

L'INSERTION PROFESSIONNELLE EN 2001 ET 2003 DES JEUNES ISSUS DES SPECIALITES AUTOMOBILES EN 1998.

ENQUETE « GENERATION 98 » DU CEREQ.

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 cedex
02.28.01.08.01

observatoire@anfa-auto.fr

A participé à cette édition :

Jocelyn GOMBAULT

Avec le partenariat technique du :



Edition mars 2006, Sainte-Luce-sur-Loire (44)

36 pages

TABLE DES MATIERES

L'insertion professionnelle en 2001 et 2003 des jeunes issus des spécialités automobiles en 1998. Enquête « Génération 98 » du CEREQ. _____	1
Table des matières _____	2
L'enquête Génération 98 _____	4
Méthodologie de classement des métiers et professions : _____	4
Nature de l'échantillon issu des formations automobiles _____	5
Répartition des sexes _____	6
Catégorie sociale du père _____	6
Diplômes _____	6
Interrogation en 2001 de la génération 98 issue de formations automobile _____	7
Taux de chômage en 2001 _____	7
Evolution du taux de chômage _____	8
Temps passé au chômage durant la période 98-01 _____	9
Temps d'accès à un premier emploi _____	10
Temps d'accès à un premier CDI _____	11
Séquences d'emploi _____	12
Conditions d'emploi _____	12
Salaires _____	13
Insertion des jeunes en emploi dans le secteur commerce et la réparation automobile. _____	14
Métiers (PCS) exercés dans le commerce et la réparation automobile _____	15
Métiers exercés en dehors du Commerce et de la Réparation Automobile _____	16
Secteurs d'insertion professionnelle hors CRA _____	17
Une typologie de l'insertion hors CRA _____	18
Groupe social de Famille professionnelle : une situation de déclassement au regard du diplôme obtenu. _____	19
Atteinte des métiers-cibles et du secteur-cible _____	22
Pérennité des emplois et rapidité d'accès à l'emploi _____	24
Comparaison de l'interrogation de 2003 avec l'interrogation de 2001 _____	25
Secteur d'activité : peu de mouvements _____	26
PCS : lente diminution des ouvriers non qualifiés _____	27
En résumé : une typologie des parcours professionnels à partir de la situation de la génération 98. _____	28
Table des Annexes _____	29
Insertion hors CRA : une modélisation du lien entre les métiers et des secteurs d'insertion. _____	30

Démarche inversée : qui est ouvrier de la réparation automobile parmi les jeunes sortis de formation en 1998. _____ 31

Table de données _____ 32

Approche croisée : Débouchés professionnels des jeunes par profil de formation initiale / profil des jeunes en emploi par famille professionnelle. _____ 33

Débouchés professionnels des jeunes : quelles formations pour quels métiers ? ___ 34

Profil des jeunes en emploi par famille professionnelle : quels métiers pour quelles formations ? _____ 35

Quelles instructions peut-on tirer de cette approche croisée ? _____ 36

L'ENQUETE GENERATION 98

L'enquête Génération 98 a été menée par le Département Entrée dans la Vie Active (DEVA) du CEREQ.

« Au printemps 2001, le Céreq a interrogé un échantillon de 54 000 jeunes sortis de formation initiale en 1998, de tous les niveaux et de toutes les spécialités de formation, parmi les 742 000 jeunes qui cette année-là ont quitté pour la première fois le système éducatif. Cette enquête, intitulée "Génération 98", succède à l'enquête "Génération 92" et poursuit le même objectif : analyser les premières années de la vie active au regard de la formation initiale. »

CEREQ. Quand l'Ecole est finie, premiers pas dans la vie active de la Génération 98, 2002¹

Pour la branche des Services de l'Automobile, l'intérêt de cette enquête est multiple. Elle nous permet pour les jeunes issus des spécialités automobiles en 98 :

- ▲ De disposer d'une représentation à trois ans et cinq ans de l'insertion professionnelle.
- ▲ De bénéficier d'une vision fine des métiers occupés par les jeunes et des secteurs d'activités où ils travaillent.
- ▲ D'évaluer les mouvements de main d'œuvre, de chômage et d'emploi durant la période 1998-2001 et 2001-2003.

