantes sont aujourd'hui regroupées en réseaux, sous forme de groupements indépendants (ex : Axial, Bestrepair, Carflex) ou affiliés à une enseigne de fournisseurs tels que des fabricants de peinture (cas des réseaux Five Star, Acoat Selected, Autoneo) ou des distributeurs de pièces (AD Carrosserie, Precisium, Top Carrosserie). Ce type d'organisation se distingue par un **maillage territorial important** : seuls 20 % des établissements concernés sont en centres-villes hyper urbains, les 80 % restant couvrent les zones rurales et péri-urbaines des agglomérations moyennes. (Source : FRCI/SOCCA 2020).

ÉCONOMIE DU SECTEUR

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS OU CHOCS RÉPARÉS (DÉCLARÉS OU NON, EN MILLIONS)



Source : GIPA

L'activité de réparation-collision connaît un repli structurel depuis les années 2000 en raison de la moindre sinistralité. Celle-ci s'explique par l'évolution de la conception des véhicules (équipements de sécurité, fiabilité des matériaux), des politiques en matière de sécurité et d'infrastructures routières (contrôles, radars, ronds-points) et, plus récemment, d'une baisse conjoncturelle de la circulation liée aux épisodes de confinements en période de pandémie. **Les opérations de réparation-collision ont ainsi baissé de 15 % depuis 2016** (Source : GIPA).

Plus de 3 millions d'opérations de réparation-collision ont été réalisées en 2022 (Source : GIPA)

En conséquence, **la nature des chocs à réparer évolue** : sur les 3 millions de dommages réparés, 60% sont des chocs mineurs (Source : GIPA). Les interventions de carrosserie lourde, visant à intervenir sur le châssis du véhicule à la suite d'un accident important, ne constituent plus que 12 % des remises en état (Source : Thatcham Research Center 2021).

En réaction, **les carrossiers indépendants diversifient leur activité** (ex : prestations mécaniques, vente de véhicules d'occasion, etc.) et structurent une offre de prestations de carrosserie légère (« bobologie ») basée sur des techniques de réparation rapide (smart/spot repair, raccords localisés, débosselage sans peinture). La réparation des chocs mineurs (qui sont généralement non déclarés à l'assurance) suppose de développer des stratégies commerciales « offensives » dans un contexte où près de 80 % du chiffre d'affaires des carrossiers est réalisé par les flux assurance (Source : GIPA 2022).

L'activité de réparation-collision est en effet fortement liée aux « apporteurs d'affaires » (assurances, mutuelles, plateformes de gestion de sinistres) auxquels les réparateurs se lient par des

conventions d'agrément qui impliquent l'intervention d'experts chargés de l'évaluation des dommages. Ce cadre contraint les temps de réparation et les pratiques des professionnels. Ces dernières années, les donneurs d'ordre ont par exemple impulsé la digitalisation de la gestion de sinistre, la réparation (plutôt que le remplacement) des éléments de carrosserie ou le recours à la pièce de réemploi.

S'il baisse en volume, le marché de la réparation-collision tend à se maintenir en valeur du fait de l'augmentation du coût moyen des opérations (+ 8 % en 2022 - source : SRA). Celle-ci est liée à l'évolution de la conception des véhicules (généralisation de l'électronique embarquée, aciers spéciaux et aluminium) et aux prix des pièces détachées qui représentent désormais plus de la moitié de la facture totale (Source : SRA 2022). La libéralisation des pièces captives (cf. encadré) et le recours aux pièces de réemploi (PRE) constituent des leviers dans ce contexte inflationniste. Bien qu'elle ne représente que 3,6 % des pièces mentionnées dans les rapports d'expertise, la PRE est de plus en plus utilisée (+ 22 % en 2021 - Source : SRA).



LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ DES PIÈCES DE CARROSSERIE

Les pièces de carrosseries sont d'autant plus chères qu'elles n'évoluaient pas, jusqu'ici, sur un marché libéralisé, mais étaient soumises à un droit de propriété intellectuelle et commerciale qui imposait leur remplacement par des pièces d'origine.

La loi « Climat et résilience » (article 32) du 22 août 2021 a partiellement levé le monopole des constructeurs en la matière, en ouvrant à la concurrence le secteur de la production de pièces captives (c'est-à-dire les pièces visibles du véhicule tels que les rétroviseurs, les optiques ou les éléments de carrosserie).

Depuis le 1^{er} janvier 2023, n'importe quel équipementier pourra produire n'importe quel élément de vitrage pour les véhicules. Concernant les autres pièces de rechange visibles (rétroviseurs, feux, pièces de carrosserie), la loi prévoit deux cas de figure. Les équipementiers de première monte (c'est-à-dire ayant développé, conçu et fabriqué la pièce d'origine) pourront librement commercialiser la même pièce de rechange. En ce qui concerne les équipementiers indépendants, ils devront attendre 10 ans après l'enregistrement du dessin ou du modèle de la pièce avant de pouvoir à leur tour produire et commercialiser ce produit. Auparavant, la loi fixait cette période à 25 ans. Cette décision vise à réduire les coûts de réparation des véhicules.



