

# Auto

## Observer pour mieux former

# focus

### DOSSIER

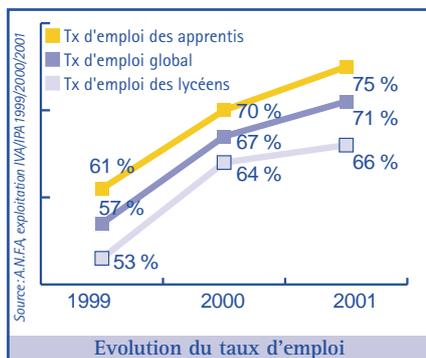
## L'insertion Professionnelle des jeunes issus des spécialisations automobiles

Dans un contexte de reprise de l'activité économique et de baisse sensible du chômage, l'insertion des jeunes tous secteurs confondus s'est sensiblement améliorée. Les jeunes issus des formations automobiles profitent également de cette embellie : ils accèdent plus facilement à l'emploi et sont aussi plus souvent en CDI. Ces résultats plutôt encourageants sont à pondérer au regard du fait que les jeunes s'insèrent de plus en plus en dehors du commerce et de la réparation automobile.

### Forte progression du taux d'emploi

$$\text{TAUX D'EMPLOI} = \frac{(\text{CDD} + \text{CDI})}{(\text{Base répondant}^2)}$$

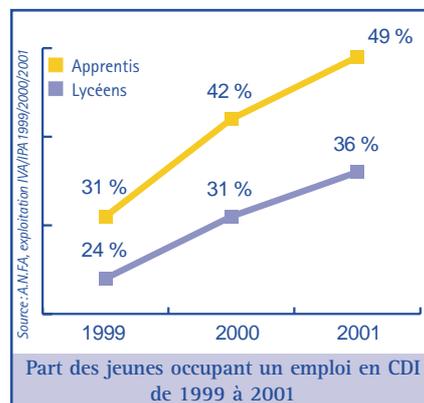
- 1) Hors contrats aidés
- 2) Hors service national



Tous modes de formation confondus, le taux d'emploi a progressé de 14 points entre 1999 et 2001. Cette tendance concerne lycéens et apprentis. Toutefois, la part des lycéens reste inférieure à celle des apprentis.

### Amélioration de l'accès au CDI

Sur la période 1999-2001, la part de jeunes sans emploi a nettement diminué passant de 35% à 23% pour les lycéens et de 28% à 14% pour les apprentis. A l'inverse, la proportion de jeunes en CDI a enregistré une belle progression. De nouveau, les apprentis se distinguent des lycéens.



Concernant le CDD (31% des lycéens et 26% des apprentis en 2001) et le contrat aidé (11% des lycéens et 10% des apprentis), on relève une tendance à la stabilité.



#### Sources utilisées

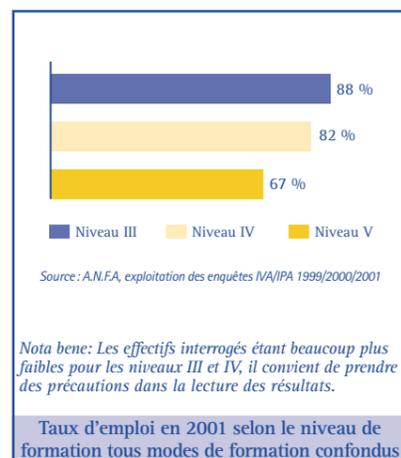
- Enquêtes IVA et IPA\*  
Conduites par le Ministère de l'Education Nationale, elles permettent d'obtenir une photographie de l'insertion des lycéens et apprentis, 7 mois après leur sortie de l'appareil de formation.  
\* IVA, Insertion Vie Active, (lycéens)  
\* IPA Insertion Professionnelle des Apprentis

- Population étudiée par l'Observatoire de l'ANFA

	1999	2000	2001
Lycéens	3694	2904	3461
Apprentis	4479	4979	4867

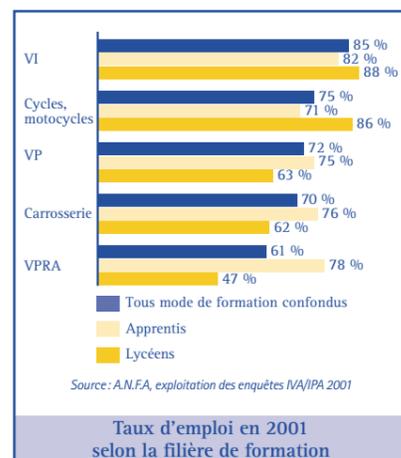


## L'insertion professionnelle varie en fonction du niveau de formation et de la filière



Si le niveau de formation influence l'insertion professionnelle, il en est de même de la filière de formation. Les jeunes du VI et du cycle moto-cyclo s'insèrent très bien par rapport à ceux des autres filières. Le taux d'emploi des jeunes de la carrosserie et de la VPRA\* est inférieur au taux d'emploi toutes filières confondues en raison du faible accès à l'emploi des lycéens dans cette filière.

