

autofocus

LA LETTRE DE L'OBSERVATOIRE DE L'ANFA

Interpréter l'évolution des effectifs en formation initiale des Services de l'Automobile.

La base de données ANFA Géode

L'analyse des effectifs en formation initiale des certifications des services de l'automobile provient d'une base de données développée par l'ANFA pilotée par un groupe de collaborateurs des délégations régionales ANFA.

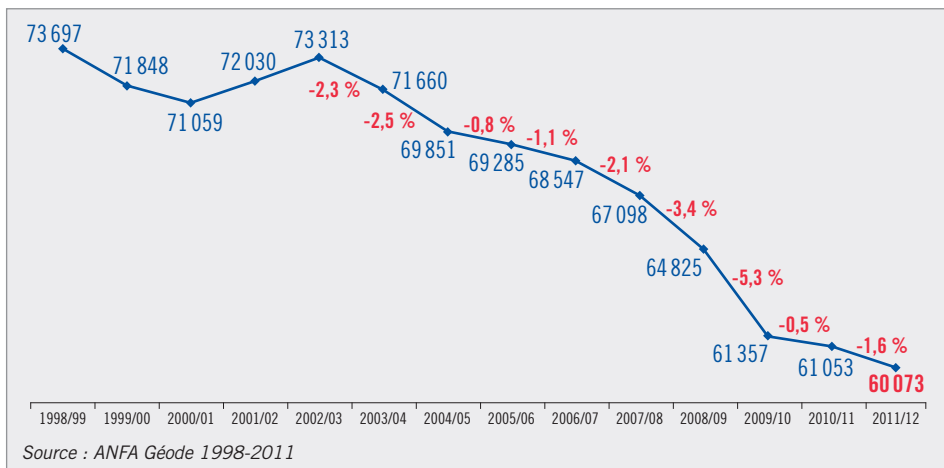
Chaque année à partir d'octobre les conseillers pédagogiques ANFA collectent auprès des établissements de formation initiale leurs effectifs en formation des certifications reconnues par la Convention Collective des Services de l'Automobile : il s'agit des effectifs réels et non d'inscriptions.

Le traitement national est assuré par l'Observatoire de l'ANFA. Géode permet de disposer en quelques mois d'une information efficace et réactive sur l'évolution des effectifs en formation.

Evolution des effectifs : 60 073 jeunes en formation initiale

C'est la neuvième année de baisse des effectifs en formation initiale automobile enregistrée par les services de l'ANFA.

Évolution des effectifs en formation initiale automobile

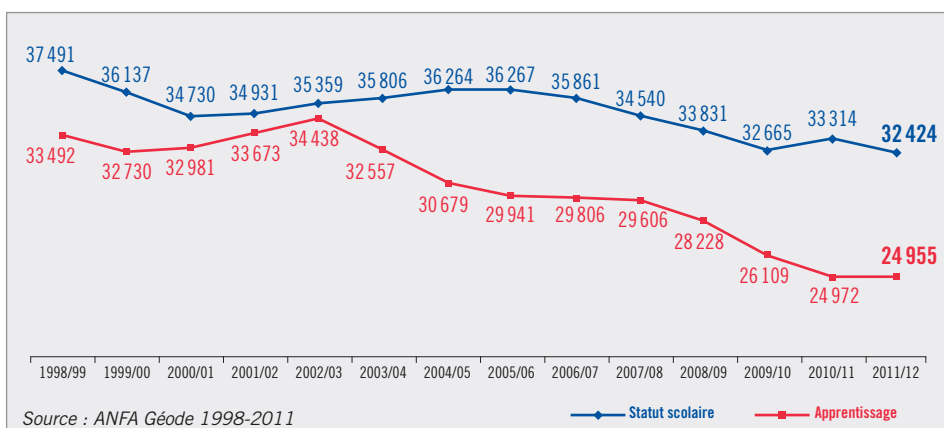


Entre les rentrées 2002 et 2011, les formations initiales automobiles ont perdu 18,1 % de leurs effectifs en formation : désormais, 60 073 jeunes sont formés en 2011-2012 aux métiers des services de l'automobile.

La particularité de la rentrée 2011 est que la baisse des effectifs en formation a été entièrement supportée par les Lycées (-2,7 % par rapport à 2010) tandis que **les effectifs en apprentissage semblent se stabiliser** (-0,1 %) ;