Les véhicules électrifiés (hybrides, hybrides recharges et véhicules à batterie) sont de plus en plus nombreux : bien qu'encore minoritaires dans le parc circulant, ils représentaient 43 % des immatriculations en 2022 (Source : NGC Data). Leur réparation **suppose, pour les peintres carrossiers, d'être formés à l'analyse du risque électrique** au niveau averti, et d'être, dans certains cas, habilités pour consigner le véhicule (Habilitation BCL) et pouvoir isoler des pièces nues sous tension afin d'intervenir en sécurité sur les véhicules accidentés (Habilitation B2VL). **L'électrification des véhicules fait par ailleurs évoluer leur système de climatisation** (pompe à chaleur) **et leur structure**, avec l'apparition (sur certains

modèles) de batterie de traction intégrée au châssis. Ce type d'architecture contraint certaines techniques de réparation (ex : le redressage par véringage) et/ou en implique de nouvelles. **Les techniques et conditions de peinture nécessitent également d'être adaptées** sur certains modèles (recommandations constructeurs), en recourant à des produits de séchage rapide et ou des techniques de séchage basse température pour ne pas exposer la batterie de traction à un risque de surchauffe.

82 % des carrossiers indépendants déclarent intervenir sur les véhicules électrifiés (Source : GIPA)



Certains **équipements de sécurité et/ou systèmes d'aides à la conduite** sont désormais obligatoires sur les véhicules neufs en UE depuis 2022. Il peut s'agir de caméras de recul, d'assistants au changement de voie ou de régulateurs de vitesse, et dès 2024, d'aides au maintien de trajectoire ou de systèmes de freinage d'urgence. Le fonctionnement de ces équipements repose sur l'installation de capteurs à divers endroits de la carrosserie, qui sont **à prendre en compte lors de la dépose/repose des éléments**.

Les caméras doivent par exemple être dissociées du vitrage lors d'un remplacement de pare-brise, et être recalibrées lors de la repose. Ces technologies supposent ainsi des **compétences et des équipements pour la géométrie et la reprogrammation** des systèmes. Afin de ne pas perturber le signal des radars ou le faisceau optique des lidars sur certains modèles, les techniques de peinture et de préparation des carrosseries doivent également respecter certaines épaisseurs de mastic ou d'apprêts et/ou exclure certaines teintes (sombres et métallisées). Si les carrossiers indépendants sont de plus en plus nombreux à proposer des prestations de calibrage, 70 % d'entre eux les délèguent (majoritairement aux concessions) en raison du coût important de l'équipement (Source : GIPA).



Les matériaux entrant dans la composition des véhicules évoluent vers toujours plus de diversité dans un souci de sécurité et d'allègement du poids du véhicule. Le recours à l'aluminium s'est généralisé, et les nuances d'acier se multiplient (aciers à haute/très ou ultra haute limite d'élasticité). Ces évolutions impactent le choix des outils et, donc, les pratiques et les techniques de réparation et d'assemblage. En matière de soudure, la technique du chalumeau a progressivement laissé place aux techniques de soudure électrique par résistance par points (SERP) ou sous flux gazeux (MIG/MAG/TIG) qui offrent davantage de rapidité de mise en œuvre grâce à l'automatisation des postes à souder (le poste à souder détermine automatiquement les paramètres de réglage, la nature des aciers, l'épaisseur des tôles). Les techniques d'assemblage se diversifient (rivetage, collage, clinchage) du fait de la combinaison de différents matériaux sur un même véhicule (ex : une aile avant en plastique et un capot en aluminium).



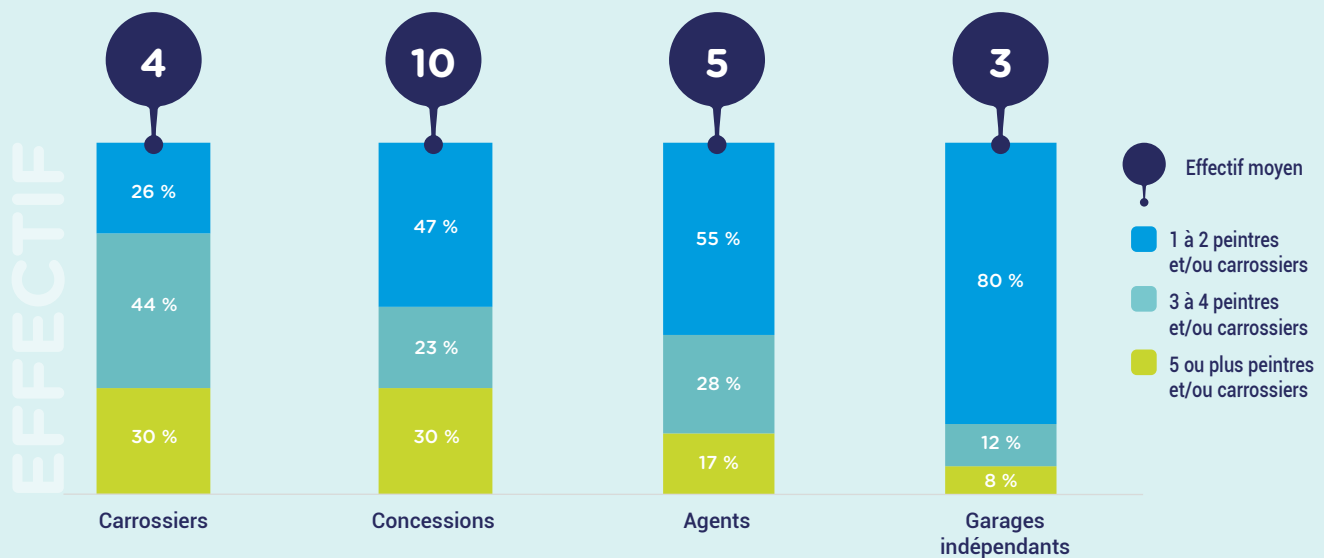
Le secteur de la carrosserie-peinture emploie 23 168 salariés qualifiés en 2019

(Source : RGP 2019 hors apprentis - traitement ANFA)

L'emploi se compose de 22 576 carrossiers et 592 peintres. **97 % de ces salariés sont employés en CDI** et près de deux tiers d'entre eux sont titulaires d'un CAP ou d'un BEP.

