

DEVENIR DES LYCEENS ET DES APPRENTIS 7 MOIS APRES LEUR SORTIE DE FORMATION.

Données 2002

**Ce dossier est édité par l'Observatoire de
L'Association Nationale pour la Formation Automobile**

Service études et prospectives

108, rue du Moulin des Landes

44985 Sainte-Luce-sur-Loire

02.28.01.08.01

observatoire@anfa-auto.fr

A participé à cette édition :

Jocelyn GOMBAULT

Edition 09/04, Sainte-Luce-sur-Loire (Loire-Atlantique)

31 pages

Table des matières

| | |
|--|----|
| Résumé | 3 |
| Champs de l'enquête – Rappels | 4 |
| Méthodologie..... | 5 |
| | |
| 1ère partie : Situation générale de l'insertion dans l'emploi | 7 |
| 1. Quelques indicateurs | 8 |
| 1.1 Recul du taux d'emploi..... | 8 |
| 1.2 L'accès à l'emploi durable ne s'améliore plus..... | 9 |
| 1.3 Précisions sur les jeunes en emplois aidés..... | 10 |
| 2. Niveau, filière de formation et insertion professionnelle | 11 |
| 2.1 Niveau de formation | 11 |
| 2.2 L'influence de la filière de formation..... | 12 |
| 2.3 Indicateurs cumulés : Taux d'emploi par filière, niveau et type d'établissement..... | 13 |
| 3. Taux de maintien dans l'entreprise formatrice..... | 14 |
| | |
| 2e partie : Secteur, activité et branche d'insertion des jeunes. | 16 |
| 1 Répartition des jeunes en emploi selon l'effectif salarié de l'employeur. | 17 |
| 1.1 Une répartition essentiellement dans les entreprises de 10 salariés et plus | 17 |
| 1.2 Situation professionnelle des jeunes selon l'effectif salarié de leur employeur ... | 19 |
| 2 La primo-insertion professionnelle dans le Commerce et la Réparation Automobile (CRA)..... | 20 |
| 2.1 Part des jeunes en emploi dans le CRA..... | 20 |
| 2.2 L'influence du mode de formation..... | 21 |
| 2.3 L'influence du niveau de formation | 22 |
| 2.4 L'influence de la filière de formation..... | 22 |
| 2.5 Situation professionnelle des jeunes insérés dans le CRA..... | 23 |
| | |
| 3eme partie : Caractéristiques des postes occupés : salaires, temps de travail. | 24 |
| 1 Ressources d'entrée dans la vie active | 25 |
| 1.1 Salaires des jeunes formés aux métiers de l'automobile : une évolution en demi-teinte. | 25 |
| 1.2 Salaire d'entrée dans la vie active comparé : Commerce et réparation automobile / hors Commerce et réparation automobile | 26 |
| 1.3 L'importance du mode de formation, du niveau et de la filière sur le salaire..... | 27 |
| 1.4 L'influence de l'effectif salarié de l'employeur sur le salaire d'entrée dans la vie active | 29 |
| 2 Durée de travail..... | 30 |
| Pour aller plus loin : | 31 |

Résumé

En février 2003, 7 mois après être sortis des sessions de formation 2002 des filières automobiles :

- **68 %** des anciens apprentis et lycéens **ont trouvé un CDD ou un CDI** : cet indicateur baisse de trois points par rapport à l'année dernière. Ce phénomène est lié à la chute de l'emploi dans l'industrie.
- L'insertion de jeunes en emploi dans le Commerce et la Réparation Automobile s'améliore et passe de 48% à **52%**.
- Le **salaire moyen** des jeunes sortant de formation automobile est de **1287 € bruts** en primo-insertion (**1004 € nets**). La moitié des salaires correspond au SMIC 2002, 15% des salaires sont inférieurs à ce dernier et 35% sont supérieurs.

Les différences entre les jeunes sortant d'apprentissage et les jeunes sortant de lycée sont identiques à l'année précédente. Les apprentis disposent :

- d'un meilleur taux d'emploi.
- d'un meilleur accès à l'emploi durable (CDI).
- d'une meilleure insertion dans le CRA.

Mais une rémunération moyenne légèrement plus faible due au poids des niveaux V en apprentissage.

Les indicateurs nationaux sur l'emploi de 2003 ne permettent pas de prévoir une amélioration des taux d'emplois des jeunes sortis de formation en 2003.

Champs de l'enquête – Rappels

Deux enquêtes permettent de caractériser le devenir des lycéens et des apprentis sortis de formation : les enquêtes IVA (Insertion Vie Active) et IPA (Insertion Professionnelle des apprentis). Conduites par le Ministère de l'Education Nationale, elles ont pour objectif d'apprécier l'insertion professionnelle des jeunes 7 mois après leur sortie du système de formation. Ainsi, les jeunes ayant quitté leur établissement de formation en 2002, diplômés ou non, ont été interrogés en 2003.

Les données exploitées par l'Observatoire de l'ANFA concernent l'ensemble des jeunes sortis du système éducatif, ayant suivi une formation professionnelle dans les métiers de l'automobile, en centre de formation par apprentissage ou en lycée professionnel. La dernière étude de l'Observatoire sur ce sujet exposait les données de 2000 et 2001. L'actuel dossier présente les résultats de 2002. Dans la mesure du possible, des comparaisons seront effectuées entre 1999, 2000, 2001 et 2002.

Les enquêtes IVA et IPA interrogent environ un tiers de l'effectif global des jeunes sortant de formation.

Source : IVA, IPA 1999/2000/2001 – Ministère de l'Education Nationale

Nombre de questionnaires saisis de la population de référence ANFA

| | Lycéens | Apprentis |
|-------------------|---------|-----------|
| 1999 ¹ | 3694 | 4479 |
| 2000 ² | 2904 | 4979 |
| 2001 ³ | 3461 | 4867 |
| 2002 ⁴ | 3803 | 5263 |

1 Données manquantes : Académie de Clermont-Ferrand

2 Données manquantes : Lycéens : Académies d'Orléans et de Versailles
Apprentis : Académies de Bretagne et de Clermont-Ferrand.

3 Données manquantes : Académie de Lille (uniquement pour les apprentis)

4 Données manquantes : Apprentis : Académies de Limoges, Créteil, Versailles, et Paris

Il conviendra de garder à l'esprit dans chaque interprétation que les données IPA des trois académies franciliennes sont absentes en 2002 et qu'elles représentent près de 15% de l'effectif national des apprentis en formation. Toutefois si une tendance d'IPA est également confirmée par IVA (représentée sur l'ensemble du territoire), nous l'acterons comme tendance nationale.

Les tris effectués sur l'enquête IVA/IPA 2002 ne permettent pas de sortir du cadre du traitement des enquêtes IVA-IPA 2000 et 2001. Nous proposerons donc un plan identique au dossier de 2002 en insistant sur les données d'évolution et les éléments de comparaison qui pourrait s'avérer instructifs à la compréhension globale.

Méthodologie

Taux d'emploi.

Pour mesurer le degré d'insertion professionnelle des sortants de formation, le principal indicateur utilisé dans ce dossier est celui du taux d'emploi.

Nous appellerons ici taux d'emploi, le ratio de la somme des individus embauchés au titre d'un contrat à durée déterminée ou indéterminée (CDI et CDD), hors contrats en alternance (contrat de qualification, d'adaptation, d'orientation) et contrats aidés (contrats emploi solidarité, contrats Fillon...), sur la population totale étudiée. Par ailleurs, dans l'estimation du taux d'emploi, la population effectuant son service national, n'est pas prise en compte. Il s'agit en effet d'une étape avant l'entrée sur le marché du travail. En outre cette situation tend à devenir marginale en raison de l'arrêt du service national obligatoire (loi du 28/10/1997¹).

Il conviendra à cet égard de ne pas effectuer de comparaisons entre ce « taux d'emploi » et le « taux d'emploi » de l'INSEE (la proportion de personnes disposant d'un emploi (c'est-à-dire une activité salariée) parmi celles en âge de travailler (15 à 64 ans)).

Calcul du taux d'emploi

| | | Apprentis | | | | Lycéens | | | |
|-----|----------------------------|-----------|-------|-------|-------------------|---------|-------|-------|-------------------|
| | | | | | % / Total Général | | | | % / Total Général |
| | | 2 000 | 2 001 | 2 002 | 2002 | 2 000 | 2 001 | 2 002 | 2002 |
| L1 | CDI | 1 893 | 2 355 | 1 943 | 44,4 | 842 | 1 216 | 905 | 29,4 |
| L2 | CDD et Intérim | 1 247 | 1 280 | 972 | 24,7 | 900 | 1 029 | 718 | 27,5 |
| L3 | Contrats aidés | 485 | 416 | 484 | 12,2 | 379 | 475 | 424 | 16,4 |
| L4 | Service national | 118 | 26 | 1 | 0,0 | 161 | 46 | 3 | 0,2 |
| L5 | Sans emploi | 835 | 774 | 681 | 18,7 | 622 | 695 | 592 | 26,7 |
| L6 | Non renseignés | nc | nc | 247 | | nc | nc | 531 | |
| L7 | Total général | 4 578 | 4 851 | 4 328 | 100,0 | 2 904 | 3 461 | 3 173 | 100,0 |
| L8 | Total 1 = L7 - L6 | 4 578 | 4 851 | 4 081 | 94,1 | 2 904 | 3 461 | 2 642 | 81,4 |
| L9 | Total 2 = L8 - L4 | 4 460 | 4 825 | 4 080 | 94,1 | 2 743 | 3 415 | 2 639 | 81,3 |
| L10 | Taux d'emploi = (L1+L2)/L9 | 70,4 | 75,3 | 71,4 | | 63,5 | 65,7 | 61,5 | |

* Pourcentage / total renseignés et hors SN

¹ L'appel sous les drapeaux est suspendu pour tous les jeunes hommes nés après le 31/12/1978.