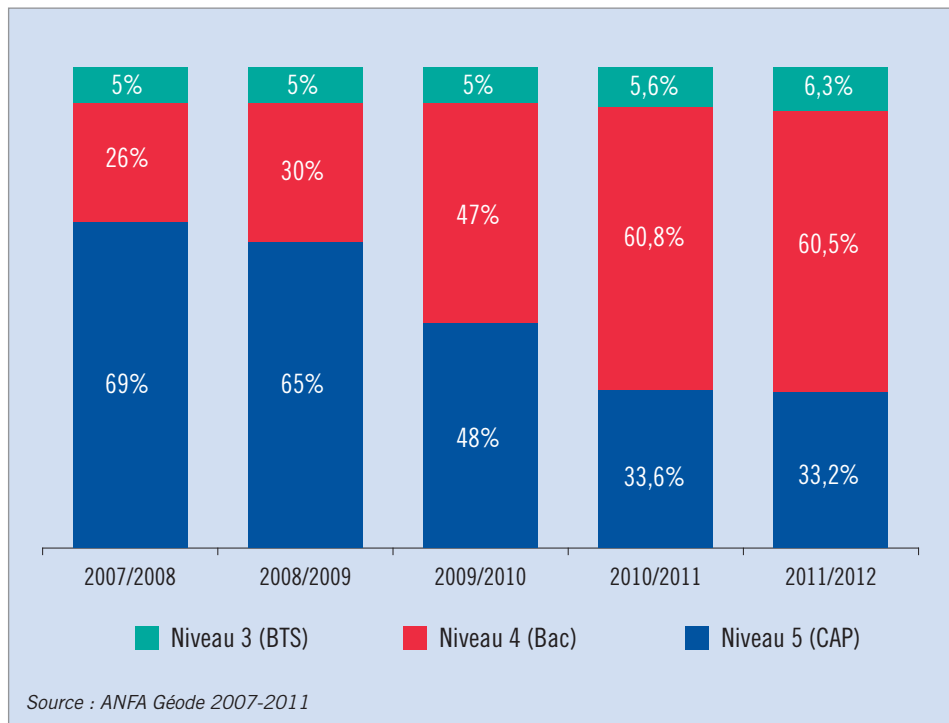
même si pour l'apprentissage, cette évolution s'inscrit dans une tendance générale très baissière (perte de -27,5% des effectifs en formation en apprentissage entre 2002 et 2011). Une stabilisation des effectifs en apprentissage reste toutefois un bon signe pour l'emploi sectoriel car l'apprentissage est lié à la présence de débouchés d'emploi et in fine, à une activité économique qui maintient l'emploi.

Évolution des effectifs en formation initiale automobile par modalité de formation



Evolution des effectifs par niveau de formation : le niveau III en constant développement.

Répartition des effectifs en formation initiale automobile par niveau 2007 à 2011

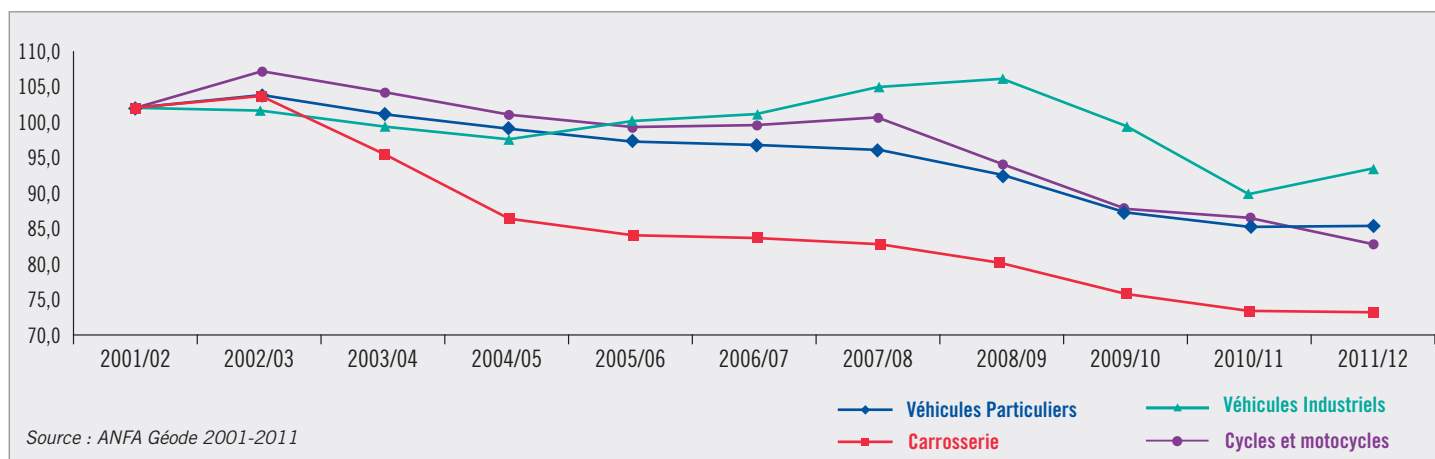


La mise en place du Bac Pro 3 ans, généralisé en 2009 et la suppression du BEP ont redessiné la répartition des niveaux de formation préparés dans l'automobile. Entre 2009 et 2010, les effectifs en niveau IV (Bac) gagnaient 29% dans l'automobile, tandis que le niveau V perdait 30% de ses effectifs. Entre 2010 et 2011 la situation s'est stabilisée et la baisse des effectifs se répartit sur le niveau V (-3%) comme sur le niveau IV (-2%) ; les effectifs sous statut scolaire étant encore une fois, principalement impactés.

Le niveau III progresse en revanche constamment (+9% entre 2009 et 2010 ; +11% entre 2010 et 2011). Cette année l'apprentissage voit ses effectifs de niveau III progresser de 16% ; les effectifs de niveau III en apprentissage pourraient dépasser les niveaux III sous statut scolaire dans les prochaines années. **L'apprentissage en CFA semble être de plus en plus utilisé pour terminer ses études et le statut scolaire pour les débiter.** Le rallongement général de la durée des études mais aussi la jeunesse et la moins grande maturité de jeunes issus de Bacs Pro 3 ans qui arriveront sur le marché de l'emploi une année plus tôt ouvrent des perspectives naturelles au développement des BTS AVA.