Les carrosseries emploient en moyenne 4 peintres et/ou carrossiers (gérants et apprentis inclus). La moitié de ces professionnels exercent les deux métiers (double compétence carrosserie-peinture) (Source : GIPA). L'effectif moyen dans les ateliers des réseaux constructeurs est plus important (notamment dans les concessions, qui emploient en moyenne 10 peintres et/ou carrossiers) du fait de la taille de ce type d'établissement.

STRUCTURE DE L'EFFECTIF PEINTRES ET CARROSSIERS DANS LES ATELIERS RÉALISANT DES ACTIVITÉS DE CARROSSERIE-PEINTURE



Source : GIPA 2022

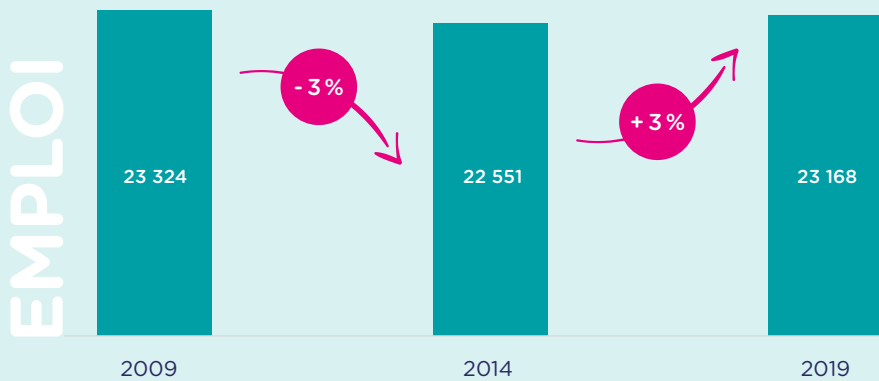
Note de lecture : 80 % des garages indépendants (MRA) qui prennent en charge des prestations de carrosserie-peinture emploient un à deux employés sur ces activités. Ce type d'établissement emploie en moyenne 3 peintres et/ou carrossiers.

L'emploi salarié de carrossiers peintres est resté stable depuis 10 ans.

Il se concentre dans les entreprises artisanales (59 % des salariés), dans lesquelles il progresse régulièrement (+ 7 % entre 2009 et 2019). En revanche, l'emploi a baissé sur la période 2009 - 2014 dans les concessions (- 12 %), où l'activité de carrosserie se concentre sur des véhicules récents sous garanties et liés à des contrats d'entretien-réparation qui, une fois arrivés à échéance, affaiblissent la compétitivité de ces acteurs dans un contexte de vieillissement du parc. Depuis 2014, les emplois de carrossiers peintres sont stables dans les concessions.



ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ QUALIFIÉ EN CARROSSERIE-PEINTURE



Source : RGP hors apprentis - traitement ANFA

39,4 ans

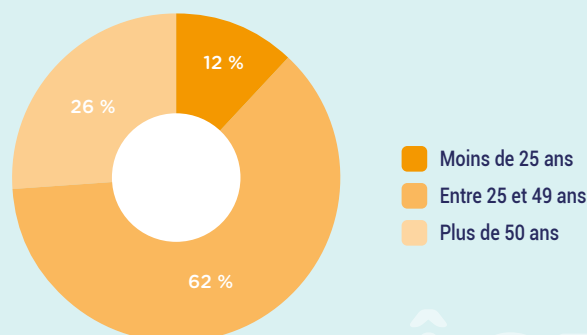
ÂGE MOYEN DES SALARIÉS CARROSSIERS PEINTRES

(Source : RGP 2019 - hors apprentis)

On observe un **vieillessement de la population salariée**, marqué par une progression des effectifs de plus de 55 ans (+ 12 % entre 2014 et 2019), au détriment des effectifs de moins de 25 ans, qui ont baissé de 17,5 % sur la même période. Ces deux populations pèsent aujourd'hui autant dans le total des effectifs salariés.

Ce phénomène est notamment imputable aux années de crise post 2008 qui ont conduit une majorité d'entreprises à geler les embauches et le recours à l'apprentissage pendant cette période (non-remplacement des départs en retraite). Il cristallise aujourd'hui des problématiques de renouvellement de la population active à l'origine des difficultés de recrutement que connaît le secteur. En 2019, 17 % des départs du secteur étaient liés à des départs en retraite (soit deux fois plus que l'ensemble des secteurs de la branche — Source : Enquête recrutement ANFA 2019).