Emploi aidé

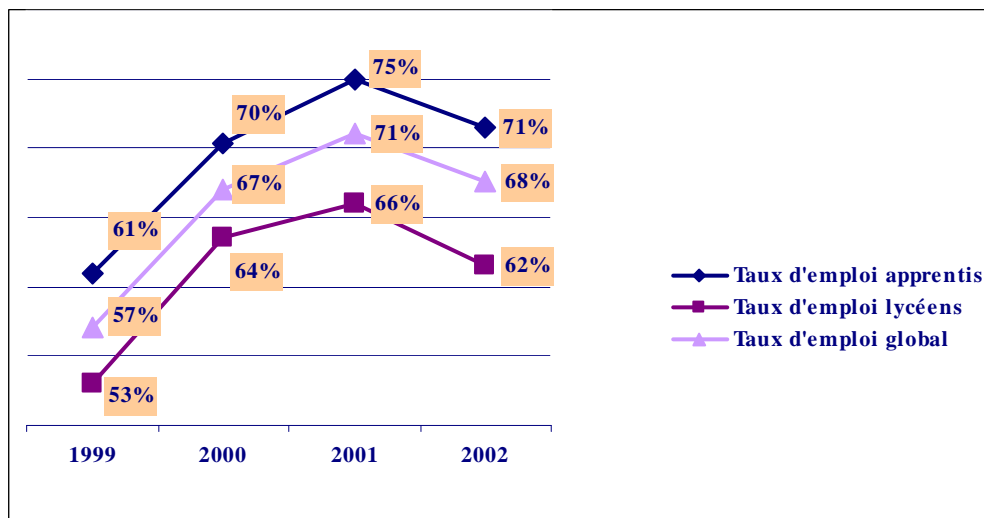
En toute rigueur juridique, les contrats aidés (CIE, CES, CEC), les contrats emploi jeune, les contrats en alternance (qualification, orientation, adaptation) et les stages de formation appartiennent à des cadres législatifs différents. Contrats aidés et en alternance sont d'ailleurs considérés comme des formes spécifiques de CDD. Toutefois nous avons fait le choix méthodologique d'isoler l'ensemble de ces contrats sous la catégorie « emploi aidé » afin de regrouper les formes d'emploi précaire différentes des contrats d'intérim et des CDD de droit commun.

**1^{ERE} PARTIE : SITUATION
GENERALE DE L'INSERTION DANS
L'EMPLOI**

1. QUELQUES INDICATEURS

1.1 Recul du taux d'emploi

EVOLUTION DU TAUX D'EMPLOI DES JEUNES ISSUS D'UN CFA OU D'UN LYCEE



Source ANFA
Exploitation des
enquêtes IVA-IPA
de 1999 à 2002

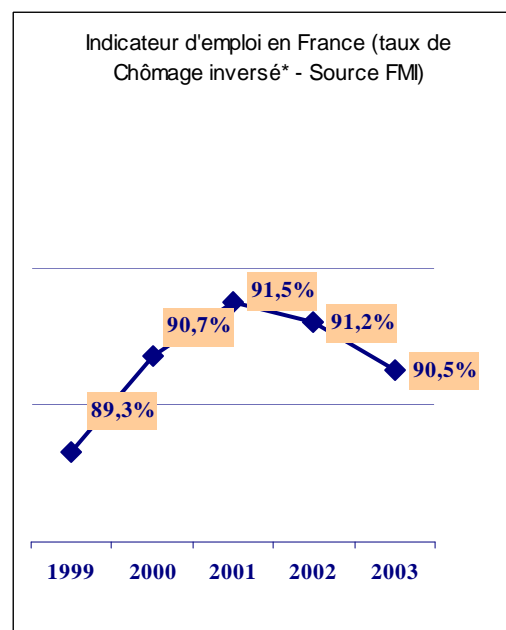
Ce graphique met en évidence un **recul de 3 points de l'emploi en primo insertion** des jeunes sortant de formation entre 2001 et 2002. Le décalage entre le taux d'emploi des apprentis et le taux d'emploi des lycéens est constant entre 2001 et 2002.

Il est vraisemblable que l'évolution de l'emploi des jeunes diplômés des Services de l'Automobile suit de près la conjoncture économique globale du pays. Pour rappel, la croissance économique a commencé à décliner à partir de 2001, entraînant l'accroissement du taux de chômage à partir de 2002.

A ce titre l'évolution de l'indicateur de taux d'emploi des enquêtes IVA-IPA est très proche de l'évolution des indicateurs d'emploi nationaux, comme par exemple le taux de chômage (ici inversé pour comparer les courbes).

La ressemblance entre les tendances nationales de l'emploi et le taux d'emploi d'IVA-IPA renforce également l'intérêt et la pertinence des indicateurs issus des enquêtes IVA et IPA.

Par extrapolation, on peut penser qu'en 2003, le taux d'emploi des jeunes diplômés risque de continuer à se dégrader.

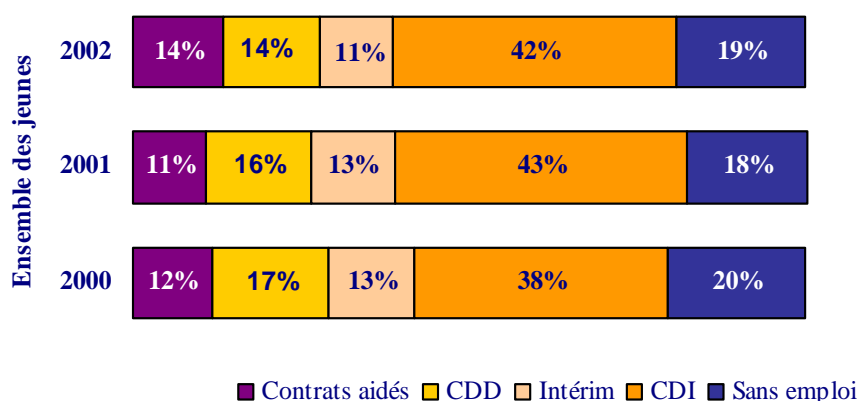


* on appellera taux de chômage inversé le calcul : $1 - (\text{taux de chômage au sens du BIT})$

1.2 L'accès à l'emploi durable ne s'améliore plus

La dégradation du taux d'emploi s'accompagne d'un très léger affaïssement de la qualité de l'emploi des jeunes sortant de formation. La proportion de CDI baisse d'un point, la proportion de CDD et d'intérimaires diminuent tous deux de deux points. Les « contrats aidés » croissent de trois points entre 2002 et 2001 et augmentent tout particulièrement chez les lycéens (+ 5 points)

SITUATION PROFESS. DES JEUNES FORMES AUX METIERS DE L'AUTO 7 MOIS APRES LEUR FORMATION.

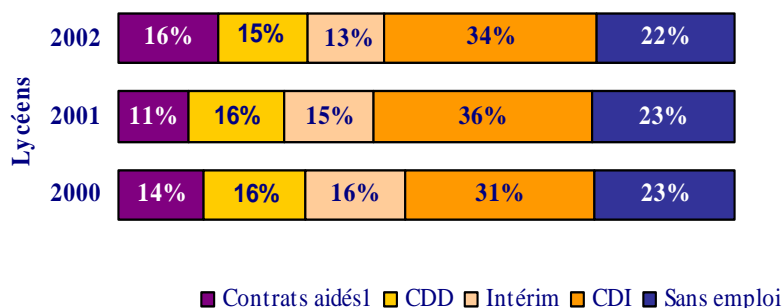
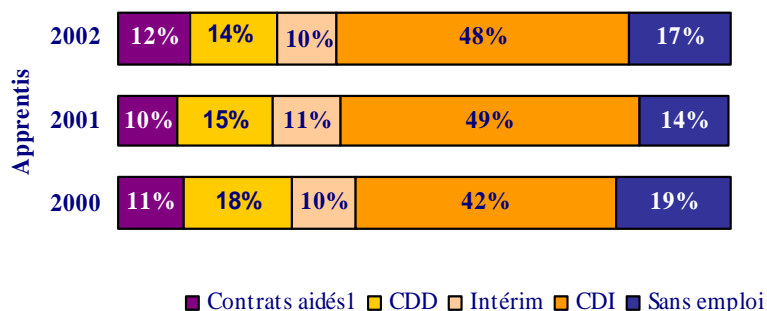


Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA de 1999 à 2002

Cette année encore, nous pouvons constater que les jeunes formés par l'apprentissage résistent mieux que les lycéens au chômage et aux formes d'emploi précaires.

Malgré une conjoncture de l'emploi peu favorable en 2002, les apprentis obtiennent plus fréquemment un CDI et sont moins souvent sans emploi. La situation des apprentis des services de l'automobile est d'ailleurs meilleure que dans l'ensemble des secteurs puisqu'en 2002 le taux de CDI de l'ensemble des apprentis interrogés dans l'enquête IPA atteignait 42% pour 48% dans les services de l'automobile.

A cet égard, d'année en année, nous observons un **accroissement de l'écart entre les lycéens et les apprentis** en matière d'accès à l'emploi durable : la proportion



de CDI différait de 7 points entre les deux populations en 1999 ; depuis, la différence n'a cessé d'augmenter pour atteindre en 2002 un décalage de **14 points** entre les apprentis titulaires de CDI et les Lycéens titulaires de CDI.

