

## ÉTUDE ET ANALYSE - PROSPECTIVE



# La filière automobile en Grand Est



**CREFOP Grand Est**

Comité régional de l'emploi, de la formation et de l'orientation professionnelles



Octobre 2023

## LA DÉMARCHE ENGAGÉE PAR LA COMMISSION PROSPECTIVE DU CREFOP

Les mutations en cours sont transversales et impactent l'ensemble des secteurs d'activité en transformant les gestes métiers, les modalités du travail, les compétences nécessaires dans le monde professionnel...

Il convient donc de traduire les différents éléments présentés et discutés en commission prospective du CREFOP par des constats et des propositions déclinées par domaine professionnel, par métier (ou groupe de métiers) mais également par compétences.

Pour réaliser cette approche métiers/compétences, la commission s'est fixé trois lignes directrices qui guideront ces réflexions :

- 1- Analyser et s'appuyer sur la déclinaison par métier des projections d'emplois à l'horizon 2030 de la DARES et France Stratégie
- 2- Développer la collaboration avec les Branches professionnelles et les OPCO
- 3- Rendre compte en bureau du CREFOP des échanges au sein de la commission prospective en axant ces conclusions sur des approches métiers et compétences

La régionalisation et l'analyse des projections d'emplois à l'horizon 2030 de la DARES, l'accélération des mutations imposée par l'urgence climatique ainsi que les échanges en commission nous ont amené, dans un premier temps, à concentrer les travaux sur trois filières professionnelles :

- **La filière automobile**
- **La filière de la construction/bâtiment**
- **La filière agricole**

### LA FILIÈRE AUTOMOBILE

***Nota Bene*** : Tout au long de ce rapport, nous distinguerons dans la filière automobile, l'amont de la filière (la production de véhicules et équipementiers) et l'aval de la filière (commercialisation et maintenance)

Le présent rapport rend compte des discussions engagées au sein de la commission prospective du CREFOP sur l'avenir de la filière automobile.

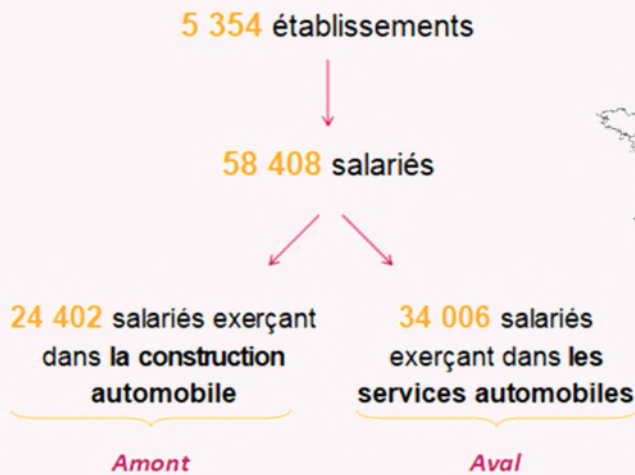
Deux commissions prospective ont été dédiées à cette filière :

- **Celle du 10 Novembre 2022** : Invité Marc Becker, président du pôle Véhicule du Futur : présentation d'une prospective sur les emplois de la partie amont de la filière.
- **Celle du 12 Mai 2023** : Journée de travail sur la filière avec les interventions de :
  - o Mobilians : organisation patronale des entreprises de la distribution et de services de l'automobile
  - o Campus de Métiers et des qualifications Industrie du Futur et numérique
  - o Celle du 10 Novembre 2022 : Invité Marc Becker, président du pôle Véhicule du Futur : présentation d'une prospective sur les emplois de la partie amont de la filière.
  - o Celle du 12 Mai 2023 : Journée de travail sur la filière avec les interventions de :
  - o Mobilians : organisation patronale des entreprises de la distribution et de services de l'automobile
  - o Campus de Métiers et des qualifications Industrie du Futur et numérique de Mulhouse
  - o Education Nationale
  - o Transition pro : partenaire régional des salariés en reconversion
  - o DREETS