RÉPARTITION DES SALARIÉS PAR TRANCHE D'ÂGE



Source : RGP 2019 - hors apprentis

ÂGE



12 %

DES SALARIÉS ONT MOINS
DE 25 ANS



13 %

DES SALARIÉS ONT PLUS
DE 55 ANS

Près de la moitié des recrutements réalisés en 2022 sur les métiers de la carrosserie peinture ont été jugés difficiles

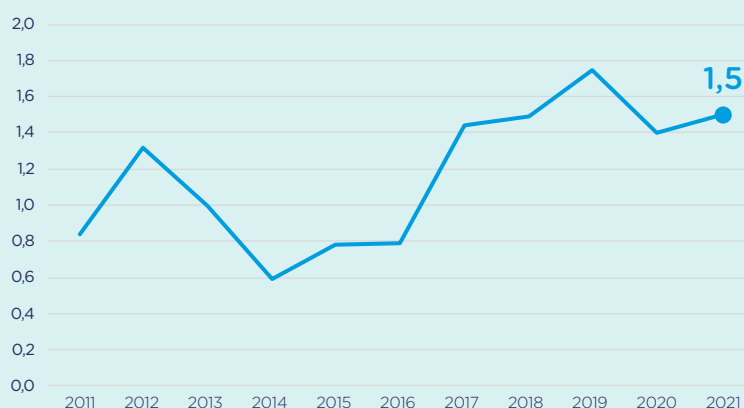
(Source : ANFA)





Les départs en retraite se traduisent par une perte de compétences expérimentées sur ces métiers, pourtant longues à acquérir en raison de l'importance de la maîtrise du geste. En conséquence, **les profils expérimentés de carrossiers et de peintres sont très recherchés sur le marché de l'emploi**. En 2020, le métier de carrossier était au 11^{ème} rang des métiers en tension (tous secteurs d'activité confondus) selon l'indicateur établi par Pôle Emploi et la Dares. **L'intensité d'embauche, renforcée lors de la reprise d'activité post-pandémie, explique davantage les difficultés à recruter que le manque de main d'œuvre disponible** (Source : DARES/Pôle Emploi). En témoigne le nombre croissant de jeunes formés à ces métiers (cf. page 8). Les recruteurs font ainsi progressivement évoluer leurs critères de recrutement : si l'expérience demeure exigée dans plus de la moitié des offres d'emploi de carrossiers peintres, un tiers d'entre elles acceptent cependant des débutants (Source : ScAnjobauto).

ÉVOLUTION DE L'INDICATEUR DE TENSION SUR LES RECRUTEMENTS DE CARROSSIER AUTOMOBILE (DÉCLARÉS OU NON, EN MILLIONS)



Source : Pôle Emploi - DARES

RECRUTEMENT



QU'EST-CE QU'UN CARROSSIER EXPÉRIMENTÉ ?

Dans ce contexte de tensions sur les recrutements des carrossiers, l'ANFA, accompagnée de Patrick Mayen (chercheur en science de l'éducation), a réalisé une recherche-action afin de comprendre les conditions d'acquisition de l'expérience professionnelle.

Loin de se réduire à une question de maturité ou d'ancienneté dans le métier, ces conditions dépendent du potentiel d'apprentissage des situations de travail et de formation. Certaines tâches, telles que la réparation d'une aile arrière, s'avèrent plus pertinentes que d'autres pour apprendre le métier et développer ses compétences

car elles permettent une diversité d'apprentissages plus ou moins complexes (démonter, redresser, souder, découper, ajuster, peindre, etc.). Lorsque leur réalisation est encadrée de manière bienveillante (droit à l'erreur, feed-back sur la pratique, progressivité, etc.), ces tâches et ces situations permettent de rendre le travail formateur. Ce sont la qualité, la diversité et la continuité des expériences vécues en formation et dans l'exercice du métier qui permettent ainsi de devenir « un carrossier expérimenté ».

Pour aller plus loin : <https://www.anfa-auto.fr/observatoire/les-secteurs/carrosserie>

La filière carrosserie-peinture compte 14 781 jeunes en formation à la rentrée 2022

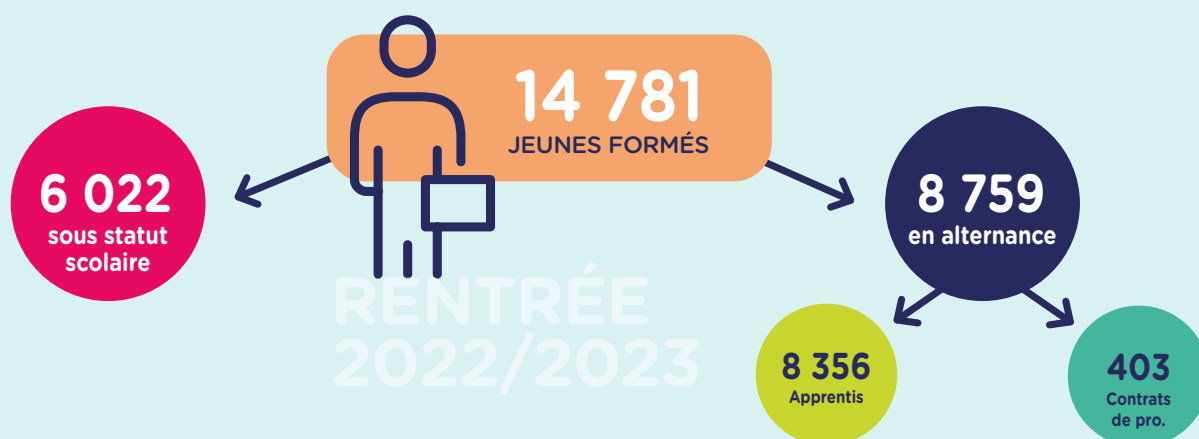
(Source : ANFA)

Les jeunes qui se forment à un métier de la carrosserie-peinture représentent 22 % des effectifs en formation de la branche. Alors même que ces métiers demeurent très masculins, **le nombre de filles progresse** dans ces formations (+ 36 % à la rentrée 2022/2023) : elles représentent 5 % des effectifs.