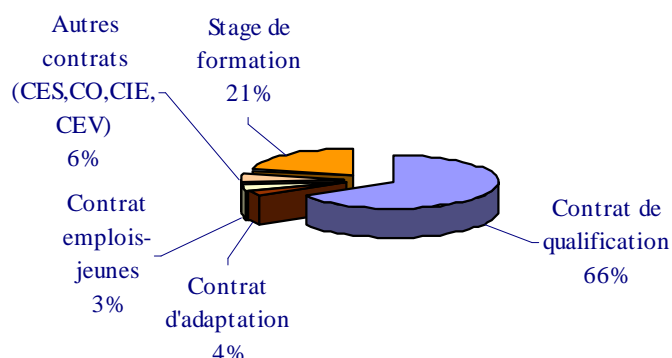
La situation comparée des lycéens formés à l'automobile se dégrade donc d'année en année indépendamment de la conjoncture économique.

L'indicateur « **taux d'intérim** » est fréquemment utilisé par les économistes pour prévoir les prémices de l'évolution du marché de l'emploi. Cet indicateur diminuant chez les diplômés de lycée comme chez les diplômés de CFA, il est difficile d'avoir une visée prospective très optimiste sur l'évolution de l'emploi de ces deux populations.

1.3 Précisions sur les jeunes en emploi aidé

Rappelons que notre catégorie des contrats aidés comprend d'une part, les contrats d'insertion en alternance : contrats d'orientation, de qualification et d'adaptation, d'autre part les contrats d'insertion par l'emploi : contrats d'initiative emploi, contrats emploi solidarité, contrat emploi jeune et enfin les stages de formation pour demandeurs d'emploi.

Les situations de contrat aidé en 2002



Comme les années précédentes, les deux tiers des « emplois aidés » sont constitués par les contrats de qualification. La **croissance des contrats aidés** que nous avons précédemment constaté a donc principalement « profité » aux **contrats de qualification**.

Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA de 1999 à 2002

Nous constatons également une **chute importante des contrats emplois-jeunes** de 7% à 3% entre 2001 et 2002. Ce phénomène est tout à fait logique puisque la mesure des contrats emplois-jeunes est arrivée à échéance en 2003 et aucun contrat emploi jeune n'a pu être conclu après fin 2002. On peut alors supposer que les autres contrats (C.E.S, contrat d'orientation, contrat initiative-emploi, contrat emploi-ville) aient « absorbés » une partie des anciens contrats emplois-jeunes puisque leur part croît de 4% à 6% entre 2001 et 2002.

A ce sujet, il convient de rappeler que ces « autres contrats aidés » ciblent les jeunes les plus en difficultés sur le marché du

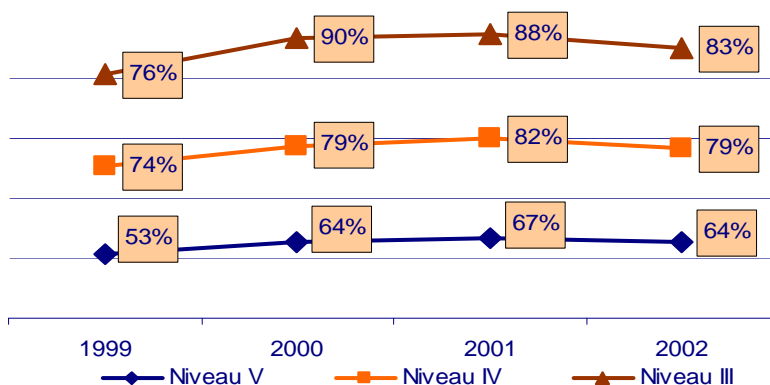
| Evolution des contrats aidés 99-02 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|
| Contrat de qualification | 56% | 65% | 66% | 66% |
| Contrat d'adaptation | 6% | 6% | 4% | 4% |
| Contrat emplois jeunes | 7% | 6% | 7% | 3% |
| Autres contrats (CES, CO, CIE, CEV) | 5% | 3% | 4% | 6% |
| Stage de formation | 26% | 20% | 20% | 21% |

travail... Ce qui n'était pas le cas des contrats emploi-jeunes qui projetaient de faire de chaque jeune « un véritable agent de développement économique² ».

2. NIVEAU, FILIERE DE FORMATION ET INSERTION PROFESSIONNELLE

2.1 Niveau de formation

Taux d'emploi des jeunes formés aux métiers de l'automobile suivant leur niveau de formation

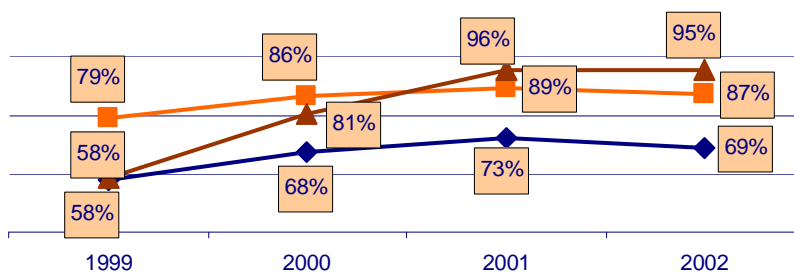


2002 confirme une fois encore la corrélation entre le niveau du diplôme et le taux d'emploi : Plus le niveau de formation est élevé, meilleur sera le taux d'emploi. En période d'accroissement du chômage, il est intéressant de constater que l'ensemble des niveaux de formation voient leur indice

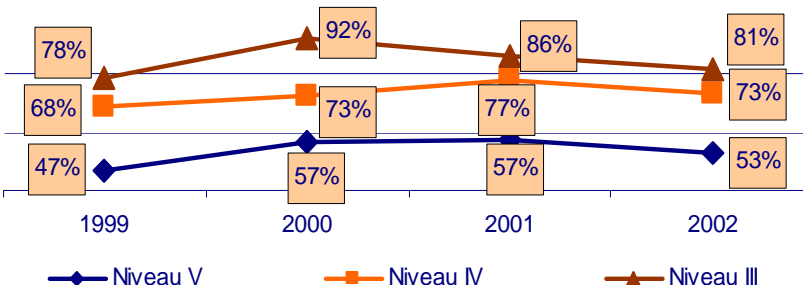
de taux d'emploi chuter : de 2001 à 2002, le niveau V et le niveau IV baissent de 3 points et le niveau III de 5 points : les niveaux IV et III ne sont pas préservés en période de dégradation de l'emploi.

Les données 2002 confirment que quel que soit le niveau de formation, les apprentis s'insèrent mieux que les lycéens. Les apprentis des niveaux IV et III résistent également mieux que les lycéens à une conjoncture économique peu favorable :

Taux d'emploi des apprentis suivant leur niveau de formation



Taux d'emploi des lycéens suivant leur niveau de formation

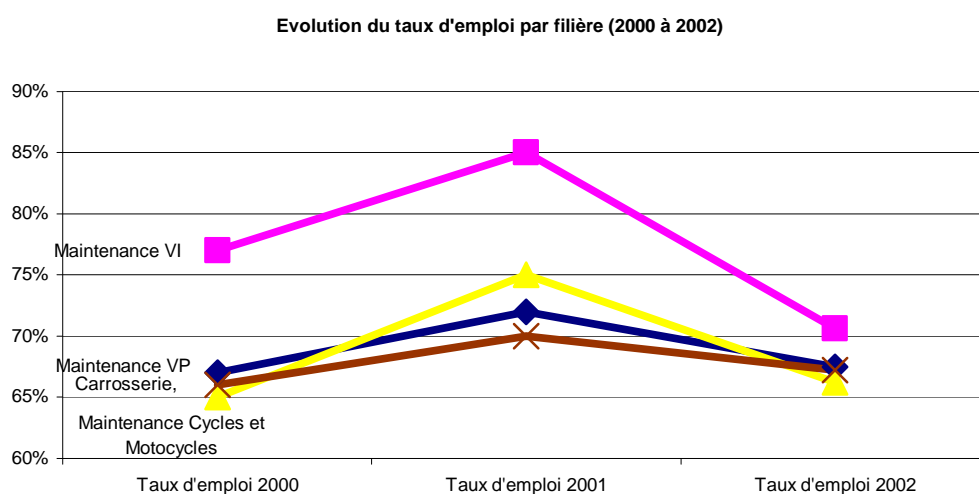


² In dossier d'information du ministère de l'Emploi et de la Solidarité 1997 cité par le Quatre Pages du CEE - mai 2003

pour exemple, le taux d'emploi des niveaux III des apprentis perd 1 point alors qu'il en perd 5 chez les lycéens entre 2001 et 2002. Toutefois, au niveau V, la baisse est équivalente en lycée et en CFA.

2.2 L'influence de la filière de formation

Comme nous l'indique le graphique ci-dessous, l'ensemble des filières de formations est touché par la baisse du taux d'emploi en 2002. Ce phénomène engendre un rapprochement des écarts de taux d'emploi entre les filières de formation.



La filière « Véhicule Industriel » reste depuis trois ans la plus favorable de nos filières de formation en matière d'insertion malgré une chute de taux d'emploi de 14 points entre 2001 et 2002. Le taux de titulaire de CDI reste également supérieur aux autres filières.

D'une manière générale, nous retrouvons en 2002, des taux d'emplois par filière similaires à 2000.

| % / Réponses renseignées (hors SN) | CDI | CDD et Intérim | Contrats aidés | Sans emploi | Taux emploi |
|--|---------------|----------------|----------------|---------------|---------------------|
| Maintenance, Réparation VP | 43% | 25% | 14% | 18% | 67% |
| Maintenance, Réparation VI | 50% | 21% | 14% | 15% | 71% |
| Maintenance Cycles et Motocycles | 40% | 26% | 11% | 23% | 66% |
| Carrosserie-Peinture | 40% | 27% | 12% | 21% | 67% |
| Ventes de pièces et accessoires³ | 20% <i>ns</i> | 20% <i>ns</i> | 10% <i>ns</i> | 50% <i>ns</i> | 40%<i>ns</i> |
| Total | 42% | 25% | 14% | 19% | 68% |

Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA 2002

³ Pour la vente de pièces et accessoires, les effectifs interrogés sont excessivement faibles (10 apprentis) – il convient d'être prudent sur tout interprétation.