Sur beaucoup de spécialisations, les effectifs en formation en apprentissage 2011-2012 marquent une rupture de tendance.

Évolution du nombre d'apprentis en formation automobile par spécialisations (Base 100 en 2001)



En dehors du Véhicule Industriel, les effectifs par spécialisations, tous modes de formation confondus sont marqués par une baisse en 2011-2012. Les effectifs en temps plein diminuent en Carrosserie et dans la filière Maintenance VP mais progressent dans le secteur du Véhicule Industriel et du Cycle et du Motocycle.

Il est plus particulièrement intéressant de s'intéresser aux évolutions sectorielles spécifiques de l'apprentissage : elles représentent de bons indicateurs de la confiance des entreprises vis-à-vis l'emploi. En apprentissage les effectifs en formation automobile enregistrent de fortes

baisses sur le long terme, quelle que soit la spécialité de formation. La carrosserie est par exemple marquée par une chute des effectifs en apprentissage très prononcée de 2002 à 2011 mais en 2011-12, l'année est plutôt stable (-0,3% par rapport à l'an dernier). Parallèlement, l'apprentissage progresse certes modérément mais pour la première fois depuis 2002 dans la filière Maintenance de Véhicules Particuliers (+0,35%). Cela peut être un signe de stabilisation de l'emploi dans le secteur.

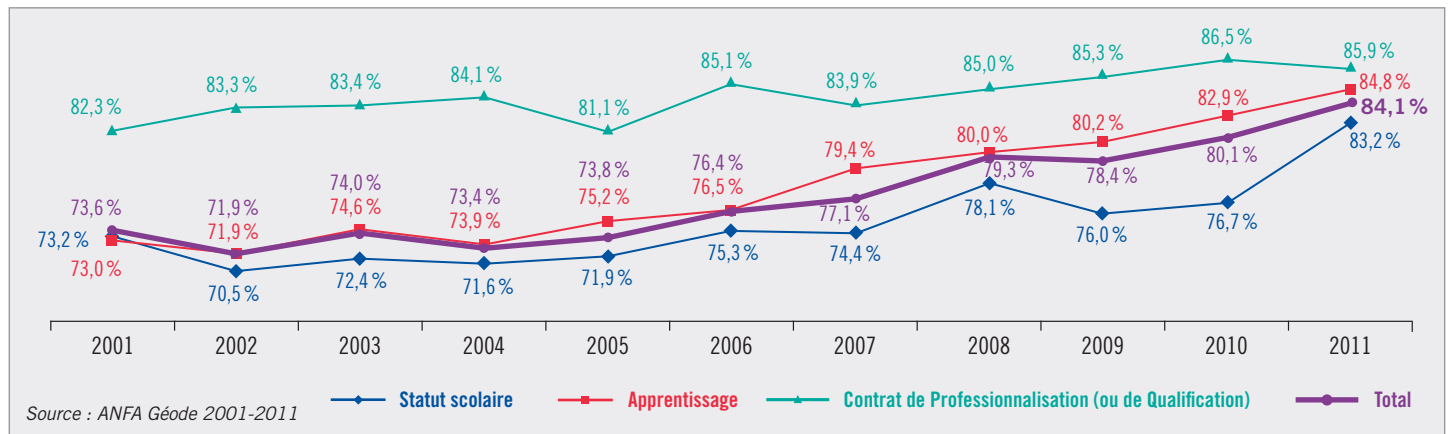
La filière cycles et motocycles chute depuis la baisse de l'emploi corrélative à la crise écono-

mique de 2008. La filière représente une préoccupation importante pour les CFA qui tentent de maintenir ces formations.

Les deux années de fortes baisses des formations initiales et de l'emploi dans le commerce et la réparation de poids lourds montrent la forte réactivité de ce secteur à la conjoncture économique du transport routier. De même que le transport de marchandise a redémarré en 2010, l'emploi et l'apprentissage dans le secteur du commerce et de la réparation de poids lourds sont de nouveau en croissance.

Résultats aux examens : toujours de bons résultats des jeunes formés en alternance.

Évolution des résultats aux examens des jeunes formés aux métiers des services de l'automobile par appareil de formation



En apprentissage, les résultats généraux aux examens sont plus élevés que ceux préparés en temps plein depuis environ 10 ans. A l'origine, la répartition des niveaux de formation par appareil de formation expliquait en partie ce phénomène (part importante des niveaux V en CFA avec des taux de réussite importants/ part importante des niveaux IV en lycée avec des taux de réussite

plus faibles). Aujourd'hui, en apprentissage, la réussite aux examens est équivalente, voire un peu supérieure en niveau IV (84% de réussite en apprentissage/ 82% en temps plein) et en niveau V (86% de réussite aux examens en apprentissage / 84% en temps plein). Toutefois, alors qu'il y avait eu de grands écarts en 2010 entre CFA et lycées, en 2011, l'ensemble des

appareils de formation tourne finalement autour de 84% de réussite aux examens.