# Filière automobile en Grand Est chiffres clés

Source : ACOSS – URSSAF 31/12/2022 / Traitement : OREF Grand Est

## Une filière surreprésentée en Grand Est



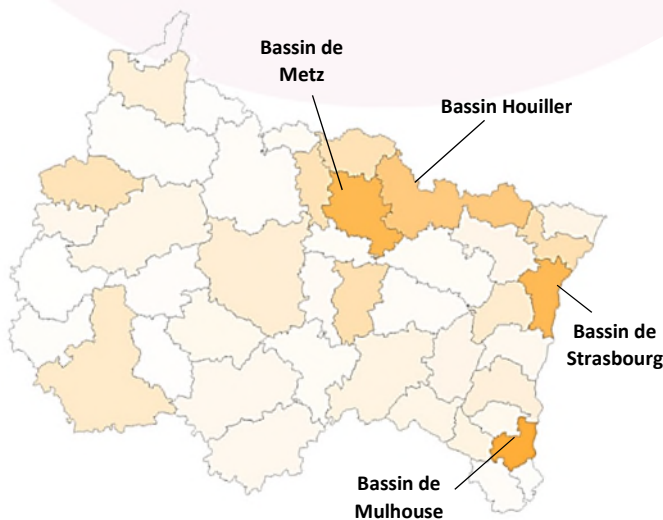
### L'emploi salarié en Grand Est

**Filière automobile**  
9,8% des salariés de France

- **Amont (industrie automobile)**  
13,9% des salariés de France (3<sup>ème</sup> région)
- **Aval (services de l'automobile)**  
8,1% des salariés de France

Tous secteurs  
7,2% des salariés de France

## Une concentration importante de l'emploi de la filière



La répartition de l'emploi salarié de la filière n'est pas homogène sur le territoire régional.

Sur l'ensemble des 43 bassins d'emplois du Grand Est, 4 concentrent environ 40% des emplois salariés de la filière automobile : Le bassin d'emploi de Mulhouse (11%), les bassins d'emplois de Metz et Strasbourg (10% chacun) et le bassin houiller (8%).

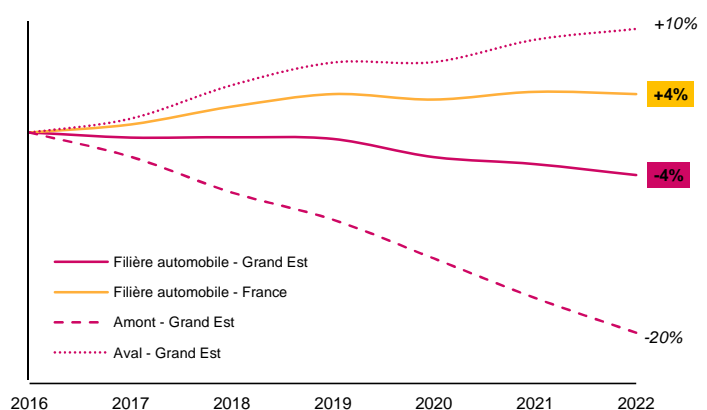
## Des dynamiques d'emplois inversées entre l'amont et l'aval de la filière

Au sein de la filière automobile, les dynamiques d'emplois régionales sont moins favorables qu'au niveau national :

**2016 – 2022** : - 4% en Grand Est ; + 4% au niveau national

C'est l'amont de la filière qui pèse énormément dans cette évolution globale. En effet, la construction automobile (amont) a perdu 20% de ses effectifs en 6 ans alors que sur la même période les effectifs ont augmenté de +10% dans la commercialisation et la maintenance (aval).

### Évolution de l'emploi salarié Filière automobile – Base 100-2016



## FILIERE AUTOMOBILE : TENDANCES ET PERSPECTIVES

L'avenir de la filière automobile, tant du côté amont que du côté aval, est marqué par des transformations significatives.