2.3 Indicateurs cumulés : Taux d'emploi par filière, niveau et type d'établissement

A ce niveau de détail, les enquêtes IVA et IPA sont à lire avec prudence. Tout d'abord le BEP « Maintenance des véhicules automobiles » étant divisés en « dominantes », les services statistiques du Ministère de l'Education nationale ne les détaille pas contrairement aux CAP ou Bac Pros qui sont divisés en « options ». C'est pourquoi les BEP Maintenance Moto et Maintenance VI ont dû être agrégés dans la maintenance VP. Ensuite certains niveaux et diplôme comportent des effectifs interrogés relativement faibles – avec moins de 50 répondants, nous considéreront les informations du tableau comme « non significatives » (ns).

| TAUX D'EMPLOI DES JEUNES SELON LA FILIERE, LE MODE ET LE NIVEAU DE FORMATION | | | |
|--|-----------------|------------|------------|
| Filières | Niveau | Lycéens | Apprentis |
| Véhicule industriel | V | 61% | 65% |
| | IV | 84% | 80% |
| | III | ns (85%) | ns (100%) |
| | Ensemble | 71% | 70% |
| Cycles, motocycles | V | ns (67%) | 54% |
| | IV | 86% | ns (86%) |
| | III | | |
| | Ensemble | 81% | 59% |
| Véhicule particulier | V | 52% | 68% |
| | IV | 73% | 89% |
| | III | 81% | 95% |
| | Ensemble | 61% | 72% |
| Carrosserie | V | 52% | 72% |
| | IV | 66% | 85% |
| | III | ns (80%) | |
| | Ensemble | 58% | 73% |
| Toutes filières | V | 53% | 69% |
| | IV | 73% | 87% |
| | III | 81% | 95% |
| | Ensemble | 62% | 71% |

Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA de 1999 à 2002

De manière générale, les apprentis s'insèrent mieux que les lycéens quel que soit la filière et le niveau à l'exception notable des bacs pros de la filière Véhicules Industriels et de la filière cycle et motocycle.

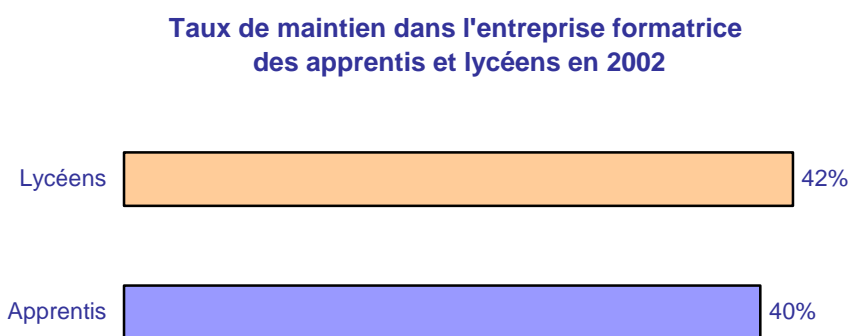
Sur le tableau ci-dessus, plusieurs éléments méritent notre attention :

- Avec un **taux d'emploi de 84%**, les 38 **Lycées** français préparant un **bac Pro de la filière du Véhicule Industriel** enregistrent une excellente insertion de leurs jeunes depuis plusieurs années consécutives. Cela témoigne d'un profil recherché.
- Les BEP des filières VI et Moto en Lycée sont comptabilisés dans les **niveaux V de la filière VP**. Le BEP étant propédeutique sans finalité d'insertion directe, il est assez logique d'avoir un taux d'emploi extrêmement bas pour ce public.
- **95% de taux d'emploi pour les jeunes issus de BTS MAVA VP** en apprentissage constitue le meilleur taux significatif de ce tableau. Nous suivrons avec attention l'évolution de ce taux d'emploi l'année prochaine car entre 2002 et 2003, les effectifs de BTS MAVA de CFA ont augmenté de 44% (+236 jeunes).

- Avec un taux d'emploi de **89%** les **apprentis bacs Pro de la filière VP** ont un taux d'emploi identique à l'année dernière : ils n'ont donc pas pâti de la crise de l'emploi.
- En **carrosserie**, le **décalage entre le taux d'emploi des apprentis et des lycéens de niveau V atteint 20 points** : de toutes les filières, c'est le décalage le plus important entre les deux publics. La filière carrosserie est sans doute celle qui privilégie le plus l'expérience pratique. Si 72% de taux d'emploi en apprentissage justifie amplement la pertinence des niveaux V de carrosserie en apprentissage, nous sommes perplexes sur les 52% de taux d'emploi des niveaux V en Lycée. C'est en outre, la seconde année consécutive qu'un tel décalage est constaté.
- En 2002, le **taux d'emploi des lycéens de niveau IV** est relativement faible : il est proche du taux d'emploi des apprentis de niveau V. Toutefois, le taux d'emploi des lycéens de niveau IV est « handicapé » par la présence des Bac STI Génie Mécanique Opt. B qui n'ont pas un objectif d'insertion professionnelle directe.

3. TAUX DE MAINTIEN⁴ DANS L'ENTREPRISE FORMATRICE

Alors que **2 jeunes en emploi sur 5 restent**, en moyenne, **dans l'entreprise qui les a formé**, la situation est inversée par rapport à l'année dernière, le taux de maintien dans l'entreprise de stage/job d'été des lycéens est légèrement plus important que dans l'entreprise d'accueil des apprentis. On retiendra que **les taux de maintien sont pratiquement équivalents chez les lycéens et chez les apprentis.**



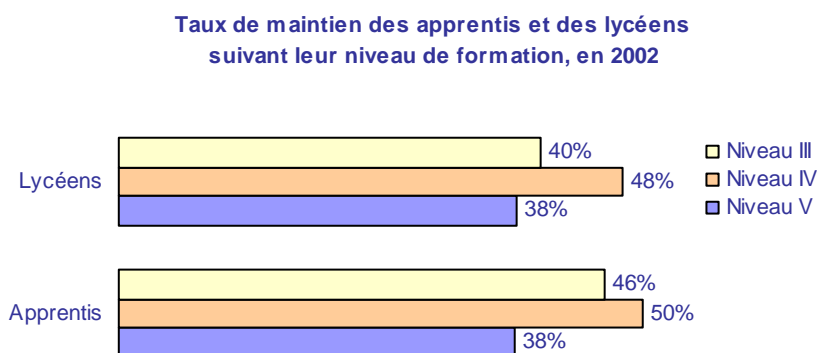
Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA de 1999 à 2002 – population en emploi (CDD-CDI-Contrats aidés)

⁴ La question correspondant au taux de maintien diffère selon l'enquête IVA ou IPA : pour IPA, la question posée est : « Travaillez-vous dans l'entreprise où vous étiez apprenti ? ». Alors que pour IVA, la question est « Avant cet emploi, avez-vous déjà travaillé dans cette entreprise (stage, job d'été) ? ». Par souci d'homogénéité, nous utiliserons la syntaxe « taux de maintien » pour les deux publics même si la nature de la question induit des réponses dissemblables.

Il est fréquent ⁵ d'expliquer le meilleur taux d'emploi des apprentis par rapport aux lycéens par un meilleur taux de maintien des apprentis. L'apprentissage apparaissant ici comme un mode de pré-embauche. Nous pouvons constater que cette hypothèse semble erronée pour la branche des Services de l'Automobile. Ce phénomène peut être partiellement expliqué dans le secteur du CRA, par l'écart entre l'entreprise formatrice (fréquemment petite entreprise) et l'entreprise d'embauche (souvent grande entreprise).

Par rapport 2002, les taux de maintien des lycéens en emploi par niveau sont pratiquement toujours plus élevés qu'en 2001 : de 37% dans IVA 2001, le taux de maintien des niveaux III passe à 40% en 2002 et de 45% pour les niveau IV en 2001, il passe à 48% en 2002.

Les taux de maintien 2002 des apprentis de niveau IV et de niveau III restent toutefois légèrement supérieurs à ceux des lycéens. Le poids du niveau IV chez les sortants des lycéens explique les données globales précédentes.



*Source ANFA Exploitation
des enquêtes IVA-IPA de
1999 à 2002 – population
en emploi (CDD-CDI-
Contrats aidés)*

Compte tenu de la formulation de la question sur le taux de maintien d'IVA, le maintien d'un lycéen peut être entendu comme le maintien dans une entreprise hors CRA (dans le cadre de jobs d'étés par exemple).

⁵ In Note d'information 02-49 du Ministère de l'éducation nationale

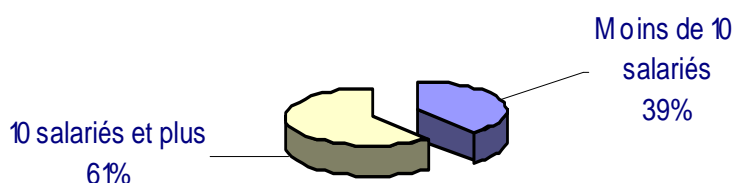
2^E PARTIE : SECTEUR, ACTIVITE ET BRANCHE D'INSERTION DES JEUNES.

1 REPARTITION DES JEUNES EN EMPLOI SELON L'EFFECTIF SALARIE DE L'EMPLOYEUR.

1.1 Une répartition essentiellement dans les entreprises de 10 salariés et plus

1.1.1. 61% des jeunes formés aux métiers de l'automobile travaillent dans une entreprise de 10 salariés et plus.