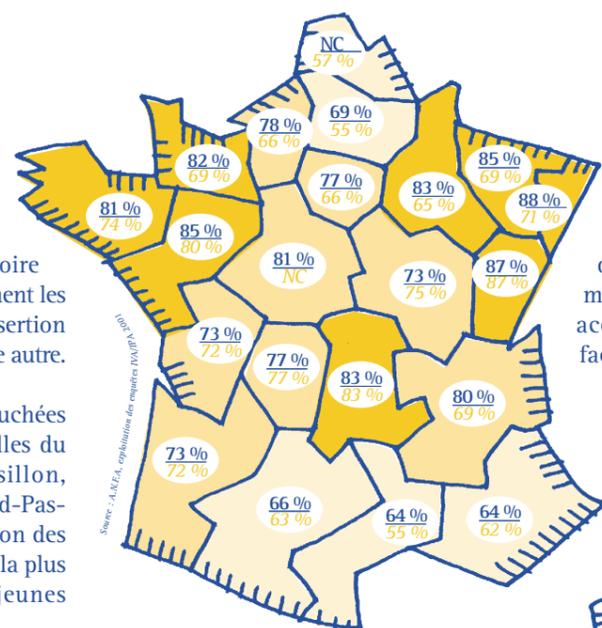
\* VPRA : Vente en Pièces de Rechanges et Accessoires.



## Des disparités selon les contextes locaux

En ce qui concerne le contexte économique et l'état du marché du travail, les différences régionales sont fortes. Pour exemple, le chômage est très inégalement réparti sur l'ensemble du territoire national, ceci explique probablement les fortes variations en matière d'insertion professionnelle d'une région à une autre.

C'est dans les régions les plus touchées par le chômage, c'est-à-dire celles du Sud (PACA, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées) et du Nord (Nord-Pas-de-Calais, Picardie) que l'insertion des apprentis et des lycéens apparaît la plus difficile. A l'inverse les jeunes

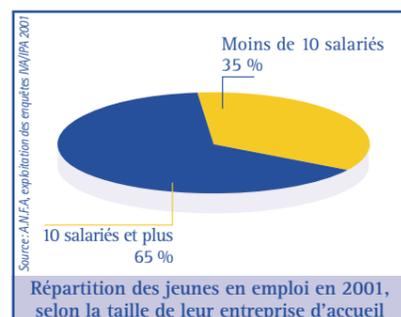


des régions de l'Est (Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne, Franche-Comté) et de l'Ouest (Bretagne, Pays de la Loire et Basse-Normandie), de même que ceux de l'Auvergne, seraient moins exposés au chômage, et accèderaient donc beaucoup plus facilement à l'emploi.

Apprentis 75 %  
Lycéens 66 %

Part des jeunes en emploi non aidé par région en 2001

## 65 % des jeunes formés aux métiers de l'automobile travaillent dans une entreprise de 10 salariés et plus



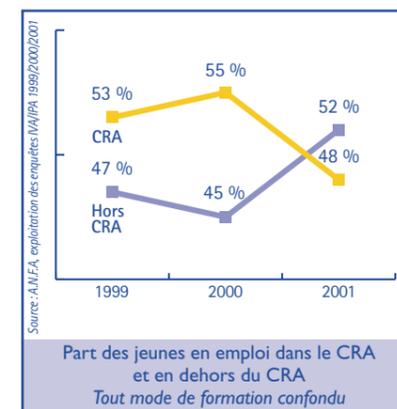
55 % des salariés de la branche des services de l'automobile exercent leur activité dans une entreprise de 10 salariés et plus (\*). Cette configuration est encore plus accentuée pour les jeunes sortant de formation : en 2001, ils étaient 65 % dans ce cas.

(\*) Source : Indicateurs nationaux Observatoire de l'ANFA.

Ainsi, les jeunes sortant de formation seraient plus souvent que la moyenne embauchés dans de grandes entreprises. Ce différentiel, s'explique probablement par la stratégie des grandes entreprises qui ont plus fréquemment recours au CDD et à l'intérim que les petites entreprises pour tester les jeunes et se constituer un vivier de main-d'œuvre.

## La fuite des jeunes vers d'autres secteurs...

... Un phénomène de plus en plus marqué...