En juin 2012, les examens de la promotion de la grande cohorte des Bacs Pro 3 ans pourraient modifier ces équilibres (le taux de réussite des premiers Bacs Pro 3 ans VP sortis de l'appareil de formation en 2011 tourne en effet autour de 71%)

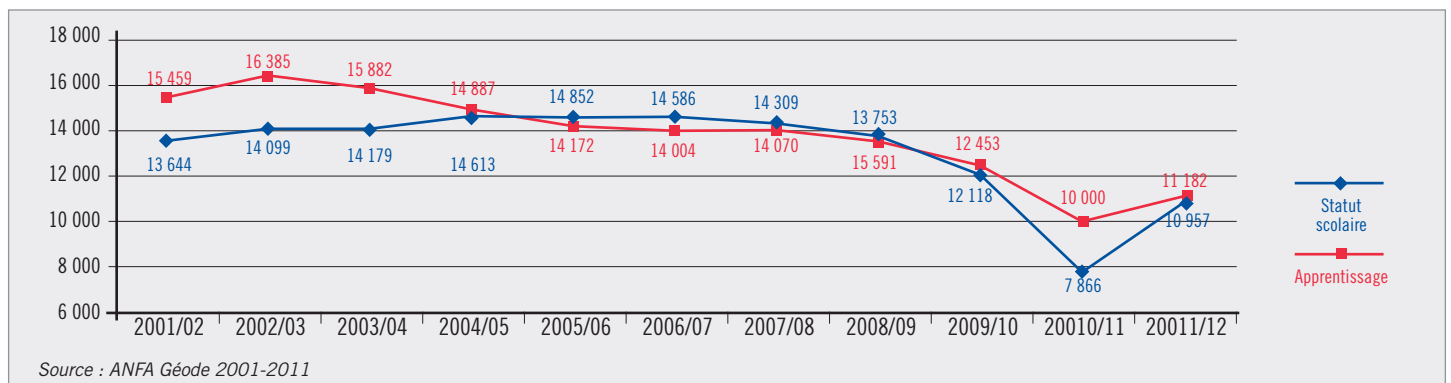
Un décalage entre les stocks et les flux de sorties de jeunes issus de formations des services de l'automobile.

En 2009-2010, l'Observatoire de l'ANFA a constaté que pour le Bac Pro, le CAP ou le BEP, les lycées perdaient en moyenne 5% de leurs effectifs entre la première et la seconde année de formation, tandis que les

CFA gagnaient 8% de leurs effectifs en cours de cursus. **Il est vraisemblable que l'on puisse parler d'un transfert d'appareil de formation entre la première et la deuxième année au sein même d'un cursus d'étude.** Ainsi, le nombre de

jeunes sortants de CFA est aussi important que le nombre de jeunes sortants de lycée (alors que les effectifs en lycée sont un quart plus importants que ceux en CFA).

Évolution du nombre de jeunes de dernière année de formation CAP, BEP et Bac Pro des métiers des services de l'automobile



La forte baisse du nombre de sortants de formation en 2010 et l'augmentation de 2011 sont mécaniques : elles sont liées à la rétention des anciens BEP une année de plus sur un cursus Bac Pro 3, puis à la présence simultanée de jeunes de dernière année des Bacs Pro 2 ans et 3 ans en dernière année de formation en 2011-12. Avec la sortie des derniers Bacs Pro

2 ans en juin 2012, mécaniquement, les flux de sortants devraient reprendre leur rythme normal en 2012-2013.

L'Observatoire de l'ANFA avait anticipé ce phénomène en appliquant les ratios de « transferts » entre les appareils de formation étudiés les années précédentes. D'après ces projections, le nombre de jeunes en dernière

année de diplôme de lycée aurait d'ailleurs dû être légèrement supérieur aux jeunes en dernière année de diplôme de CFA en 2011-2012. Or, l'inverse a été constaté. **Cela signifie sans doute que la réforme du Bac Pro 3 ans a accentué les phénomènes de transfert d'un appareil de formation à l'autre en cours de cursus Bac Pro en direction des CFA.**

Les effets du Bac Pro 3 ans : stratégie des CFA

À la suite d'une étude mise en place pour comprendre les situations de baisse d'effectifs en apprentissage, l'Observatoire de l'ANFA n'a pas été en mesure d'identifier une stratégie « gagnante » (en termes de croissance d'effectifs en formation) des CFA vis-à-vis de la réforme du Bac Pro en trois années. (Attentisme vis-à-vis

du Bac Pro 3 ans ou anticipation de la réforme). Tout au plus, l'Observatoire a plutôt constaté que d'une part, les CFA n'ayant jamais ouvert de Bac Pro (2 ans ou 3 ans) ont plutôt une évolution d'effectifs favorable et que d'autre part, fermer un cursus BEP sans ouvrir de cursus Bac Pro 3 ans pèse défavorablement sur

les effectifs. Ce qui est assez logique.

En apprentissage, et en raisonnant à effectifs constants, on peut considérer que les CFA ont réparti leurs anciens effectifs BEP à 75% en direction d'un cursus Bac Pro 3 ans et à 25% en direction d'un CAP.

Les effets du Bac Pro 3 ans : la sortie de juin 2012

Avec la réforme du Bac Pro 3 ans, en juin 2012, environ 3500 jeunes de plus que l'an dernier vont sortir de leur formation CAP ou Bac Pro. Au total ce sont près de 25 000 jeunes qui sortiront de formation diplômante automobile. Ils risquent de générer un afflux de demande vers des poursuites d'études (BTS) et un certain

engorgement de l'appareil économique sectoriel qui n'a besoin que d'environ 8 000 ouvriers par an, voire 10 000 au mieux si la conjoncture économique sectorielle est favorable. À l'heure où les flux de jeunes sortants de formation sont marqués par des variations importantes, il paraît plus que jamais nécessaire

de comprendre quels sont les facteurs qui influent sur l'évolution des effectifs en formation automobile.