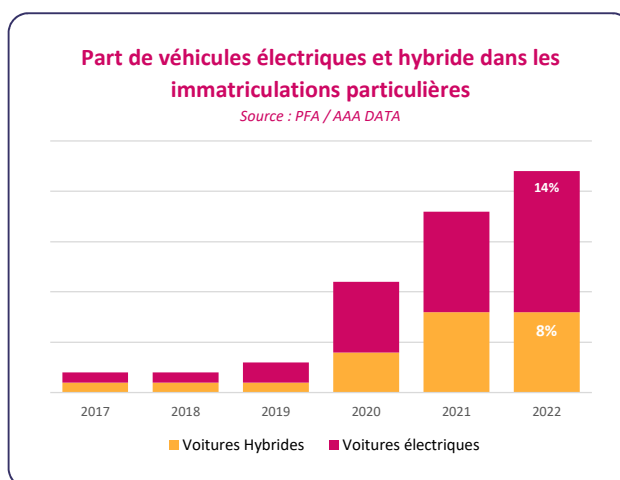
**Quelques points clés qui pourraient façonner l'avenir de la filière automobile :**

### L'électrification croissante et le numérique embarqué

L'électrification des véhicules est en marche et devrait continuer à prendre de l'ampleur.

Les gouvernements ainsi que les constructeurs investissent massivement dans le développement de véhicules électriques pour réduire les émissions de carbone. On peut s'attendre à ce que les véhicules électriques deviennent de plus en plus courants, avec une amélioration des performances des batteries, une augmentation de l'autonomie et une diminution des coûts.

Au-delà de l'électrification, nous pouvons évoquer les innovations permanentes au sein de la construction automobile avec des véhicules toujours plus bardés de capteurs et autres caméras... jusqu'à l'émergence programmée des véhicules automatisés (partiellement ou totalement).



### La transformation de la chaîne d'approvisionnement et de valeurs

L'émergence des véhicules électriques et des nouvelles technologies nécessite une transformation de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie automobile. En effet, le développement croissant ces dernières années de la voiture à chaîne de traction électrique ou hydrogène, autonome et connectée, marque l'entrée de nouveaux acteurs dans la filière, comme les fabricants de batteries, de moteurs électriques, de logiciels, de semi-conducteurs ou de composants pour véhicules à hydrogène. Les marchés de ces nouveaux composants (électroniques, capteurs, calculateurs et logiciels) devraient très fortement progresser dans les prochaines années et capter une part croissante de la valeur ajoutée.

Dès lors, l'accent est mis sur l'obtention de matériaux durables, tels que les batteries à faible impact environnemental et les matériaux recyclés. Or, les constructeurs cherchent également à diversifier leurs sources d'approvisionnement (plus localement) pour réduire leur dépendance à l'égard de certains marchés ou fournisseurs.

La question de la durabilité et des enjeux environnementaux va également faire émerger les activités de recyclage. En effet, la filière doit s'attendre à des premiers retours massifs de batteries ces prochaines années.

## De nouveaux modèles commerciaux

La commercialisation des véhicules n'échappe pas aux modifications actuelles avec d'une part la remise en cause du modèle basé sur une distribution assurée par des concessionnaires franchisés ; et d'autre part une consommation de la mobilité de plus en plus tournée vers l'usage plutôt que la propriété.

### Les nouveaux modèles de distribution

Déjà en concurrence avec Internet, où il est possible de configurer et acheter directement un véhicule sans passer par une concession, les professionnels de la vente automobile se retrouvent désormais mis en difficulté par la recherche de baisse des coûts de la distribution entrepris par les constructeurs. Cette volonté de réduire le coût de la distribution entraîne une baisse significative des lieux d'expositions de véhicules souvent très onéreux au profit de présentation virtuelle et d'une concentration grandissante des concessionnaires multimarques. La prochaine étape pourrait être le développement d'une distribution 100% digitalisée, en lien directe avec le constructeur.