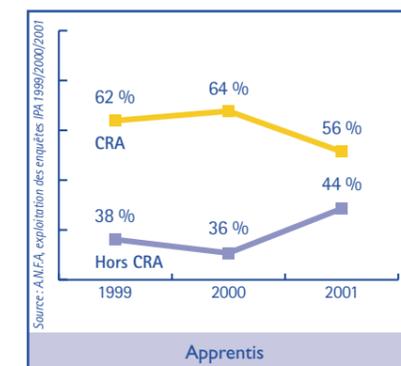
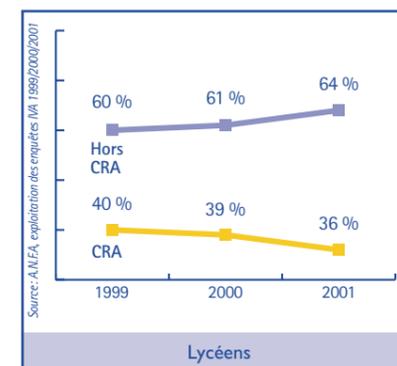
En 2001, 52 % des jeunes sortant de formations automobiles s'insèrent dans des entreprises ne relevant pas du commerce et de la réparation automobile (CRA).

Jusqu'en 2000, les jeunes issus des spécialisations automobiles, tous modes de formation confondus, s'inséraient principalement dans le commerce et la réparation automobile. L'année 2001 rompt avec la tendance précédente : la part des jeunes intégrant le CRA devient inférieure à celle des jeunes salariés ne s'insérant pas dans le CRA.

### Où s'insèrent-ils ?

D'après les enquêtes IVA et IPA, les jeunes ne travaillant pas dans le commerce et la réparation automobile se retrouveraient essentiellement dans des secteurs industriels. En 2001, 61 % d'entre eux, déclaraient exercer leur activité professionnelle dans l'industrie et parmi eux, 44 % disaient occuper un poste dans l'industrie mécanique, l'électricité ou la métallurgie.

... Il concerne surtout les lycéens et s'accroît chez les apprentis...



Le phénomène d'évaporation s'observe essentiellement au sein de la population issue des lycées professionnels. Les jeunes sortant de CFA continuent de s'insérer principalement dans le CRA. Toutefois, à l'instar des lycéens, ils paraissent de plus en plus concernés par le mouvement d'évaporation : en 1999, ils étaient environ 62 % à travailler dans le CRA. En 2001, ils ne sont plus que 56 % dans ce cas.

... et touche surtout les plus qualifiés et les moins qualifiés.

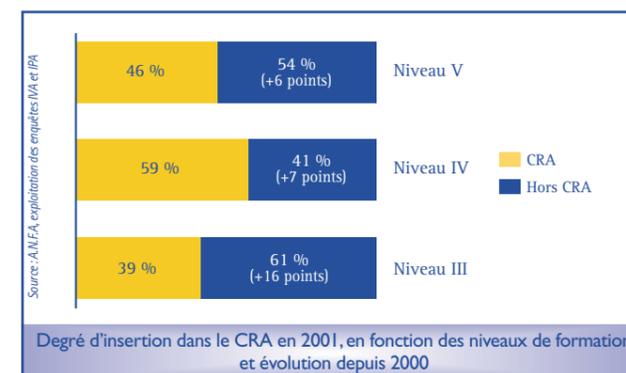
### Quelques précisions

D'après les enquêtes IVA/IPA, la population issue des spécialisations automobiles est essentiellement composée de jeunes formés au niveau V.

En 2001, sur l'ensemble des jeunes issus des spécialisations automobiles et entrant dans la vie active :

- 83 % des apprentis et 61 % des lycéens avaient un niveau V
- 6 % des apprentis et 31 % des lycéens avaient un niveau IV
- 1 % des apprentis et 8 % des lycéens avaient un niveau III

D'où la nécessité de lire ces résultats avec prudence.



En 2001, les « sortants » de niveau V, s'insèrent principalement en dehors du CRA. La population sortant au niveau IV, est celle qui se maintient le plus dans le secteur : en 2001, 59 % travaillaient dans le commerce et la réparation automobile. Mais celle-ci serait de plus en plus absorbée par des secteurs n'appartenant pas au CRA. Les jeunes sortant au niveau III, seraient les plus volatiles ; une minorité, (39 %), exerce son activité professionnelle dans le secteur.