Méthodologie de classement des métiers et professions :

La statistique publique utilise plusieurs méthodologies de classement des métiers et professions :

- ▲ Les **PCS-ESE** dites PCS (Professions et Catégories Socioprofessionnelles des Emplois Salariés d'Entreprise) utilisés par l'INSEE : c'est la nomenclature de 1982 qui est ici utilisée (en vigueur au moment de l'enquête)². Les PCS se décomposent en trois niveaux qui permettent un degré de précision variable : Niveau 1 (5 postes) Niveau 2 (23 postes) Niveau 3 (350 postes).
- ▲ Le **ROME** (Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois) utilisé par l'ANPE (plus de 10 000 appellations-métiers).

¹ La méthode employée par le CEREQ pour mener l'enquête génération 98 ainsi que les résultats nationaux de l'enquête peuvent être consultés sur <http://www.cereq.fr/cereq/ecolefinie/sommaire.htm>

² Une autre nomenclature a été mis en place par l'INSEE en 2003 (PCS-ESE 2003) en trois niveaux : Niveau 1 (6 postes), Niveau 2 (29 postes) et Niveau 3 (412 postes).

- ▲ Les **FAP** (FAMILLES Professionnelles) établit par la DARES en 1993³, permet de rapprocher les PCS et le ROME en une seule nomenclature de métiers. (22 domaines, 84 familles et 224 sous-familles).

Pour les **secteurs d'activité**, c'est la **NES** (La **Nomenclature Économique de Synthèse**), adoptée par l'Insee en 1994, qui sera utilisée pour l'analyse de Génération 98. Elle peut se décomposer en 16, 36 et 114 postes. Précisément, c'est la NES 16 et la NES 114 qui seront ici utilisées.

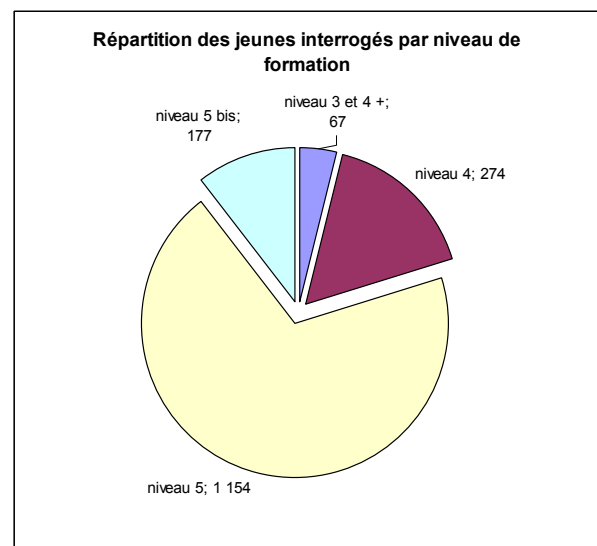
NATURE DE L'ÉCHANTILLON ISSU DES FORMATIONS AUTOMOBILES

1 672 individus issus de formations automobiles ont été interrogés. Cela représente un effectif pondéré de 21 160 individus (sur 742 000 jeunes sortant de formation en 1998).

Les niveaux V forment 69% de l'échantillon et les niveaux IV, 16%.

Les niveaux V bis (11%) représentent le niveau de formation des personnes sortant de la dernière classe du premier cycle de l'enseignement secondaire (classe de 3^{ème}) et les personnes abandonnant la scolarité avant la classe terminale des cycles professionnels courts (1^{ère} année de préparation CAP, BEP, ou de la 2^{ème} année de CAP s'il se prépare en 3 ans). Comme il s'agit de jeunes issus de formations automobile, il s'agit donc exclusivement dans ce cas précis de jeunes ayant arrêté leur scolarité avant la classe terminale d'un BEP ou CAP.