L'arrivée de *Tesla* sur le marché est certainement le plus grand symbole de ce changement. L'entreprise se distingue par une intégration verticale de la chaîne de valeur de la filière : conception, construction des véhicules mais aussi des équipements (batteries), vente directe et digitale, service de recharge des batteries et enfin émergence d'un réseau international d'entretien *Tesla* des véhicules. La prochaine étape sera même de produire et stocker l'énergie nécessaire aux véhicules.

### Les nouveaux usages

Enfin, la filière automobile évolue vers de nouveaux modèles de consommation, avec une tendance croissante vers la mobilité en tant que service. Plusieurs phénomènes pourraient accélérer la transformation des usages ; citons en deux :

- Les villes cherchent à réduire la congestion et la pollution en promouvant les transports en commun, les vélos ainsi que d'autres modes de transport partagés.
- Les technologies de conduite assistée ou autonome pourraient transformer la mobilité en offrant des niveaux de sécurité plus élevés et en permettant de nouvelles opportunités de services de mobilité partagée.

Pour répondre à ces nouvelles demandes des consommateurs de mobilité, les constructeurs automobiles adaptent leurs stratégies en proposant des programmes d'abonnement, de location, du libre-service, des services de partage de voitures et des plates-formes de mobilité intégrées. Ces activités émergentes au sein de l'aval de la filière pourraient faire apparaître de nouveaux besoins en compétences.

**En somme, l'avenir de la filière automobile est marqué par l'électrification, l'innovation technologique, les enjeux environnementaux et de nouveaux modèles de mobilité. Ces évolutions offrent des opportunités pour l'industrie automobile, mais nécessitent également une adaptation rapide de la part de tous les acteurs de la filière.**

## L'AVENIR DE L'EMPLOI DANS LA FILIERE AUTOMOBILE

Même si l'ampleur de l'évolution de l'emploi de la filière va fortement dépendre de choix stratégiques et politiques, il apparaît évident que les transformations évoquées plus haut auront des conséquences significatives sur l'emploi, tant en termes de volume que de contenu des métiers.

Il faut cependant distinguer la temporalité des impacts selon que l'on évoque l'amont ou l'aval de la filière.

### **Amont de la filière automobile**

Comme indiqué plus haut la part des immatriculations de véhicules rechargeables est passée de 2% en 2018 à plus de 20% en 2022. Par conséquent les impacts sur l'emploi sont d'ores et déjà visibles et ne devraient cesser de croître si le poids de l'électrique continue d'augmenter sur le rythme actuel. En effet, d'ici quelques années les immatriculations de véhicules électriques pourraient être majoritaires.

#### Le volume d'emplois :

En 2019, Maxime Picat, alors directeur de la division Europe de PSA, affirmait : « *La fabrication d'une voiture électrique, c'est 40 % de main-d'œuvre en moins.* ». La baisse importante de l'emploi ces dernières années pour l'amont de la filière (-20% en Grand Est depuis 2016) s'explique en partie par le déploiement du véhicule électrique.

L'inversion de cette tendance nécessite de maintenir les sites de production sur nos territoires. La stratégie consiste à investir au maximum la toute nouvelle chaîne d'approvisionnement : batteries, moteurs, électronique embarquée... Stratégie qui présente l'avantage de préserver l'emploi sur nos territoires et de réduire la dépendance des constructeurs à l'égard de certains fournisseurs.

### **Chiffrages des pertes d'emplois à l'horizon 2050**

#### **Pour une transition juste de l'industrie automobile**

*Etude coréalisée SYNDEX, CFDT, FN*

Cette étude explore différents scénarios envisageables pour la filière automobile en France. Trois des scénarios étudiés sont repris ci-dessous afin d'illustrer les écarts en terme de volume d'emplois selon les stratégies choisies.

#### Scénario non interventionniste

Le nombre de véhicules assemblés en France est passé de 3 millions au début des années 2000 à 2 millions en 2019, 1,3 million en 2020 au plus fort de la crise. Sur les cinq dernières années, l'emploi a diminué de 7 à 8 % dans l'industrie automobile.