(Source ANFA- Prospective en besoin de main d'œuvre à qualifier à l'horizon 2015).

La démographie des jeunes de 16 ans : principal vecteur d'évolution de la population lycéenne.

Jusqu'en 2010, l'évolution du nombre de jeunes de 16 ans, (âge moyen de la population en lycée et CFA) était orientée à la baisse. À partir de 2011, il est orienté à la hausse.

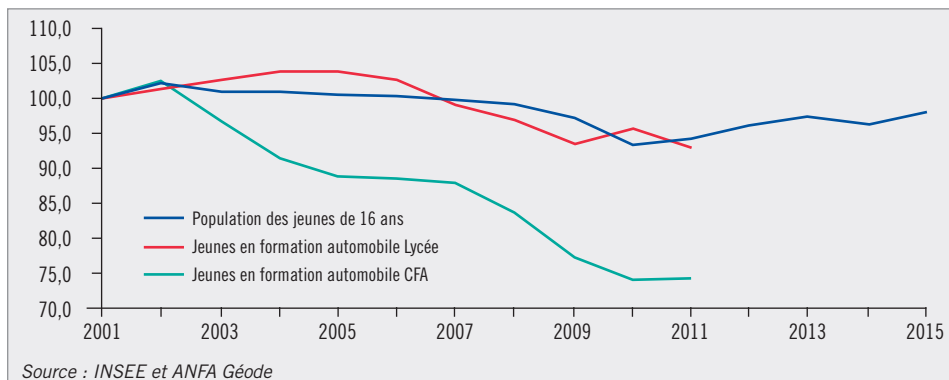
À quelques détails près, il est assez marquant de constater :

- d'une part que l'évolution des effectifs en formation automobile en lycée est très proche de l'évolution démographique des jeunes de 16 ans ;
- et d'autre part que l'évolution des effectifs en apprentissage en est très éloignée.

Une analyse de la répartition géographique départementale un peu fine des effectifs en lycée montre que dans certaines régions ou départements, la part de l'apprentissage est historiquement faible et donc celle des lycées historiquement forte, comme en Morbihan, Finistère ou dans le Nord-Pas de Calais.

Mais outre ces situations particulières, il ressort que les lycées préparant aux métiers des services de l'automobile se sont implantés à la fois aux endroits où la population est présente (grandes agglomérations) mais encore et surtout, les effectifs en lycées sont surreprésentés dans les lieux où se trouvent

Évolution des effectifs en formation automobile par appareil de formation comparé à l'évolution démographique des jeunes de 16 ans. (Base 100 en 2001)

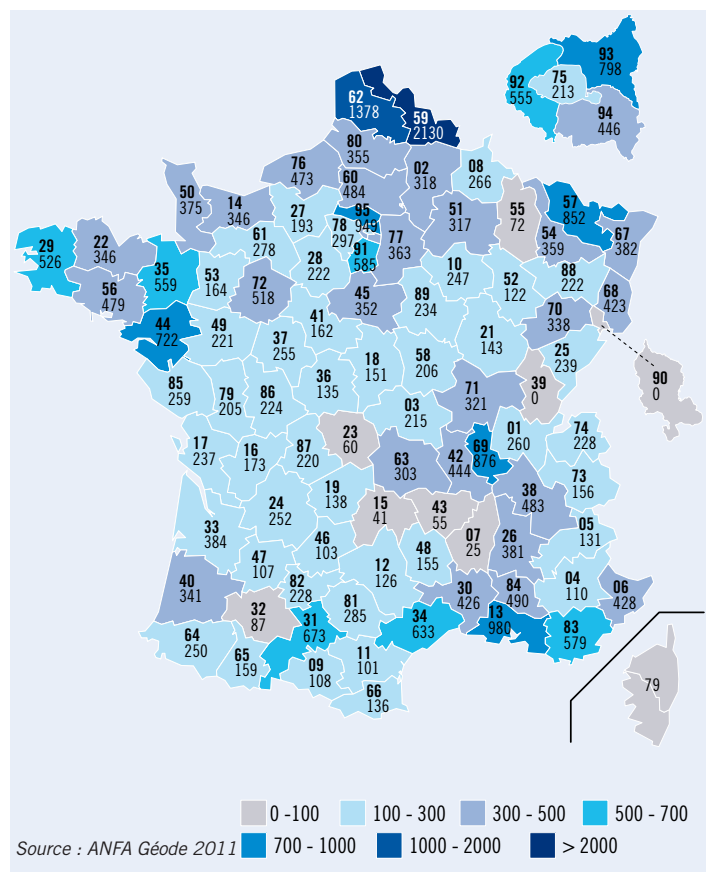


les populations issues des catégories sociales d'ouvrier. Un parallèle intéressant peut être fait entre le revenu fiscal par département et la part de jeunes formés comparé au nombre de salariés en exercice dans le Commerce et la Réparation Automobile.