REPARTITION DE L'ENSEMBLE DES JEUNES EN EMPLOI SELON LA TAILLE DE LEUR ENTREPRISE D'ACCUEIL



Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA de 1999 à 2002 – population en emploi (CDD-CDI-Contrats aidés)

Trois jeunes formés aux métiers de l'automobile sur cinq s'insèrent dans une entreprise de 10 salariés et plus. Comme 58% des salariés des Services de l'automobile sont embauchés par les entreprises de plus de 10 salariés, la situation des jeunes diplômés se rapproche donc du marché de l'emploi des entreprises du commerce et de la réparation automobile.

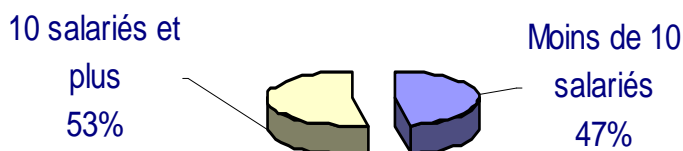
Dans l'édition précédente de l'analyse d'IVA-IPA, nous notions que **la part des petites entreprises tendait à diminuer de la part de l'emploi global** : de 38% de jeunes à travailler dans une entreprise de moins de 10 salariés 7 mois après la fin de leur formation en 1999, nous passons à 36% en 2000 et à 35% en 2001. **Avec 39% d'insertion dans les entreprises de moins de 10 salariés, 2002 est à contre-courant des années précédentes.**

Nous pouvons peut-être proposer une hypothèse sur ce phénomène : nous nous apercevons en effet, que la progression de la part de l'insertion dans les entreprises de plus de 10 salariés suit de près l'évolution du taux d'emploi des jeunes. Les économistes ont fréquemment démontré, à nombre de salarié égal, qu'un secteur économique composé de beaucoup de petites entreprises était moins soumis à la conjoncture économique qu'un secteur composé de quelques grandes – il est donc tout à fait probable que la baisse du taux d'emploi des jeunes sortant de formation soit pratiquement entièrement imputable aux grandes entreprises (et comme nous le verrons plus tard, vraisemblablement des grandes entreprises hors secteur du CRA), malgré la baisse de l'emploi dans les petites entreprises constaté depuis 2001.

1.1.2. Les apprentis s'insèrent plus fréquemment que les lycéens dans des petites entreprises.

La moitié des jeunes sortant d'un apprentissage est embauché dans une entreprise de moins de 10 salariés pour un peu plus d'un quart parmi ceux sortant de lycée.

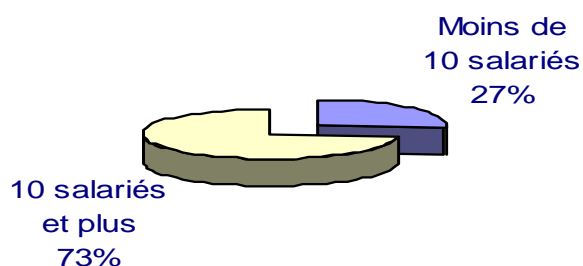
REPARTITION DES **LYCEENS** EN EMPLOI SELON LA TAILLE DE LEUR ENTREPRISE D'ACCUEIL



Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA de 1999 à 2002 – population en emploi (CDD-CDI-Contrats aidés)

Entre 2002 et 2001 l'augmentation de la part des petites entreprises dans l'insertion des jeunes diplômés se constate chez les deux publics (+ 4 points chez les apprentis et + 3 points chez les lycéens.)

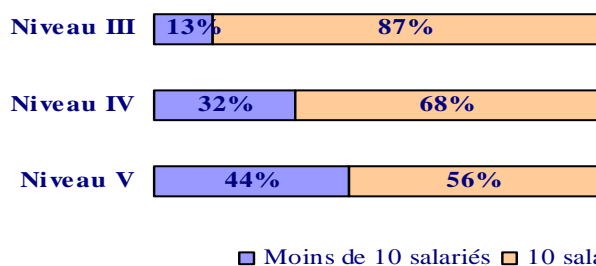
REPARTITION DES **APPRENTIS** EN EMPLOI SELON LA TAILLE DE LEUR ENTREPRISE D'ACCUEIL



Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA de 1999 à 2002 – population en emploi (CDD-CDI-Contrats aidés)

1.1.3. Répartition des jeunes selon la taille de l'entreprise par filière.

Répartition des jeunes en emploi en 2002 quel que soit leur mode de formation, suivant la taille de leur entreprise et suivant leur niveau de formation



■ Moins de 10 salariés ■ 10 salariés et plus

Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA de 1999 à 2002 – population en emploi(CDD-CDI)

Plus le diplôme est élevé, plus les jeunes auront l'opportunité d'être embauché par une grande entreprise : alors que la répartition des jeunes en emploi selon l'effectif salarié de l'employeur en 2000 et 2001 marquait des signes de similitudes

entre les sortants de niveau V et les sortants de niveau IV, les données IVA-IPA 2002 marquent une séparation entre le niveau V et le niveau IV. Notamment la part de l'insertion dans les moins de 10 pour les niveaux V croît de 9 points entre 2002 et 2001.

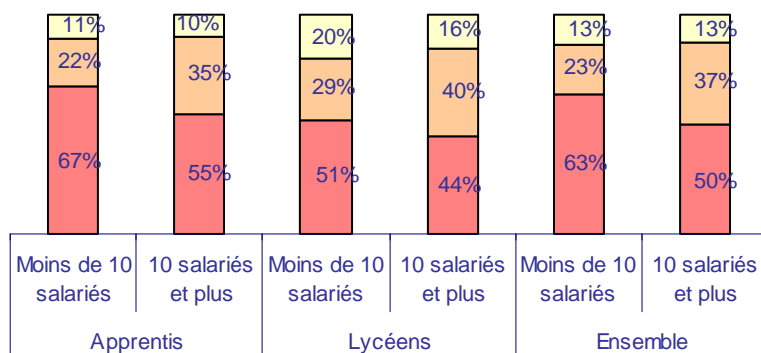
La part d'entreprise de plus de 10 salariés ayant embauché un jeune sortant de formation automobile de niveau IV continue à augmenter régulièrement : de 64% en 2000, elle augmente de 2 points en 2001, puis encore de deux points en 2002.

Les entreprises de plus de 10 salariés continuent à employer la quasi-totalité des jeunes sortant de niveau III.

1.2 Situation professionnelle des jeunes selon l'effectif salarié de leur employeur

A l'image des données de 2001, 63% des petites entreprises ont tendance à plus privilégier le CDI que les autres formes de contrats lors de l'embauche des jeunes sortant de formation. Les grandes entreprises montrent plus de prudence dans leur recrutement ; et même si le CDI reste la forme de contrat qu'elles utilisent le plus (surtout pour les apprentis), elles emploient à 37% le CDD.

Type de contrat de travail selon l'effectif salarié de l'employeur en 2002



Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA de 1999 à 2002 – population en emploi (CDD-CDI- contrats aidés)

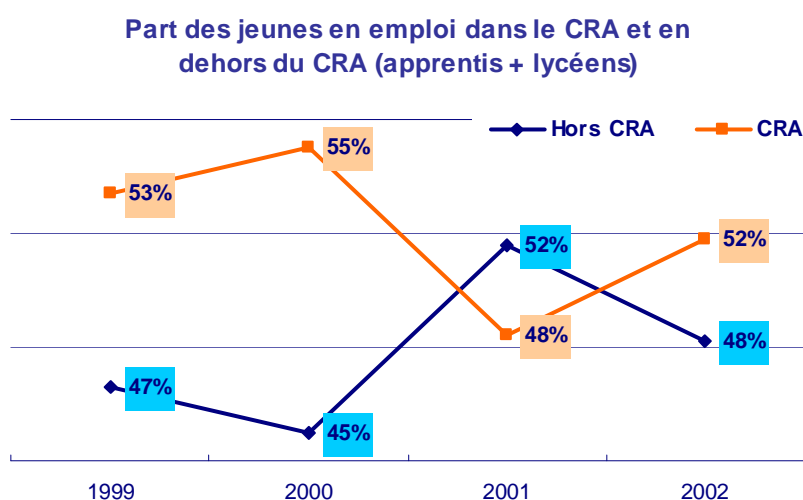
L'utilisation du CDD pour l'emploi des lycéens dans les entreprises de 10 salariés et plus tend à augmenter – elle passe de 32% en 2001 à 40% en 2002. On peut supposer que ce phénomène puisse être lié au fait que le CDD soit utilisé comme un « contrat à l'essai »... Alors que le contrat d'apprentissage garantit une expérience antérieure.

La présence importante de l'apprentissage dans notre branche pourrait donc en partie expliquer le faible emploi relatif du CDD par rapport aux autres Branches.

2 LA PRIMO-INSERTION PROFESSIONNELLE DANS LE COMMERCE ET LA REPARATION AUTOMOBILE (CRA)

Les taux d'évaporation et d'insertion dans le secteur du CRA en 2002 sont les symétriques de 2001. L'insertion dans la Branche tend donc à s'améliorer même si, toujours près de la moitié des jeunes déclarent s'insérer en dehors de la branche.