**La prolongation des tendances actuelles se traduit par une baisse de 70% des effectifs d'ici 2050 et pourrait tout simplement signifier la fin de l'industrie automobile en France.**

### Scénario de la continuité du plan de relance 2020

Trois ans après le lancement du plan de relance industrielle, les fermetures de sites se poursuivent et les inquiétudes persistent. Selon cette étude, si le fond de relance a été sollicité, il a surtout servi à financer la modernisation des usines plutôt que la décarbonation et/ou la relocalisation.

**La simple continuité de ce plan de relance se traduit par une baisse de 45% des effectifs d'ici 2050 sans nécessairement atteindre les objectifs environnementaux.**

### Scénario d'une transition juste et accompagnée

Ce scénario intègre les exigences de sobriété et mise sur une intégration locale renforcée de la filière. Sur cette base, il vise la restructuration de l'appareil productif autour de l'électromobilité dans une optique de réindustrialisation via la production locale de batteries au sein d'une filière intégrée. En s'engageant pleinement dans la transition écologique, la filière automobile peut (re)localiser ses approvisionnements, dynamiser l'activité et créer de l'emploi.

**Ce nouveau deal pour l'industrie automobile se traduit par une baisse de 25% des effectifs à l'horizon 2050, mais avec une stabilisation de ces mêmes effectifs dès 2035.**

### Le contenu des métiers

L'autre grand changement porte sur les compétences nécessaires pour exercer dans la construction automobile. Que l'emploi continue de baisser ou non, l'électrification des motorisations transforme les métiers de l'industrie automobile avec des besoins croissants sur des compétences en électricité, électronique, informatique, connectivité, automatisation...

Développer et disposer de ces compétences restent des conditions nécessaires au maintien et au développement d'une industrie automobile compétitive en Grand Est.

**Pour l'amont de la filière, les pertes d'emploi récentes ne signifient pas qu'il n'y aura plus de besoins de recrutements à l'avenir – bien au contraire :**

- D'une part, les départs massifs à la retraite, encore d'actualité pour quelques années, nécessiteront des remplacements, à minima, partiels.
- D'autre part, une transition régionale réussie entraînera nécessairement une hausse des besoins de recrutement sur certains métiers spécifiques : ingénieurs (électrochimie, thermodynamique, électronique, mécatronicien...), spécialistes de l'électricité (monteur câbleur, électricien haute tension, technicien de maintenance...), informaticiens (cyber sécurité, programmation...).

### **Aval de la filière automobile**

Les impacts des transformations en cours sont nécessairement décalés dans le temps pour l'aval de la filière automobile. Si les immatriculations de véhicules électriques sont en nette augmentation, ils ne représentent encore que 2% du parc roulant actuel.

### Le volume d'emploi :

Comme pour l'amont de la filière, un risque significatif pèse sur l'emploi des services automobiles essentiellement pour deux raisons :

- La concentration des concessions multimarques avec une baisse importante des lieux d'expositions de véhicules et la propension des consommateurs à acheter en ligne.
- Le moindre besoin de maintenance des motorisations électriques dont le poids au sein du parc roulant ne va cesser d'augmenter.

Cependant, la baisse des emplois pour l'aval de la filière n'est pas une fatalité. Face à ces constats, le secteur des services automobiles s'organise et se diversifie pour maintenir l'emploi dans les entreprises du territoire :

- Les concessionnaires développent de nouvelles approches de vente avec l'utilisation de la réalité virtuelle permettant de réduire l'espace nécessaire et le coût immobilier.
- Les concessions se diversifient afin de mieux occuper d'autres segments du marché tels que l'occasion, la vente de pièces détachées et même le reconditionnement avec l'acquisition d'usines.
- Les entreprises des services automobiles développent de nouvelles activités, complémentaires aux activités traditionnelles du secteur, telles que la mise à disposition d'applications et de plateformes numériques aux usagers de transport individuel et collectif, afin de favoriser l'accès aux services de mobilité et leur interopérabilité.
- Enfin, le prix des nouveaux véhicules pourrait inciter de nombreux ménages à conserver leur véhicule plus longtemps offrant quelques années de « répit » aux garagistes traditionnels.