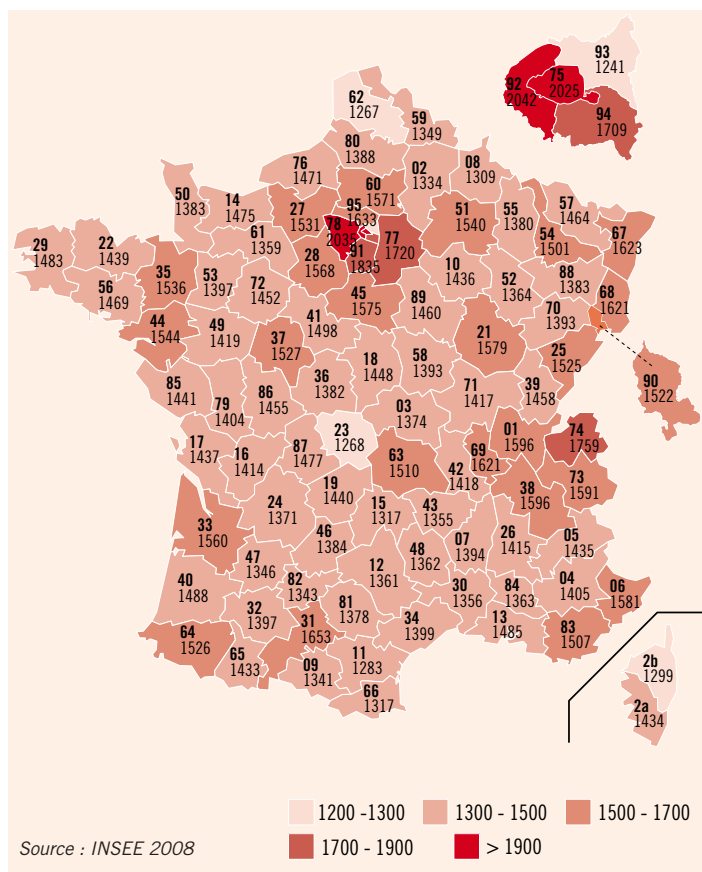
Plusieurs exemples sont à souligner : la Seine-Saint-Denis, revenu fiscal faible, forme 21 jeunes pour 100 salariés en exercice dans le

CRA alors que les Yvelines, revenu fiscal élevé ne forment que 6,5 jeunes pour 100 salariés en exercice. Alors que l'emploi en grande couronne parisienne est bien plus favorable dans le CRA qu'en petite couronne, les formations automobiles en lycée se sont implantées aux endroits où se trouvait historiquement la population qui remplit sociologiquement ces lycées professionnels.

Effectifs en formation en lycée par département



Revenu fiscal médian par département



Le même parallèle peut être fait en Bourgogne où la riche Côte-d'Or ne forme que 10 jeunes pour 100 salariés alors que la Saône-et-Loire et ses bassins industriels forme plus de 18 jeunes pour 100 salariés. La même situation peut être étudiée sur d'autres départements mais les bassins d'emploi semblent un niveau plus pertinent pour mieux appréhender ce phénomène.

Il existe donc un lien très fort entre la démographie des jeunes, et plus spécifiquement la démographie locale des jeunes fils d'ouvriers qualifiés et la population des jeunes formés en lycée aux métiers des services de l'automobile.

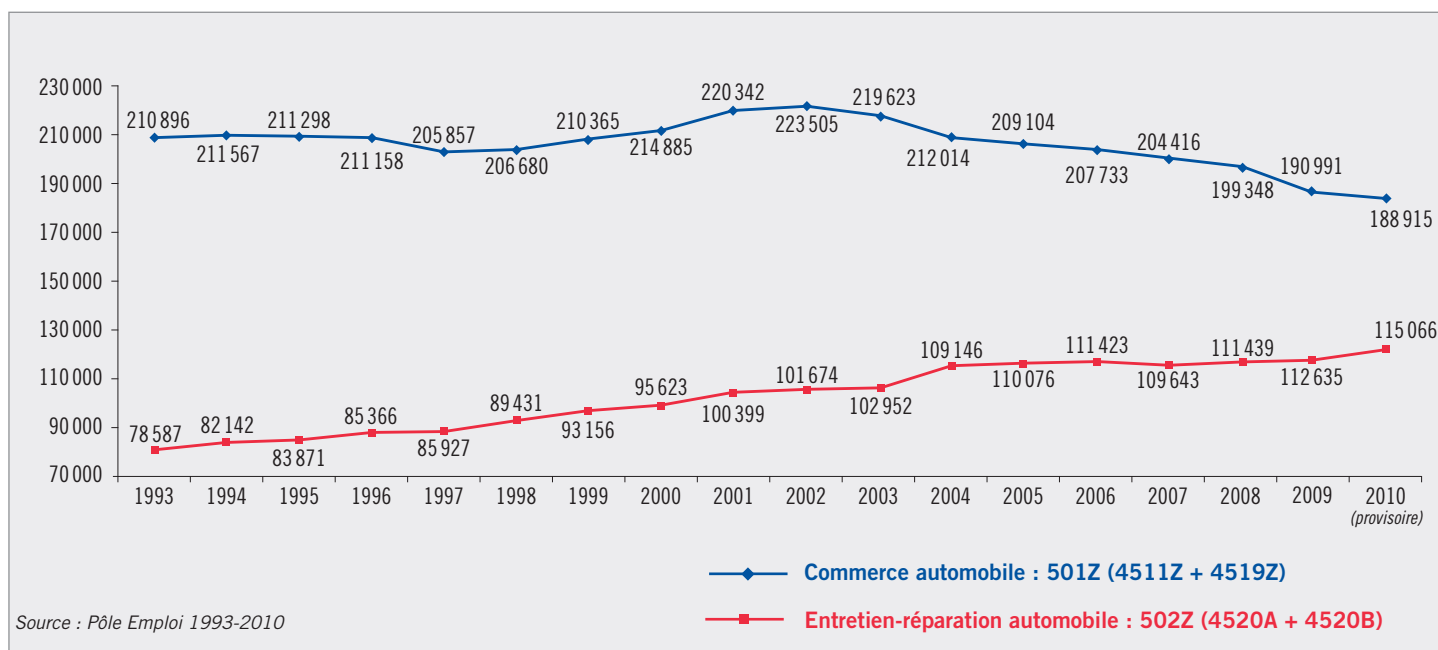
L'évolution des effectifs en CFA semble par contre répondre à un fonctionnement différent.