Le niveau IV+ correspond aux personnes sortant du premier cycle de l'enseignement supérieur ("bac +2") sans avoir obtenu de diplôme. Ils sont ici agrégés aux niveaux III et représentent 4% des personnes interrogées : comme cette catégorie ne représente que 67 personnes, elle est considérée comme non-significative et ne figurera pas dans les graphiques et analyses spécifiques tout en restant intégrée à la population totale.



³ Une mise à jour de la nomenclature des FAP a également été mise en oeuvre en 2003. (la FAP « ouvriers de la réparation automobile » passe notamment du domaine « mécanique, travail des métaux » au domaine « maintenance »)

Répartition des sexes

- ▲ Les femmes représentent au total 3% des jeunes issus de l'échantillonnage des spécialités automobiles en 98.
- ▲ Mais elles représentent 8% des jeunes ayant abandonné leurs études en niveau V (issues de BEP pour la plupart).

Dans des proportions moindres, ce phénomène est également constaté dans les enquêtes IVA et IPA : par exemple, en 2003, les lycéennes représentent 1,6% des jeunes issus des spécialités automobiles et 2,4% des lycéens ayant abandonné en cours de niveau V. En apprentissage en 2003, les filles représentent 0,7% des sortants de formation pour 1,8% des apprentis ayant abandonné leur étude en cours de niveau V.

Même si elle paraît relativement faible, cette proportion d'abandons de filles en niveau V associée aux témoignages de jeunes mécaniciennes (CORIF Pas de Calais...) montre qu'il existe sans doute plus de vocations de mécanicienne automobile que le système éducatif et la pression sociale et culturelle ne le permet.

Catégorie sociale du père

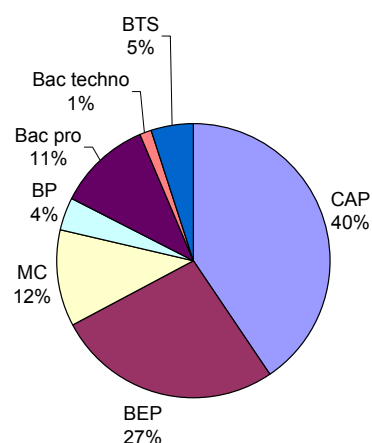
Un tiers des jeunes de l'échantillon provient de famille d'ouvrier (19% pour l'ensemble de la génération 98) et un autre tiers de famille d'employé (23% pour l'ensemble).

Diplômes

Les diplômes préparés par les jeunes issus de formation automobile interrogés dans Génération 98 sont cohérents avec les flux des effectifs en formation. Les diplômes propédeutiques (BEP, Bac STI) sont légèrement sous-représentés dans l'échantillon par rapport aux flux des effectifs en formation, il s'agit d'un phénomène logique car ceux-ci ont poursuivi leurs études en plus grand nombre et n'ont donc pas intégré la vie active.

Pour recontextualiser la génération 98, il faut rappeler que la répartition des niveaux de formation est légèrement différente à celle d'aujourd'hui : les niveaux IV représentent par exemple, en 2003, 26% des sortants de formation alors qu'ils ne représentent que 16% des sortants de formation en 1998 (*Source flux en formation ANFA – Base Géode*).

Répartition des personnes interrogées par diplôme - Génération 98



Par ailleurs les Brevets Professionnels représentaient 4% des diplômes préparés par les jeunes interrogés en 98 alors qu'ils ont aujourd'hui disparu.