### Le contenu des métiers

Quelle que soit la dynamique d'emploi pour les années à venir, les métiers de la filière aval vont également se transformer pour s'adapter à toutes les transformations évoquées.

- Concernant la maintenance des véhicules, les nouvelles motorisations et les innovations permanentes nécessitent de nouvelles compétences autour de l'électronique, de l'électricité, de l'informatique et de la cyber sécurité.
- Enfin, la diversification des activités entamée par les entreprises des services à l'automobile fera apparaître de nouveaux métiers/compétences tels que la gestion de plateformes, la gestion d'abonnements...

## PRÉCONISATIONS

Considérant les risques sur l'évolution de l'emploi que font peser les transformations actuelles de la filière automobile, il convient d'identifier au mieux les leviers d'action qui nous permettront de minimiser ces risques.

### **Rester actif dans le développement des usages : mobilité multimodale**

Face au caractère inévitable de ces changements (fin du règne de la voiture sous sa forme traditionnelle et transformation des usages), une première priorité est de rester acteur de ce mouvement en encourageant les initiatives/dispositifs qui accélèrent ce changement : les nouvelles mobilités, les mobilités douces, les usages non propriétaires...



## Rester en veille

Le caractère incertain de toutes ces transformations nous oblige à maintenir une veille permanente sur les mutations et leurs conséquences et d'en diffuser les conclusions régulièrement et le plus largement possible.

A titre d'exemple, les nombreux aléas pouvant influencer le rythme d'intégration du véhicule électrique au sein du parc roulant nous obligent à en suivre l'évolution de près afin d'adapter au plus juste les volumes de compétences en maintenance automobile entre les motorisations thermiques et électriques.

## Des transitions professionnelles à mettre en œuvre

Les transformations environnementales et technologiques vont inéluctablement continuer de modifier les emplois de la filière automobile avec une diminution des besoins de recrutement sur les métiers les plus traditionnels mais une hausse de besoins en compétences jusqu'à alors peu nécessaires à la filière.

### Amont : s'appuyer sur le caractère transverse des compétences industrielles

Avec la hausse soudaine de la part des véhicules électriques dans la production totale de véhicules, il devient urgent de penser aux reconversions d'une partie des salariés. En effet, tous les salariés actuels de la construction automobile n'occuperont pas les « nouveaux » emplois, du fait de leur moindre nombre et des compétences nouvelles qu'ils requièrent. Cependant, les salariés issus des entreprises de la construction automobile pourraient apporter leurs connaissances et compétences professionnelles dans les entreprises des autres industries qui connaissent aujourd'hui de grandes difficultés de recrutement (plasturgie, agro-alimentaire...), notamment sur des fonctions très recherchées telles que le soudage, la maintenance etc...

L'utilisation de dispositifs de reconversion professionnelle devrait s'accroître pour la filière automobile et ses nouveaux besoins en compétences. Afin d'optimiser l'utilisation de ces dispositifs il faudrait :

- Identifier et disposer d'une vision partagée des liens entre les différents secteurs industriels : les salariés de l'amont de la filière disposent de compétences transversales à l'ensemble des secteurs industriels.
- Garder à l'esprit que les salariés envisagent la mobilité professionnelle comme un processus qui s'accompagne d'une hausse de rémunération et/ou de qualité de vie.
- Informer les salariés sur les transitions en cours, leur temporalité et leurs conséquences afin que chacun puisse se positionner en « connaissance de cause »
- Tenir informés les salariés des dispositifs existants pour faire face aux changements

### Aval : une chronologie différente

La branche *réparations et entretien* de la filière va connaître une transformation de ces besoins en compétences moins soudaine que la branche industrielle. En effet, la part des motorisations thermiques au sein du parc roulant restera majoritaire encore plusieurs années et la part des motorisations électriques augmentera lentement.