Les alternants (jeunes en apprentissage ou en contrat de professionnalisation) **représentent 59 % des effectifs**. 11 % d'entre eux se forment en lycée professionnel, suite à la réforme de la voie professionnelle ayant ouvert l'apprentissage aux lycées.



RÉPARTITION DES EFFECTIFS EN FORMATION DE LA FILIÈRE CARROSSERIE-PEINTURE À LA RENTRÉE 2022/2023



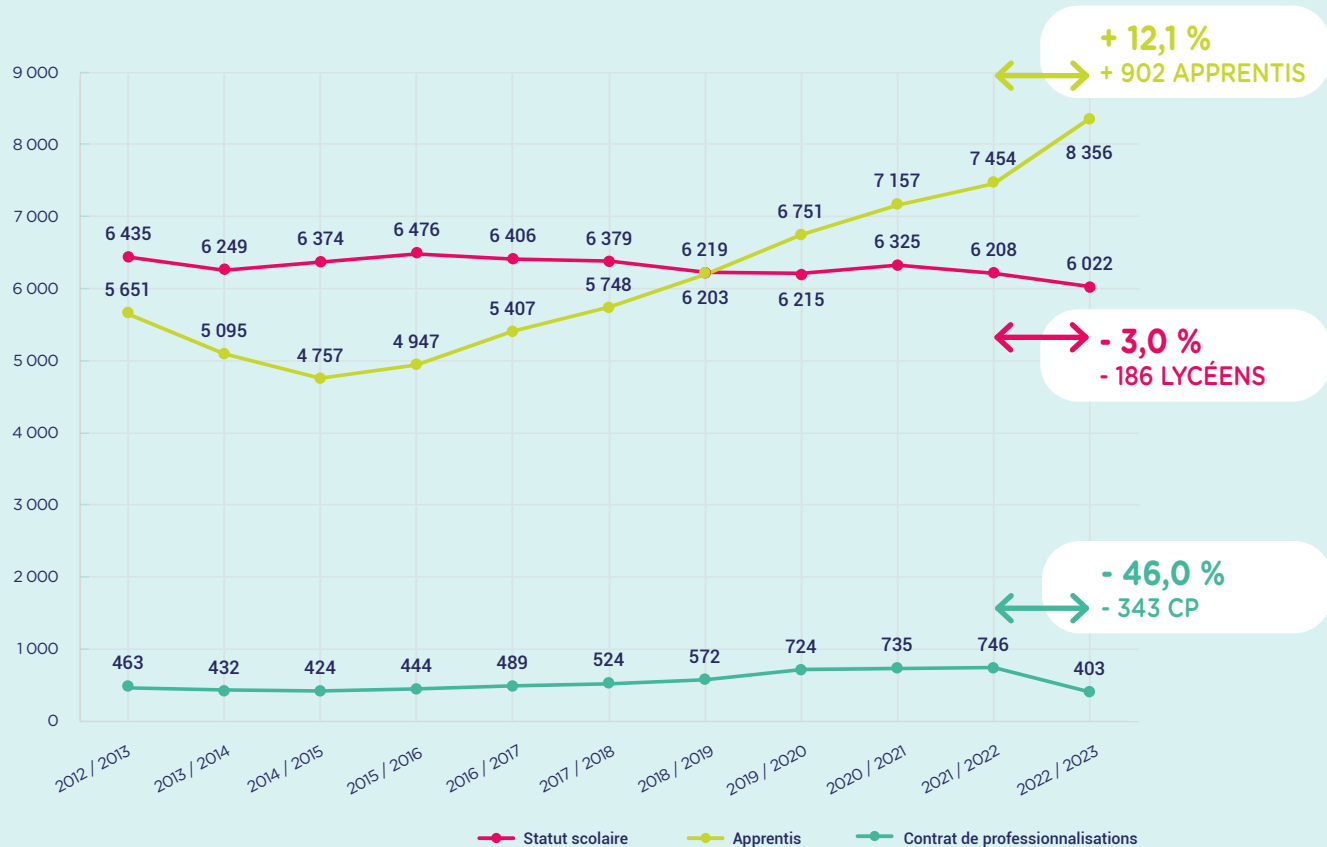
Source : ANFA - hors CQP vitrage



Les effectifs en alternance de la filière carrosserie-peinture sont en **progression continue** depuis la rentrée 2014/2015 (+ 69 %), en réaction aux tensions sur le recrutement qui se sont accélérées à cette même période (cf. indicateur DARES/Pôle emploi). Ce mode de formation est privilégié pour ces métiers en raison de la pratique nécessaire à l'acquisition du geste professionnel.