2.1 Part des jeunes en emploi dans le CRA

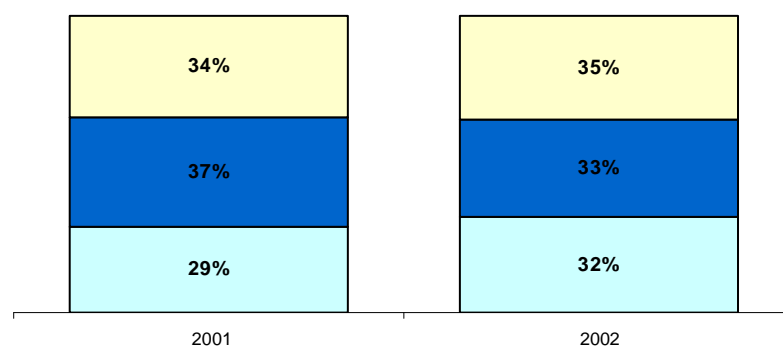


Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA de 1999 à 2002 – population en emploi (CDD-CDI)

52% des jeunes en emploi, formés aux métiers de l'automobile et quittant le système de formation s'insèrent dans une entreprise du commerce et de la réparation automobile. Ce ratio marque une progression de l'indicateur de 4 points par rapport à l'année dernière. **Le taux d'évaporation n'est donc plus que de 48%.**

Le cumul des données relatives au taux d'emploi et au taux d'évaporation nous permet de mieux comprendre la situation exacte : en effet, si le taux d'emploi global chute, l'emploi des jeunes dans le commerce et la réparation automobile n'est nullement affecté en 2002... Le taux d'emploi des jeunes dans le CRA progresse même d'un point entre 2001 et 2002. Cela signifie que **la baisse de l'emploi hors du CRA fait**

Taux d'emploi dans le CRA et hors du CRA 2001 et 2002



□ Sans emploi - Contrats aidés ■ Taux d'emploi hors CRA □ Taux d'emploi dans le CRA

baisser le taux d'emploi global : en effet, celui-ci chute de 4 points entre 2001 et 2002. Comme l'industrie (industrie mécanique, métallurgie, électricité) est toujours le secteur d'évaporation principal, on peut penser que **la baisse du taux d'emploi des jeunes sortant de formation automobile soit liée au repli de l'emploi dans l'industrie en 2002**. Les analyses nationales d'IPA 2002 tendent à confirmer cette hypothèse... pour rappel, le titre de la note d'information 03.39 du ministère de l'éducation nationale se nomme « *En 2002, le repli de l'emploi dans l'industrie affecte l'insertion des apprentis* ».

En période de recul de l'emploi hors CRA, nous nous apercevons donc que les jeunes formés à l'automobile qui ne sont plus embauchés dans l'industrie intègrent les rangs des demandeurs d'emploi et ne sont pas (ou faiblement) directement embauchés par les entreprises du commerce et de la réparation automobile.

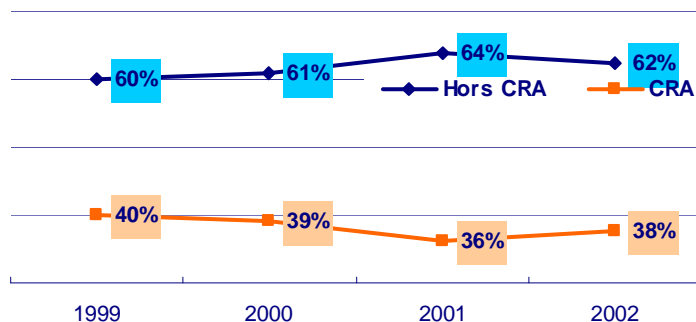
2.2 L'influence du mode de formation

Les jeunes issus de Lycée s'intègrent toujours majoritairement en dehors du CRA et les jeunes de CFA à l'intérieur du CRA.

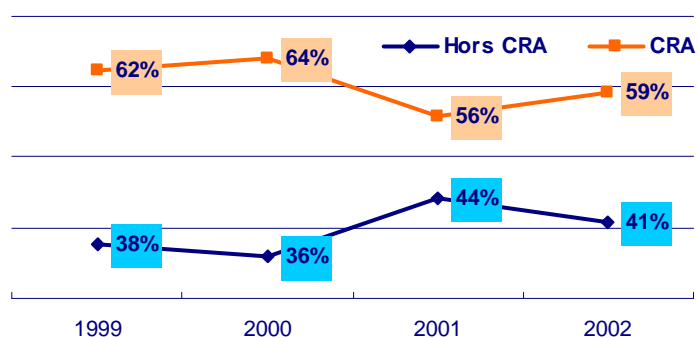
Les **tendances des deux indicateurs** (apprenti et lycéen) **s'améliorent**. L'insertion dans le CRA des lycéens croît de 2 points et celle des apprentis de 3 points.

Les apprentis apparaissent encore une fois comme le public que privilégient les entreprises du commerce et de la réparation automobile lors de l'embauche de jeunes sortant des filières de formation automobile.

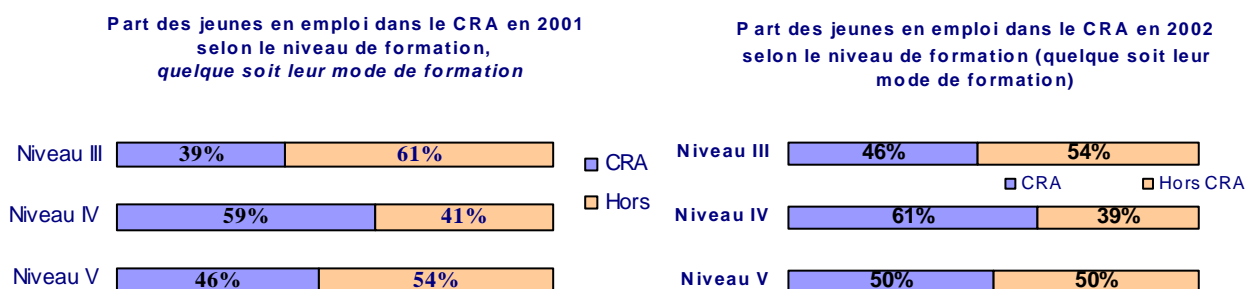
Part des jeunes issus d'un LP / LT en emploi dans le CRA et en dehors du CRA



Part des jeunes issus d'un CFA en emploi dans le CRA et en dehors du CRA



2.3 L'influence du niveau de formation



L'ensemble des niveaux de formation

réduisent leur taux d'évaporation : l'insertion dans le CRA augmente de 4 points pour le niveau V, de 2 points pour le niveau IV et de 7 points pour le niveau III. L'insertion des BTS dans la Branche tend donc à s'améliorer nettement en 2002.

Le commerce et de la réparation automobile attire toujours majoritairement les populations de niveau IV.

2.4 L'influence de la filière de formation

Comme l'année dernière, la carrosserie et la filière VP résistent le mieux à l'évaporation des jeunes en dehors de leur secteur de formation.

L'INSERTION EN DEHORS DU CRA PAR FILIERES

| | VP | VI | Cycles et Motocycles | Carrosserie | Vente PRA (ns) |
|---|------------|------------|-------------------------|-------------|-------------------|
| Agriculture | 1% | 3% | 2% | 2% | 0% |
| Bâtiment GO | 3% | 5% | 2% | 2% | 17% |
| Bâtiment SO | 2% | 1% | 2% | 2% | 0% |
| Industrie mécanique, électricité, métallurgie | 16% | 19% | 16% | 14% | 0% |
| Ind. agro-alimentaire, commerce artisanal | 2% | 1% | 1% | 2% | 0% |
| Autres industries | 4% | 2% | 4% | 4% | 17% |
| Commerce immobilier | 4% | 2% | 11% | 3% | 0% |
| Hôtellerie, restaurant | 1% | 0% | 1% | 1% | 0% |
| Transports | 4% | 12% | 3% | 2% | 0% |
| Administration | 2% | 3% | 3% | 2% | 0% |
| Enseignement, santé | 0% | 1% | 1% | 1% | 0% |
| Services aux particuliers | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Entreprises de services | 1% | 2% | 1% | 1% | 0% |
| Autres | 5% | 7% | 10% | 5% | 0% |
| Total insertion hors branche | 45% | 58% | 60% | 40% | 33% |

Pour l'ensemble des filières de formation, le principal secteur de fuite est toujours l'industrie mécanique, électrique et la métallurgie. Comparativement à l'année dernière,

la filière VI subit également la « concurrence » du secteur des transports. Les jeunes issus des filières Cycle et Motorcycle sont également captés par le secteur tertiaire (immobilier-commerce) – Il convient à ce sujet d'être prudent sur une quelconque interprétation en raison des flux relativement faibles de la filière Cycle et Motorcycle.

TAUX D'ÉVAPORATION COMPAREE PAR ANNEE ET PAR FILIERE

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|----------------|------|------|----------|
| VP | 39% | 48% | 45% |
| VI | 52% | 58% | 58% |
| Cycle et Moto. | 36% | 48% | 60% |
| Carrosserie | 45% | 44% | 40% |
| VPRA (ns) | 48% | 57% | 33% (ns) |

Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA de 1999 à 2002 – population en emploi (CDD-CDI)

Même dans des périodes où l'insertion globale dans le CRA s'améliore, nous constatons que l'insertion hors secteur des jeunes issus de la filière VI ne diminue pas et reste parmi les plus élevées.

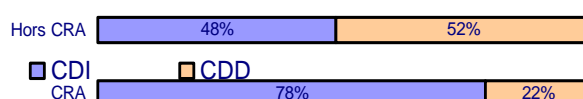
Même si les flux sont faibles, la filière cycle et motorcycle a doublé en trois ans son taux d'évaporation hors CRA. Nous suivrons avec attention cette évolution les prochaines années.