## Des besoins à haut niveau de qualification ?

### Amont : Attirer les ingénieurs et cadres de l'industrie

Beaucoup des mutations en cours entraînent une hausse des besoins en compétences techniques, détenues par des profils à haut niveau de qualification. Nombreuses sont

effectivement les études pointant les fortes augmentations de besoins pour l'amont de la filière en ingénieurs et cadres dans des domaines comme l'électronique, l'électricité, la chimie, l'informatique... Dans ce contexte, il sera important de proposer des postes attractifs pour que les ingénieurs s'orientent en nombre suffisant vers le secteur automobile.

Il est cependant nécessaire de s'interroger sur les volumes correspondant à ces besoins à haut niveau de qualification. Si être correctement doté en ingénieurs et cadres est un enjeu primordial pour la construction automobile, ces besoins demeurent en volumes limités relativement aux besoins liés directement à la production. Les emplois nécessitant des niveaux Bac professionnel resteront majoritaires pour l'amont de la filière automobile.

#### Aval : développer les filières de niveau supérieur

Contrairement aux métiers de la branche industrielle, les métiers des activités aval de la filière automobile sont relativement spécifiques et nécessitent des formations dédiées.

Ces métiers relatifs à la réparation automobile ne vont cesser de se complexifier avec l'essor des motorisations électriques et le développement du numérique embarqué.

#### **Grand Est – Effectifs en formation sur les diplômes de la spécialité « Moteurs et mécanique auto »**

	Niveau V dont CAP	Niveau IV dont Bac Pro	Niveau III dont BTS	TOTAL
Apprentissage	2 631	1 132	513	<b>4 276</b>
Voie scolaire	272	2 218	139	<b>2 629</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2 903</b>	<b>3 350</b>	<b>652</b>	<b>6905</b>

Source : MEN / Traitement : OREF Grand Est

Ces transformations auront pour effet une augmentation du niveau de qualification nécessaire pour exercer les métiers de l'entretien et de la réparation automobile. A ce jour, en Grand Est, seulement 9% des effectifs en formation à destination de ces métiers sont formés au niveau BTS / Bac + 2.

Pour disposer des bonnes compétences sur notre territoire afin de préserver ces emplois, il faudra nécessairement augmenter les effectifs de ces formations post-bac notamment en incitant les titulaires d'un CAP ou d'un Bac pro à poursuivre leur formation à des niveaux supérieurs.

#### **Des référentiels de formation plus flexibles**

Actuellement, le rythme d'évolution de la carte nationale des formations professionnelles (1% par an) semble en décalage avec l'ampleur des mutations qu'entame la filière. L'incertitude qui caractérise ces transformations doit nous inciter à être plus réactif dans les évolutions de l'appareil de formation.

Les autorités régionales et compétentes en matière de carte des formations doivent s'appuyer sur la récente réforme des lycées professionnelles pour rendre la carte des formations plus cohérente avec les besoins. Un des objectifs de cette réforme consiste justement à transformer régionalement cette carte des formations à hauteur de 6% par an ces prochaines années.

Pour atteindre ces objectifs, il conviendrait de prioriser les évolutions de la carte des formations en lien direct avec les nombreuses mutations de la filière automobile.

#### **Développer l'apprentissage de l'électromobilité et du numérique embarqué dès la formation initiale**

D'après les témoignages recueillis par la commission prospective du CREFOP, les formations de la maintenance automobile dispensées dans les lycées professionnels du Grand Est restent

tournées vers les motorisations thermiques. A l'heure actuelle, le besoin naissant en compétences électrique et informatique pour ces métiers est comblé via la formation continue.

Les dernières données sur les immatriculations de véhicules électriques imposent l'intégration de ces nouvelles compétences dans les parcours de formation initiale en investissant notamment dans la formation des enseignants et dans l'acquisition de plateaux techniques conformes aux nouvelles exigences. L'utilisation des fonds dédiés à l'apprentissage pour moderniser les plateaux techniques des CFA et développer la mutualisation de ces plateaux avec les lycées professionnels pourrait constituer une proposition pertinente.