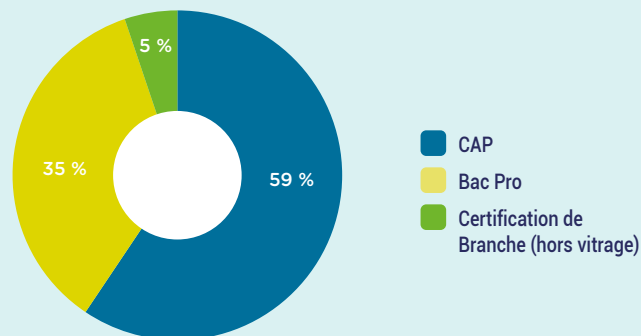
A la rentrée 2022, le nombre d'apprentis a particulièrement progressé (+ 12,1 %) au détriment des effectifs en contrats de professionnalisation (- 46 %) en raison de la **transformation du CQP Carrossier-Peintre en Titre à Finalité Professionnelle (TFP)** qui rend cette certification de branche désormais accessible à l'apprentissage.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS DE LA FILIÈRE CARROSSERIE-PEINTURE PAR MODE DE FORMATION



La majorité des jeunes en formation préparent un CAP (59 %). Cette répartition varie toutefois selon le mode de formation. **Le CAP s'avère particulièrement mobilisé en apprentissage** : près de trois-quarts des apprentis préparent ce diplôme, et une grande majorité d'entre eux poursuivent sur un autre diplôme (CAP connexe en peinture ou un Bac pro) afin d'acquérir une double compétence. Ainsi, en apprentissage, un CAP peinture réalisé après un CAP réparation des carrosseries offre les mêmes garanties d'insertion qu'un bac professionnel. Le Bac pro demeure, pour sa part, principalement préparé par la voie scolaire (70 % de l'ensemble des jeunes préparant un bac pro sont sous statut scolaire).

RÉPARTITION DES EFFECTIFS FORMÉS EN CARROSSERIE-PEINTURE PAR DIPLÔME



59 % des jeunes en formation carrosserie-peinture préparent un CAP

(Source : ANFA)





RÉNOVATION DES DIPLOMES DE LA FILIÈRE CARROSSERIE-PEINTURE

A la demande de la branche des services de l'automobile, les diplômes de la filière carrosserie-peinture automobile ont été rénovés par l'Education Nationale, en collaboration avec l'ANFA et des professionnels de la carrosserie-peinture.

Cette rénovation visait à **actualiser les diplômes au regard des évolutions du secteur** (recrutement, technologies, etc.) et à **harmoniser les diplômes entre eux, ainsi qu'avec les certifications professionnelles de la branche** (Certificat de Qualification Professionnelle et Titre à Finalité Professionnelle).

Le temps de formation dédié à certaines activités aujourd'hui moins pratiquées par les carrossiers a ainsi été réduit (ex : réparation des structures), au profit d'activités favorisant la réparabilité des éléments (cœur

de métier du carrossier). La polyvalence, fortement recherchée sur le marché du travail, a été renforcée sur le Bac pro (double compétence carrosserie peinture). Les activités émergentes (telles que les interventions sur les aides à la conduite automobile) et les nouveaux environnements (tel celui des interventions sur véhicules électriques) ont été pris en compte. L'articulation entre les contenus des pôles d'activités des trois diplômes a par ailleurs été renforcée afin de gagner en cohérence au sein de la filière (harmonisation des libellés d'activités, complémentarité des pôles composant chaque référentiel et mise en correspondance avec l'architecture des certifications de branche).

Les nouveaux référentiels ont été publiés au Journal Officiel du 5 et 10 février 2023. Les premières sessions d'examen auront lieu en 2025 pour les CAP et en 2026 pour le Bac pro (arrêté du 30 décembre 2022). Les trois diplômes bénéficient désormais de **nouveaux intitulés**.

CAP « Peinture en carrosserie »
(2007)



CAP « Peintre Automobile »
(2023)

CAP « Réparation
des carrosseries » (2007)