La situation économique sectorielle affecte le développement de l'apprentissage.

Non que la démographie n'affecte pas les CFA (notamment dans les zones où deux offres de formation se côtoient) mais d'autres facteurs influent plus lourdement.

Évolution du nombre de salariés



C'est encore une fois la mauvaise situation de l'emploi sectoriel qui explique en grande partie l'évolution négative de l'apprentissage. L'étude « Modalités de recours à l'apprentissage, pratiques et représentation » menée par AVAES en mai 2011 pour l'Observatoire de l'ANFA montre que le recours à l'apprentissage s'inscrit dans une politique plus large de recrutement quel que soit le profil de l'entreprise. Les apprentis constituent la première variable d'ajustement à la conjoncture.

Or, celle-ci n'est pas bonne pour les concessions françaises : elles perdent de l'emploi depuis 2002. Les raisons en sont sans doute multiples :

- le prix du pétrole a commencé à augmenter à partir de 2003. La part du poste carburant augmentant dans le budget automobile des ménages, ceux-ci ont tenté de contrôler ces dépenses en limitant leur budget lié à l'achat de véhicules (souvent en achetant des véhicules d'occasion à la place de véhicules neufs).
- selon l'hypothèse défendue par le Gerpisa, la structure du pouvoir d'achat des ménages et la diminution du volume d'acheteurs potentiels n'aurait pas été prises en compte par les

constructeurs qui ont continué à ne proposer majoritairement que des véhicules au prix moyen élevé.

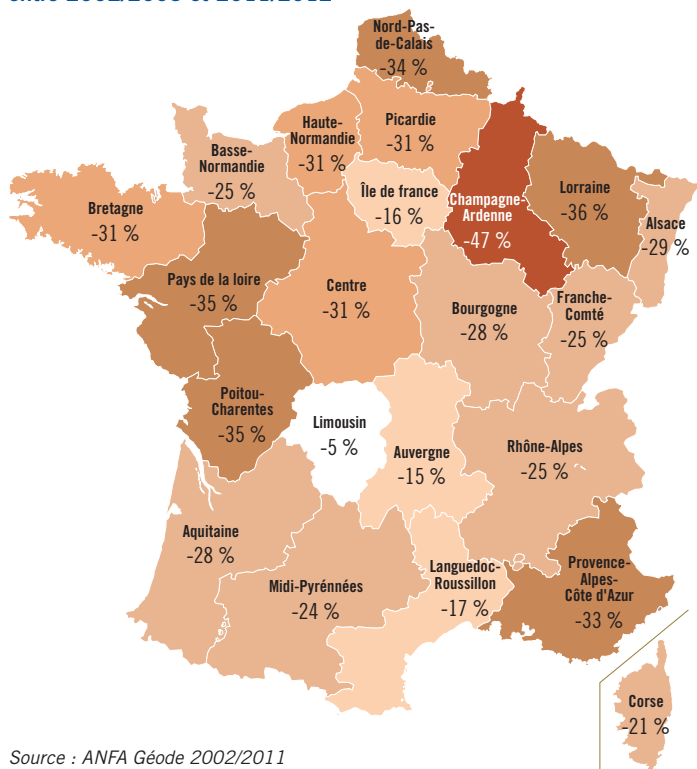
- même si initialement, les concentrations des groupes ont davantage créé d'emploi (emploi centraux, postes RH, comptables, logistique...) que détruit, il est vraisemblable que dans les phases de rationalisation des mouvements de concentration des années 2005 à 2010, l'emploi ait pu désormais être affecté.
- à partir de 2008, les automobilistes ont développé une « consommation de crise » (recherche du prix en matière d'entretien-réparation automobile), ce qui a pu les éloigner des réseaux de marque même durant la période de garantie jusqu'alors protégée.
- enfin, la fiabilité des modèles et l'augmentation des périodes entre les entretiens sur les modèles récents ont contribué à limiter les entrées-ateliers des réseaux des constructeurs.

Même si l'emploi est assez constant dans les petites entreprises de l'entretien réparation (MRA) qui traitent des véhicules assez âgés, les ateliers des concessions font face à une réduction des entrées-atelier préjudiciables à l'emploi.