# Les jeunes du VI et de la VPRA plus mobiles que les autres.

## Degré d'insertion dans le CRA en 2001 en fonction de la filière d'origine

VI	58 %	+ 6 points
VPRA	57 %	+ 9 points
Cycles, moto	52 %	+ 12 points
VP	52 %	+ 9 points
Carrosserie	44 %	- 1 point
<b>Toutes filières</b>	<b>52 %</b>	<b>+ 7 points</b>

Source: ANFA, exploitation IVA et IPA 2000/2001

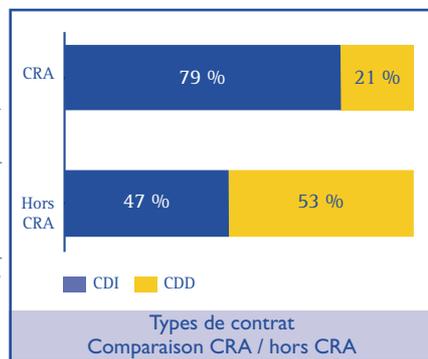
Le phénomène d'évaporation semble s'observer particulièrement chez les jeunes issus des filières VI et VPRA et se renforce depuis 2000, dans toutes les filières. Seuls les jeunes formés aux métiers de la carrosserie paraissent se maintenir plus fortement dans le CRA. Cette donnée s'explique probablement par les difficultés rencontrées en matière de recrutement dans les entreprises de réparation collision : 66 % d'entre elles expriment des difficultés de recrutement.\*

\* Etude « Réparation-collision » Observatoire décembre 2000.

Dès lors, sur des qualifications de carrossier, il est possible que les entreprises du commerce et de la réparation automobile, usent de stratégies, (des salaires plus élevés par exemple) pour attirer ou conserver leurs salariés.

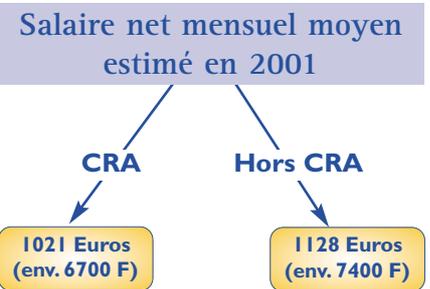
Par ailleurs, certaines formations sont peut-être plus « ouvertes » que d'autres et permettraient ainsi davantage de mobilité intersectorielle. Ainsi, les jeunes du VI pourraient plus facilement que ceux de la carrosserie, transférer leurs compétences vers d'autres secteurs.

# Des emplois plus stables dans le CRA... mais des salaires plus faibles



Source: ANFA, exploitation des enquêtes IVA/IPA 2001

Les jeunes embauchés dans le CRA seraient plus souvent en CDI que ceux qui s'insèrent dans d'autres secteurs. Toutefois, leurs salaires seraient également plus faibles : les résultats des enquêtes IVA et IPA montrent que les jeunes en primo-insertion dans le CRA déclarent un salaire mensuel moyen inférieur d'environ 107 Euros (soit environ 700 F) par rapport aux jeunes s'insérant en dehors du CRA.



Source : ANFA, exploitation IVA et IPA 2001.

Par rapport aux résultats de l'enquête de 1999, en 2001, les jeunes issus des formations automobiles accèdent plus facilement à l'emploi. Leur horizon professionnel, dans un contexte de reprise de l'emploi s'est également élargi puisqu'ils travaillent aujourd'hui pour une grande part dans des secteurs ne relevant pas du commerce et de la réparation automobile, et plus particulièrement dans l'industrie. Les professionnels du CRA qui déclarent des difficultés à recruter de la main d'œuvre qualifiée vont devoir prendre en compte cette nouvelle donne. Les jeunes formés aux métiers de l'automobile recherchent ailleurs et particulièrement dans l'industrie, d'autres facteurs de motivation, et notamment de meilleurs salaires. Il convient de rester prudent sur ce phénomène d'évaporation ; les enquêtes IVA et IPA ne sont qu'une photographie à 7 mois de l'insertion professionnelle des jeunes sortant de formation. Or les processus d'insertion professionnelle se sont complexifiés et allongés. Par ailleurs, il est possible que les entreprises du commerce et de la réparation automobile absorbent des jeunes issus d'autres spécialités.

Le phénomène d'évaporation n'est pas propre au public en primo-insertion, il concerne également les salariés de la Branche : une partie d'entre-eux quitteraient le secteur dans la 1<sup>re</sup> moitié de leur vie professionnelle. Ainsi, de 1996 à 1999, la population des 25-34 ans (tranche d'âge la plus représentative du secteur, 30 % en 1999) a perdu plus de 3 000 salariés, alors que sur cette même période, la branche a accueilli 18 000 salariés supplémentaires dont environ 13 000 de plus de 45 ans.



## Auto focus

Directeur de la publication : Yves Terral.  
 Directeur de rédaction : Philippe Mérel.  
 Rédaction : Sandrine Paboeuf.  
 Observatoire :  
 Tél. : 02 28 01 08 01



ASSOCIATION NATIONALE POUR LA FORMATION AUTOMOBILE



Projet cofinancé par la Communauté Européenne Fonds Social Européen