### **Disposer d'un Campus des Métiers et des Qualifications (CMQ) Filière automobile en Grand Est**

Les CMQ, regroupement d'établissements d'enseignement secondaire et supérieur, se construisent autour d'une filière correspondant à un enjeu économique national ou régional. Ils correspondent à un axe de développement de la région quant à sa vocation industrielle ; disposer d'un CMQ *Filière automobile* en Grand Est serait un atout pour affronter les transformations importantes touchant la filière.

#### Rendre attractifs les métiers de l'amont de la filière et attirer les ingénieurs de l'industrie

Les Campus transforment l'image de la formation professionnelle, tant du point de vue des entreprises que de celui des organismes de formation et des futurs apprenants. La dynamique d'un CMQ participe clairement à une valorisation des formations et des métiers qu'il porte à travers une meilleure mise en visibilité des formations existantes et des parcours envisageables, l'acquisition de plateaux techniques modernes, une pédagogie innovante, la transformation d'une filière en filière d'avenir...

#### Développer le rapprochement des établissements de formation avec les constructeurs

Les interactions continues écoles entreprises permises par la présence d'un CMQ facilitent la mise au point des modalités et des contenus de formation et sont un atout pour les enseignements proposés. Dans le cas de la filière automobile, le rapprochement des formateurs avec les constructeurs faciliterait la montée en compétence du corps enseignant sur l'électromobilité et le numérique embarqué, et représenterait un atout pour :

- Le calage concerté des périodes de formation en milieu professionnel
- Les concordances entre référentiels
- Le renforcement de la professionnalité des enseignants
- Le développement de stages en prise directe avec les constructeurs
- Le fait de disposer de formateurs d'horizons divers
- La Co-utilisation d'équipement technique

#### Des parcours de formation plus flexibles

Les liens étroits qui existent entre les différents partenaires d'un CMQ permettent une analyse plus précise et une meilleure diffusion des besoins en recrutement. Ils permettent d'inventer des parcours de formation adaptés aux enjeux et aux mutations actuelles.

L'apparition de l'électromobilité et de nouveaux usages bouleversent la filière automobile et ses métiers pour lesquels de nouvelles compétences deviennent nécessaires. Il est devenu urgent d'adapter la formation professionnelle à ces transformations. Un CMQ de par sa constitution en réseau peut y participer en favorisant le développement de nouvelles méthodes, situations et lieux d'apprentissage.

## **Développer des formations/diplômes de l'économie circulaire et du recyclage propre à la filière**

A ce jour, un seul titre de branche (Démonteur automobile spécialiste), à destination des casses automobiles, atteste des capacités à mener des activités de diagnostic des véhicules hors d'usage, de mise en sécurité, de dépollution, de démontage et de tri des pièces et des matières dans le respect des normes environnementales.

Dans un contexte où le recyclage est de plus en plus encouragé et où les composants des véhicules changent (batterie, composants électroniques, camera...), il serait pertinent d'investir dans l'acquisition de compétences sur l'intégralité du cycle de vie des véhicules sans oublier les étapes de recyclage et de démolition.



## Tableaux de bord

### « Éclairer »

Des portraits de territoire à l'échelon régional et infrarégional, des analyses sectorielles ainsi qu'un suivi d'indicateurs clés, des études qualitatives.

Des documents actualisés en continu

## + Médias

### « Partager »

Multimédias pour rester informé/connecté

## Études et analyses Réflexions prospectives

### « Approfondir »

Des informations-clés aisément exploitables pour faciliter et approfondir la réflexion sur un territoire, un secteur d'activité, la formation, un public spécifique...

### « Anticiper »

Des éléments prospectifs : tendances perceptibles et défis à venir

## Documents outils

### « Accompagner »

Des outils pour aller plus loin

## OREF Grand Est

[www.oref.grandest.fr](http://www.oref.grandest.fr) - Tél. 03 88 15 66 08

Siège de la Région,  
site de Strasbourg  
1 place Adrien Zeller  
67070 STRASBOURG cedex

Hôtel de Région,  
site de Châlons  
5 rue de Jéricho - CS 70441  
51037 CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE



La Région  
**Grand Est**