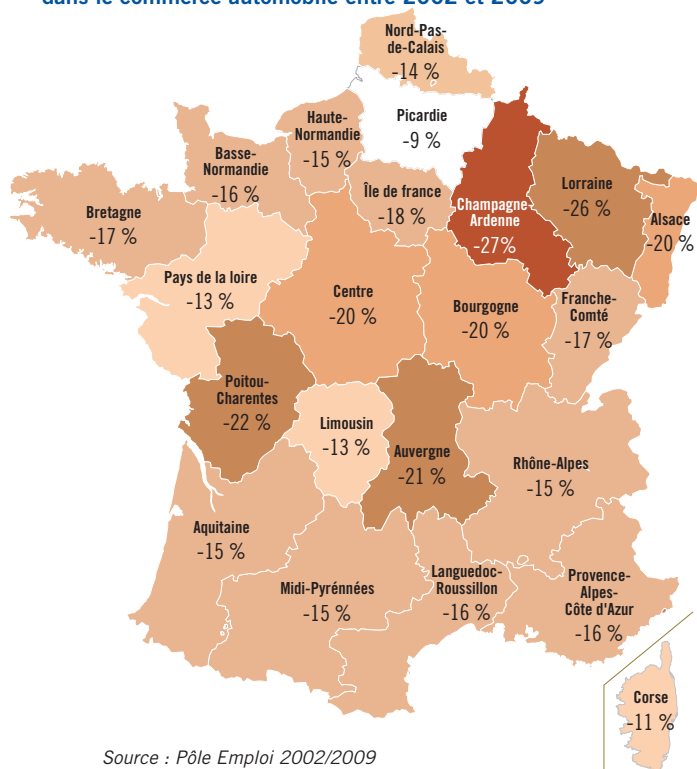
57 % des CFA en très forte baisse d'effectifs à long terme sont situés dans un contexte régional d'évolution de l'emploi défavorable, voire très défavorable. 62 % des CFA en progression d'effectifs voire en baisse mesurée sont situés dans un contexte d'évolution de l'emploi favorable. La situation économique sectorielle n'explique pas toutes les baisses d'effectifs de chaque CFA mais elle constitue l'élément d'interprétation macro-économique majeur des baisses d'effectifs en apprentissage dans les services de l'automobile aujourd'hui.

Evolution des effectifs en apprentissage par région entre 2002/2003 et 2011/2012



Source : ANFA Géode 2002/2011

Evolution de l'emploi dans le commerce automobile entre 2002 et 2009



Source : Pôle Emploi 2002/2009

La région où l'emploi a le plus baissé dans le commerce automobile ces dernières années est la Champagne-Ardenne (-27 % entre 2002 et 2009). C'est également la région où l'apprentissage a le plus régressé (-47 % entre 2002 et 2011).

Un travail régional sur le Languedoc-Roussillon a également démontré que la croissance du parc en circulation (lié notamment à des flux migratoires importants en direction de la région concernée) avait un effet positif sur l'emploi sectoriel et in fine sur le développement de l'apprentissage.

Si le lien entre emploi et effectifs en apprentissage est net, la présence de contre-exemples permet d'affirmer qu'il existe des marges de manœuvre de développement de l'apprentissage même en contexte défavorable.

La rentrée 2012 a vu des progressions d'effectifs en apprentissage par rapport à 2011 dans des régions comme la Lorraine (+6%), la Bretagne

(+5 %), Rhône-Alpes (+4 %), Nord-Pas de Calais (+2 %) ou l'île de France (+2 %). Or, il s'agit des 5 régions où les primes à la casse ont le mieux permis de renouveler le parc de véhicules de plus de 10 ans¹. On peut former l'hypothèse suivante : les primes à la casse ont peut-être temporairement remplis les ateliers des concessions en véhicules sous garantie préservant ainsi temporairement l'emploi dans l'après-vente des concessions.

La relation entre l'apprentissage et l'emploi et entre la démographie et les lycées permettent d'interpréter de grandes tendances nationales mais cependant pas d'expliquer l'ensemble des évolutions d'effectifs qui affectent singulièrement chaque lycée et chaque CFA. Par exemple, l'histoire des régions françaises et de leur relation à l'apprentissage est encore un élément interprétatif des évolutions d'effectifs. Les travaux sur l'évolution des effectifs en apprentissage ainsi qu'une enquête des

délégations régionales ANFA auprès de CFA dont les effectifs progressaient ont permis de mettre en exergue que plusieurs situations pouvaient favoriser la croissance d'effectifs en apprentissage : le dynamisme des équipes pédagogiques et des projets de direction, la mise en place d'outils et de services aux entreprises facilitant la période de l'apprentissage ou encore la qualité du suivi des jeunes en apprentissage.



Enfin, les effectifs en formation en CFA semblent plutôt bien se réguler naturellement aux besoins de l'emploi tandis que l'évolution des effectifs en lycée se régule à travers sa population. Tandis que les conseils régionaux et la Branche professionnelle sont très actifs sur les régulations des effectifs en apprentissage, il existe peu d'outils de régulation économique à un échelon local des effectifs en formation automobile en temps plein. Pour autant, malgré les carences de l'emploi sectoriel, existe-t-il beaucoup d'alternatives de formation à proposer pour des jeunes issus des grands bassins ouvriers ?

1 : Source : « Le Point sur » Commissariat Général du Développement Durable, SOES, mai 2010.