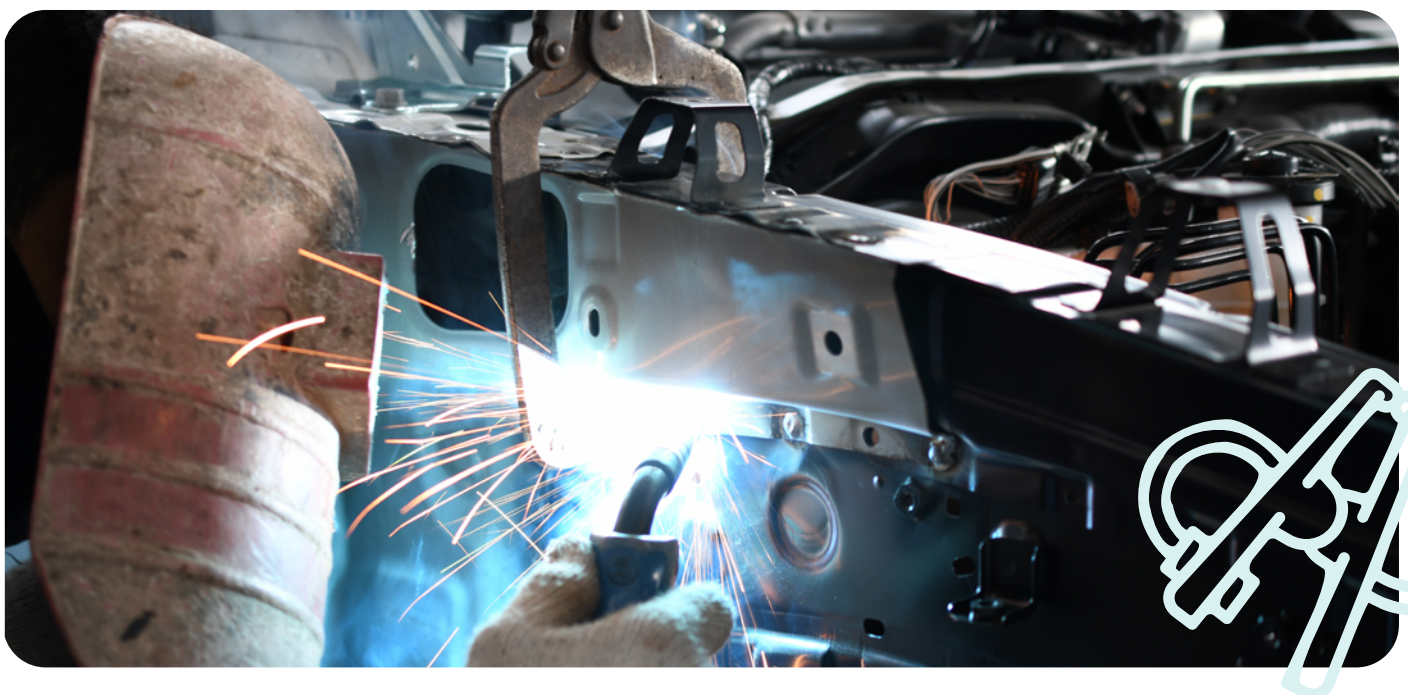


CAP « Carrossier Automobile »
(2023)

Bac pro « Réparation
des carrosseries » (2008)



Bac pro « Carrossier Peintre
Automobile » (2023)



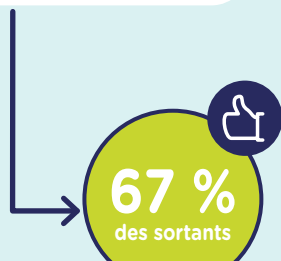
3 727

APPRENTIS

en dernière année de formation en 2021

56 % sortent de formation

44 % poursuivent leurs études



33 % ne sont ni en emploi, ni en formation

sont en emploi 6 mois après leur sortie de formation

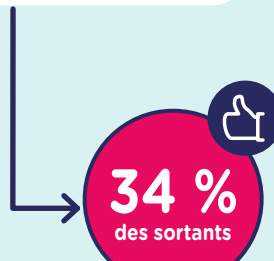
2 573

LYCÉENS

en dernière année de formation en 2021

56 % sortent de formation

44 % poursuivent leurs études



66 % ne sont ni en emploi, ni en formation

sont en emploi 6 mois après leur sortie de formation

2021	Taux de poursuite d'études	Taux d'emploi
CAP Réparation des carrosseries	60 %	56 %
CAP Peinture en carrosserie	14 %	75 %
Bac Pro Réparation des carrosseries	41 %	76 %

2021	Taux de poursuite d'études	Taux d'emploi
CAP Réparation des carrosseries	53 %	21 %
CAP Peinture en carrosserie (2 ans)	42 %	23 %
CAP Peinture en carrosserie (1 an)	16 %	42 %
Bac Pro Réparation des carrosseries	43 %	42 %

Source : InserJeunes

Note de lecture : 41 % des apprentis terminant un Bac Pro poursuivent leurs études. Parmi ceux qui ne poursuivent pas (= 59 %), 76 % sont en emploi 6 mois après la sortie de formation.

L'insertion professionnelle des jeunes formés aux métiers de la carrosserie progresse (+ 4 points en 2021), particulièrement pour les apprentis, dont le nombre de sortants en emploi 6 mois après la sortie de formation a augmenté (+ 326 entre 2019 et 2021).

Le taux d'emploi augmente avec le niveau de diplôme, mais il dépend fortement du mode de formation. **L'apprentissage se distingue nettement de la voie scolaire pour l'accès à l'emploi des jeunes.** Le différentiel d'insertion observé entre les deux modes de formation tient principalement à la proximité avec le monde du travail et aux temps dédiés aux mises en situation de pratique professionnelle (plus importants dans les parcours en alternance). Ces heures consacrées à la pratique en atelier (en organisme de formation ou en entreprise) sont particulièrement favorables à l'acquisition et la maîtrise des gestes professionnels.

Si elle se joue généralement dans les 6 mois après la sortie de formation pour une grande partie des jeunes, **l'insertion professionnelle continue de progresser un an après la sortie de formation** : le taux d'emploi des apprentis passe ainsi à 74 % douze mois après la sortie de formation (+ 7 points par rapport à l'insertion à 6 mois) et 45 % pour les lycéens (+ 11 points) (sortants 2021).

Alors même que le secteur connaît des difficultés de recrutement, **une part importante de jeunes formés à ces métiers ne sont toutefois ni en emploi ni en formation 12 mois après leur sortie de formation** : c'est le cas d'un quart des apprentis et plus de la moitié des jeunes formés par la voie scolaire (Source : InserJeunes, sortants 2021, hors emploi non salarié, public, à l'étranger et auprès de particuliers).



67 % des apprentis formés à la carrosserie-peinture sont en emploi six mois après leur sortie de formation. Ce taux est de 74 %, douze mois après la sortie de formation.

(Source : InserJeunes, sortants 2021, hors emploi non salarié, public, à l'étranger et auprès de particuliers)



LA FIDÉLISATION ET LA MOTIVATION DES JEUNES EN QUESTION

Si le nombre de jeunes formés et insérés augmente de façon continue ces dernières années, la filière et le secteur perdent une part non négligeable de jeunes chaque année. L'enquête au long cours du Céreq montre que seuls **33 % des sortants de formation qui étaient en emploi en 2017 exercent toujours le métier de carrossier trois ans après**

(source : Enquête Génération 2017 Céreq / Traitement ANFA).