2.5 Situation professionnelle des jeunes insérés dans le CRA

Comparativement à 2001, plus **la moitié des jeunes s'insérant en dehors** d'une entreprise **du commerce et de la réparation automobile est embauché en CDD** tandis que **quatre jeunes sur cinq s'insérant dans le commerce et la réparation automobile sont embauchés en CDI.**

TYPE DE CONTRATS SIGNES DANS LE CRA ET EN DEHORS DU CRA EN 2002

Ensemble des jeunes 2002

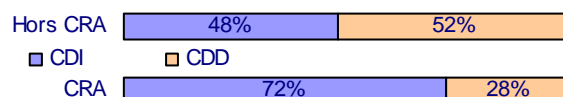
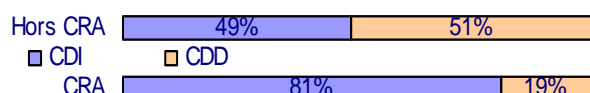


En dehors du CRA, la probabilité de CDD est plus forte quel que soit le mode de formation. Dans le CRA, l'insertion en CDI des apprentis est plus favorable de 9 points par rapport à l'insertion en CDI des lycéens.

APPRENTIS ET LYCEENS EN EMPLOI DANS LE CRA EN 2002 TYPES DE CONTRATS SIGNES

Apprentis 2002

Lycéens 2002



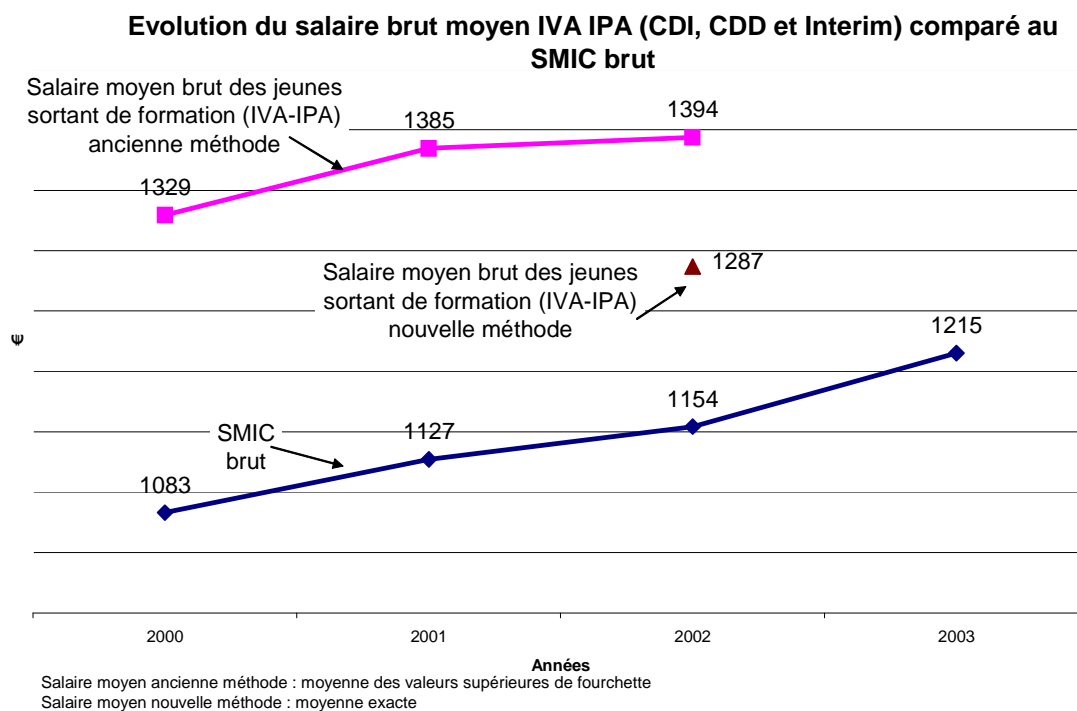
**3EME PARTIE : CARACTERISTIQUES
DES POSTES OCCUPES : SALAIRES,
TEMPS DE TRAVAIL.**

1 RESSOURCES D'ENTREE DANS LA VIE ACTIVE

2002 sonne l'heure du passage à l'euro pour les enquêtes IVA et IPA. Afin de pouvoir comparer les années, il a été appliqué aux données des années 2000 et 2001 le taux de change légal.

En 2000 et 2001, pour estimer le salaire moyen, l'Observatoire utilisait des moyennes à partir des valeurs supérieures des fourchettes des rémunérations. Ces estimations étaient donc optimistes par rapport au salaire moyen réel. Nous proposerons donc cette année la moyenne exacte réalisée à partir de la base de données des anciens élèves et apprentis. Nous conserverons toutefois les anciens modes de calcul cette année et l'année prochaine afin d'en analyser l'évolution depuis 2000.

1.1 Salaires des jeunes formés aux métiers de l'automobile : une évolution en demi-teinte.



Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA de 1999 à 2002 – population en emploi (CDD-CDI-interim)

Le salaire brut moyen déclaré par les jeunes s'insérant en CDD, CDI ou intérim se monte en 2002 à **1287 € bruts** en primo-insertion (**1004 € nets**). Près de 15% des 3560 répondants à cette question ont déclaré un salaire inférieur au SMIC.

A l'image de l'évolution des rémunérations nationales entre 2001 et 2002 (+0,6% - source INSEE), les salaires des jeunes salariés formés aux services de l'automobile augmentent de +0,7%⁶ sur cette même période.

Malgré la faible évolution du SMIC entre 2000 et 2001 de +2,4%, les déclarations des anciens apprentis et lycéens sur leur rémunération fluctuent encore plus faiblement que ce dernier.

REPARTITION PAR TRANCHE DES REMUNERATIONS NETTES 2002 DES JEUNES FORMES AUX METIERS DE L'AUTOMOBILE

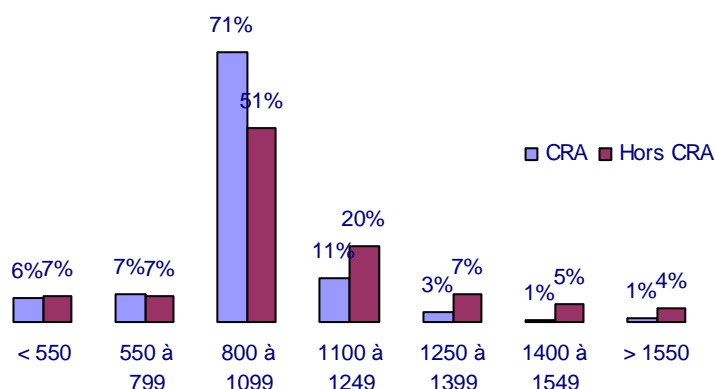
| Euro | < 550 | 550 à 799 | 800 à 1099 | 1100 à 1249 | 1250 à 1399 | 1400 à 1549 | > 1550 | Total |
|-------------------|-----------------|------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|------------------|--------------|
| Année 2002 | 7% | 7% | 62% | 15% | 5% | 2% | 2% | 100% |

Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA 2002 – population en emploi (CDD-CDI-interim)

La plus grande partie des rémunérations nettes est située entre 800 et 1100 euros nets. Plus précisément, elles tournent autour du SMIC net 2002 (env. 900 euros).

1.2 Salaire d'entrée dans la vie active comparé : Commerce et réparation automobile / hors Commerce et réparation automobile

Salaires 2002 : CRA et hors CRA



Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA 2002 – population en emploi (CDD-CDI-interim) – Salaire net

Comme les années précédentes, les rémunérations moyennes dans le commerce et la réparation automobile sont inférieures à celles pratiquées dans les autres secteurs - en l'occurrence principalement dans le secteur industriel. **Dans le CRA**, le salaire net moyen

⁶ Calcul à partir de l'ancienne méthode.

atteint **969 €** pour les jeunes issus de formations alors qu'il est de **1038 € en dehors du CRA**.

En dehors du CRA, les CDD offrent la rémunération la plus attractive avec un salaire net moyen de 1052 €. Par contre, dans le secteur du CRA, la rémunération nette en CDI (981 €) est plus élevée qu'en CDD (925 €).

1.3 L'importance du mode de formation, du niveau et de la filière sur le salaire

1.3.1 Rapport lycéen /apprenti : un retournement de tendance

En 2000 et 2001, les lycéens affichaient une meilleure rémunération moyenne que les apprentis. En 2001, au sortir d'un niveau V, les lycéens affichaient une rémunération nette moyenne de près de 30 euros supérieure aux apprentis.

En 2002, **le rapport de force entre les rémunérations s'équilibre** puisqu'il n'y a plus que 9 euros d'écart entre le salaire d'un ancien apprenti de niveau V et un lycéen du même niveau.

La tendance s'inverse même pour jeunes issus des niveaux IV et III : les apprentis disposent d'une rémunération nette moyenne légèrement plus importante que les lycéens.

REMUNERATION NETTE MOYENNE COMPAREE LYCEENS APPRENTIS (EUROS)

| | Apprenti | Lycéen |
|---|----------|--------|
| Niveau V | 981 | 990 |
| Niveau IV | 1 032 | 1 026 |
| Niveau III | 1 178 | 1 165 |
| <i>Moyenne tous niveaux⁷</i> | 992 | 1026 |

Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA 2002 – population en emploi (CDD-CDI-interim)

1.3.2 Les salaires augmentent avec le niveau de formation

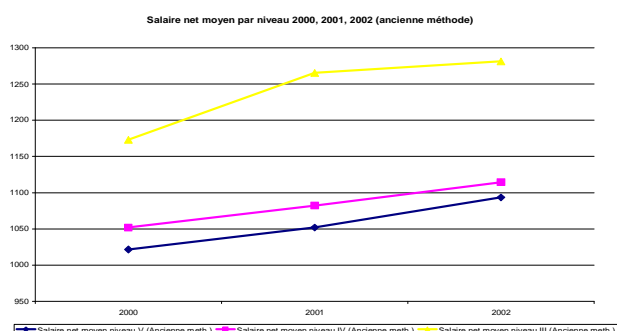
FOURCHETTES DES SALAIRES NETS MOYENS PAR NIVEAU DE FORMATION

| Euro | < 550 | 550 à 799 | 800 à 1099 | 1100 à 1249 | 1250 à 1399 | 1400 à 1549 | > 1550 |
|------------|-------|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|--------|
| Niveau V | 8% | 8% | 63% | 14% | 4% | 2% | 2% |
| Niveau IV | 5% | 7% | 62% | 17% | 5% | 3% | 2% |
| Niveau III | 1% | 2% | 40% | 25% | 15% | 11% | 7% |

Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA 2002 – population en emploi (CDD-CDI-interim)

⁷ Moyenne à utiliser avec précaution puisque la part des niveaux IV et III est plus importante en Lycée qu'en CFA.