Cette problématique de fidélisation tient tout autant au rôle que peuvent jouer les entreprises dans les conditions d'accueil des jeunes qu'à la motivation des jeunes eux-mêmes.

Certains d'entre eux subissent en effet leur orientation et entrent, à défaut, dans des filières ou des modes de formation qui ne correspondent pas à leur premier souhait. C'est particulièrement le cas des lycéens. L'analyse des affectations des élèves en classe de troisième par le net (dispositif AFFELNET – excluant



l'alternance) montre ainsi que, parmi les jeunes affectés en formation carrosserie en lycée professionnel en 2021, 46 % des Bac pro Réparation des carrosseries et 32 % des CAP Réparation des carrosseries n'avaient pas choisi cette orientation en premier vœu (Source : Affelnet 2021 / Traitement ANFA). Leur jeune âge, leurs conditions sociales ou encore les difficultés scolaires rencontrées par ces jeunes expliquent par ailleurs cette situation.



Pour les métiers de la carrosserie-peinture, les certifications de la branche des services de l'automobile (CQP et TFP) s'affirment comme le dispositif le plus optimal en matière de formation et d'employabilité : en 2021, 92% des titulaires d'un CQP Carrossier-Peintre étaient en emploi 6 mois après leur sortie de formation. 97 % d'entre eux exerçaient le métier pour lequel ils ont été formés. Jusqu'ici exclusivement réalisé en contrat de professionnalisation, **ce CQP est devenu en 2022 un Titre à Finalité Professionnelle désormais accessible en apprentissage.**

Il s'agit de la formation technique la plus élevée dans le domaine de la carrosserie, dont le contenu est régulièrement actualisé au gré des évolutions technologiques et réglementaires du secteur.

TAUX D'INSERTION DES TITULAIRES D'UNE CERTIFICATION DU DOMAINE CARROSSERIE PEINTURE EN 2021 (6 MOIS APRÈS LA SORTIE DE FORMATION)



CQP

Carrossier-peintre

92%

CQP

Peintre en carrosserie

97%

CQP

Préparateur peinture

86%

CQP

Débosseleur sans peinture

76%

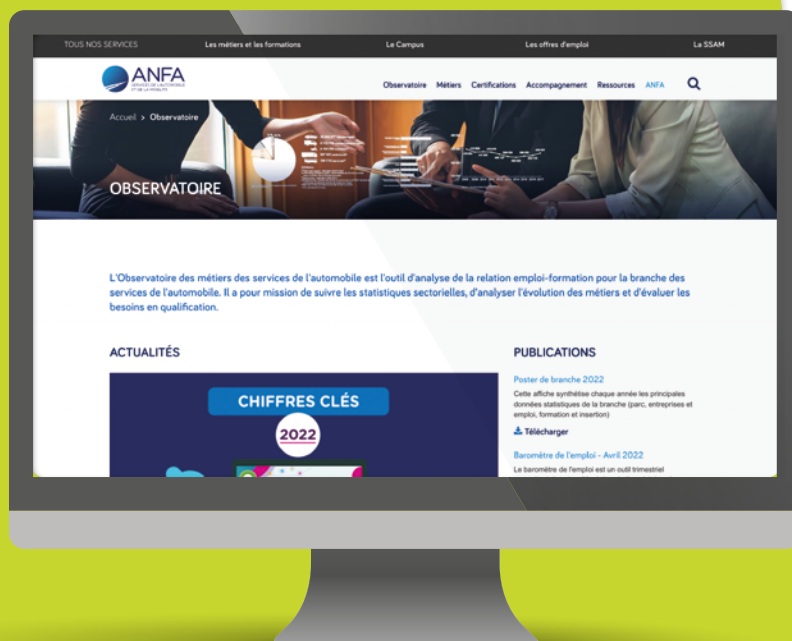
Source : ANFA, enquête insertion certifications sortants 2021

TAUX D'INSERTION

DÉCOUVREZ TOUTES LES DONNÉES ET LES PUBLICATIONS DE L'OBSERVATOIRE SUR LE SITE DE L'ANFA

anfa-auto.fr/observatoire

ANFA
OBSERVATOIRE
Métiers Services Auto



ET DÉCOUVREZ EN VIDÉO LES DERNIÈRES ÉTUDES DE L'OBSERVATOIRE



À propos de l'ANFA

L'ANFA est chargée par la Commission Paritaire Nationale de la mise en œuvre de dispositifs relevant de la politique nationale de formation de la branche des Services de l'Automobile. À ce titre, l'ANFA :

- anime l'Observatoire des métiers des services de l'automobile (OPMQ de branche) et apporte une expertise dans le cadre de la GPEC,
- propose une ingénierie des dispositifs de formation professionnelle,
- élabore des certifications,
- assure la promotion des métiers,
- développe l'apprentissage, notamment via les réseaux des CFA Pilotes et Associés.

Observatoire ANFA
2 rue Capella - 44470 Carquefou
Tél. : 02 44 76 21 50
observatoire@anfa-auto.fr • www.anfa-auto.fr

Directrice de la publication : Dominique Faivre-Pierret
Directrice de rédaction : Valérie Chiron
Rédaction : Marion Vidal
Édition et création : Service Communication ANFA
Photo de couverture : ©Shutterstock



ANFA
SERVICES DE L'AUTOMOBILE
ET DE LA MOBILITÉ