A l'instar des précédentes années la rémunération croît avec le niveau de formation : 46€ nets séparent le niveau V du niveau IV et 138€ nets séparent le niveau IV du niveau III.



Salaires nets moyens 2002

Niveau V : 983€

Niveau IV : 1029€

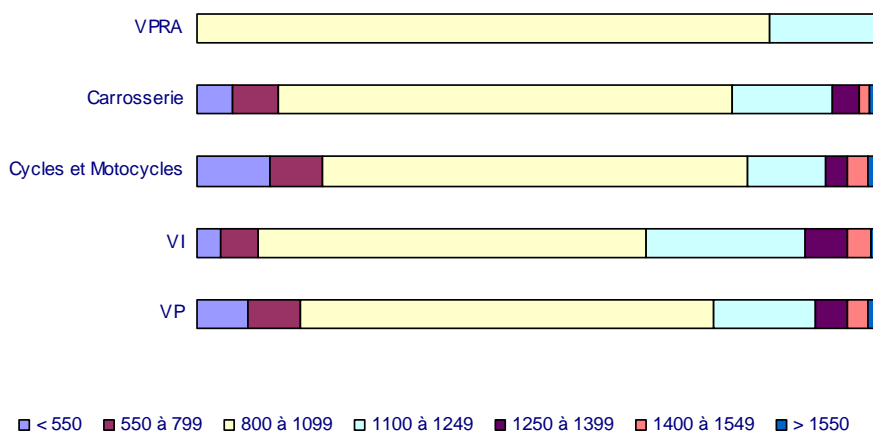
Niveau III : 1167€

Le décalage entre les rémunérations des niveaux III et des niveaux IV est toutefois moins élevé qu'en 2001 (151 euros nets séparait les niveaux IV des

niveaux III) car les niveaux III se sont moins insérés dans les secteurs hors CRA que l'année précédente. La rémunération moyenne des niveaux III ralentit donc sa croissance en 2002.

1.3.3 Les salaires varient selon la filière de formation

Répartition selon la filière d'origine et le salaire



Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA 2002 – population en emploi (CDD-CDI-interim)

MOYENNE DES NIVEAUX DE SALAIRE EN FONCTION DE LA FILIERE D'ORIGINE

| Filière | Salaire net moyen |
|---------------------|-------------------|
| VP | 1 008 |
| VI | 1 045 |
| CYCLES et MOTOCYCLE | 984 |
| CARROSSERIE | 988 |
| VPRA | NS |

Source ANFA Exploitation des enquêtes IVA-IPA 2002 – population en emploi (CDD-CDI-interim)

Depuis trois années consécutives, **les jeunes sortant des filières « Cycle et Motocycle » sont les moins biens rémunérés des jeunes sortant de formation et ceux sortant de la filière VI sont les mieux rémunérés.**

La différence de rémunération par filière fluctuent également selon l'insertion dans et hors de la branche :

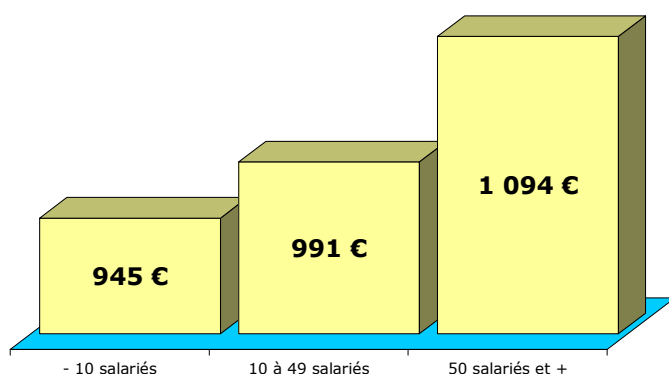
S'il s'insère en dehors du CRA, un jeune...

- ...issu de la filière VI, touchera 1% de salaire en plus que dans le CRA
- ...issu de la filière carrosserie, touchera 6% de salaire en plus que dans le CRA.
- ...issu de la filière cycle et motocycle, touchera 7% de salaire en plus que dans le CRA.
- ...issu de la filière VP, touchera 8% de salaire en plus que dans le CRA.

Cette différence de rémunération est principalement due encore une fois, à des rémunérations en CDD hors CRA relativement attrayantes. Par exemple, une jeune de la filière carrosserie touchera en moyenne 971 € nets s'il s'insère en CDI dans le CRA, alors qu'il touchera en moyenne 1046 € nets s'il s'insère en CDD hors CRA (principalement dans l'industrie métallurgique). Soit une différence de 8% sans compter les primes de fin de contrat.

1.4 L'influence de l'effectif salarié de l'employeur sur le salaire d'entrée dans la vie active

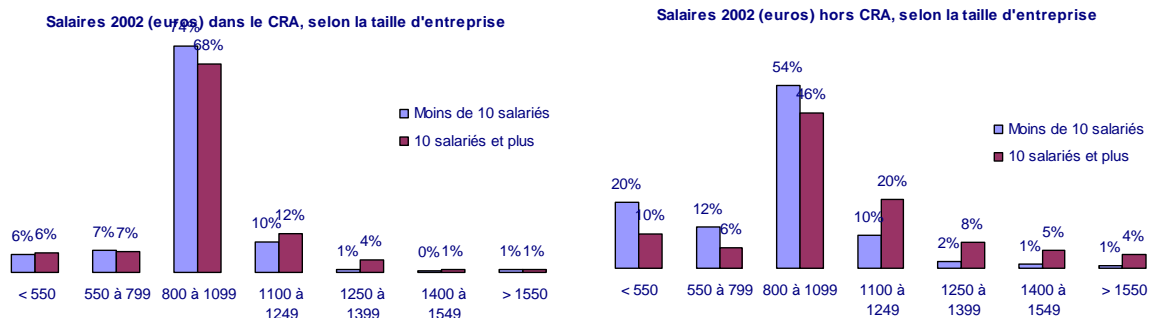
Rémunération nette moyenne des jeunes sortant de formation par taille d'entreprise .



Près de 150 euros séparent le salaire net d'un jeune qui s'insère dans une très petite entreprise et d'un jeune qui s'insère dans une entreprise de 50 salariés et plus. Avec un écart de 10% entre les salaires nets des moins de dix salariés et

plus de dix salariés l'écart entre les salaires est toutefois inférieure de 5 point à 2001 (15%).

On gardera à l'esprit que l'appartenance ou non à la branche détermine en partie la taille de l'entreprise : en effet, le commerce et la réparation automobile est marqué par la prédominance des petites entreprises. Ce phénomène influe naturellement sur les rémunérations.



Il est toutefois intéressant de constater qu'avec 930€ net en moyenne, les entreprises de moins de 10 salariés hors CRA affichent des rémunérations inférieures aux petites entreprises du CRA (954€ net).

Les entreprises de plus de 50 salariés hors CRA offrent la rémunération nette moyenne la plus attractive avec 1 115 €.

2 DUREE DE TRAVAIL

A partir de 2002, qu'ils soient anciens apprentis ou anciens lycéens, désormais, la majorité des jeunes sortant de formation travaille 35h00 en réponse à l'application progressive de la loi Aubry.

| | Apprentis | | | Lycéens | | |
|--------------------------|------------------|------|------|----------------|------|------|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2000 | 2001 | 2002 |
| Moins de 35 h | 5% | 3% | 3% | 6% | 6% | 8% |
| 35 heures | 23% | 33% | 55% | 29% | 43% | 54% |
| 36 à 38 heures | 5% | 7% | 9% | 7% | 10% | 11% |
| 39 heures | 53% | 44% | 27% | 42% | 30% | 17% |
| Plus de 39 heures | 14% | 13% | 7% | 16% | 11% | 10% |

2002 voit donc un rééquilibrage du temps de travail entre lycéens et apprentis. Parmi les deux publics, environ 55% d'entre eux travaillent à 35 heures.

Pour aller plus loin :

D'année en année les constats sont toujours à peu près identiques quand au décalage entre l'insertion après un apprentissage et l'insertion après le lycée dans notre branche.

Ces facteurs se vérifient d'ailleurs quel que soit le secteur économique et pour l'ensemble des enquêtes IVA et IPA. Les notes d'information (note 02.49) du Ministère de l'éducation nationale mettent en garde sur la comparaison de l'insertion entre apprentis et lycéen pour le motif principal que l'insertion à court terme ne présage pas nécessairement de l'insertion à long terme.

L'Observatoire s'est procuré l'enquête Génération 98 du CEREQ sur l'insertion en 2001 des jeunes diplômés 98 des filières automobiles- Elle donnera lieu à une exploitation spécifique avant la fin de l'année 2004 et contribuera à comparer l'insertion à long terme des apprentis et des lycéens. Nous analyserons donc la pertinence de la maxime « *On grave sur le marbre bien plus malaisément que sur le sable; mais les choses y sont conservées bien plus longtemps* »⁸ pour l'apprentissage des métiers de l'automobile.

⁸ in Molière – Le malade imaginaire