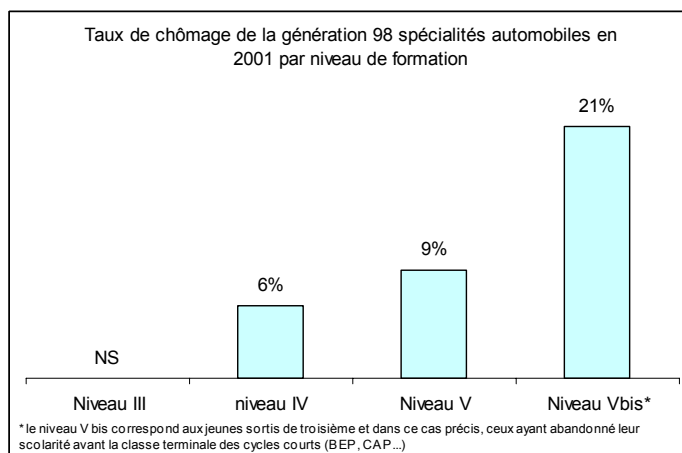
INTERROGATION EN 2001 DE LA GENERATION 98 ISSUE DE FORMATIONS AUTOMOBILE

Taux de chômage en 2001

Trois ans après être sorti de formation en 1998 **le taux de chômage des jeunes issus des spécialités automobiles est de 9%**. Ce taux est très proche de la moyenne nationale toutes spécialités confondues (10%).

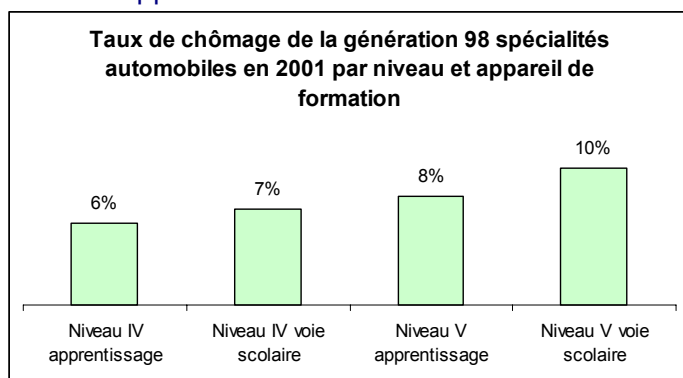
Deux effets médiateurs de ce taux de chômage doivent être soulignés :

▲ Le niveau de formation



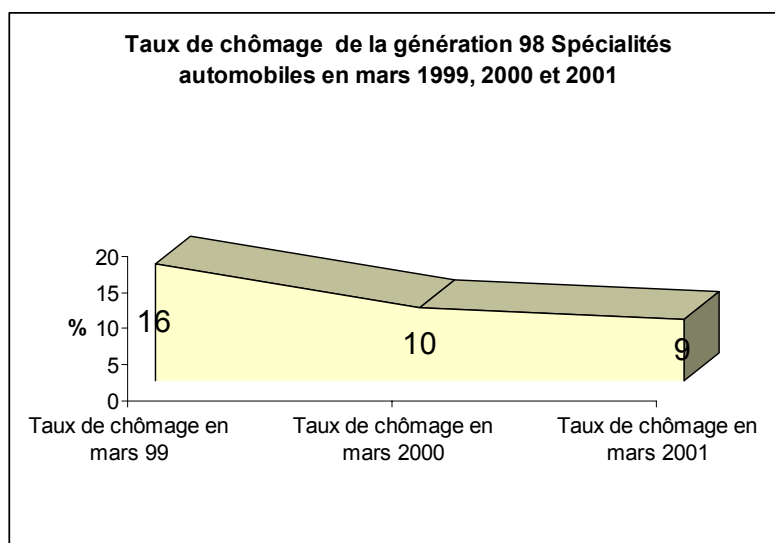
Plus le niveau de formation croît et plus le taux de chômage baisse (6% pour un niveau IV à 9% pour un niveau V). L'arrêt des études avant l'obtention d'un premier diplôme induit un taux de chômage très élevé en 2001 (21% pour ceux ayant arrêté leurs études avant l'obtention d'un diplôme de niveau V).

▲ L'appareil de formation



Même après trois années d'expérience, l'appareil de formation constitue encore un effet médiateur du taux de chômage : Celui-ci reste plus élevé chez les lycéens que chez les apprentis de un à deux points selon le niveau de formation. Le décalage de taux de chômage entre CFA et Lycéens s'estompe toutefois très nettement par rapport aux enquêtes IVA et IPA (en 99, 8 points séparaient les taux d'emplois des lycéens et ceux des apprentis).

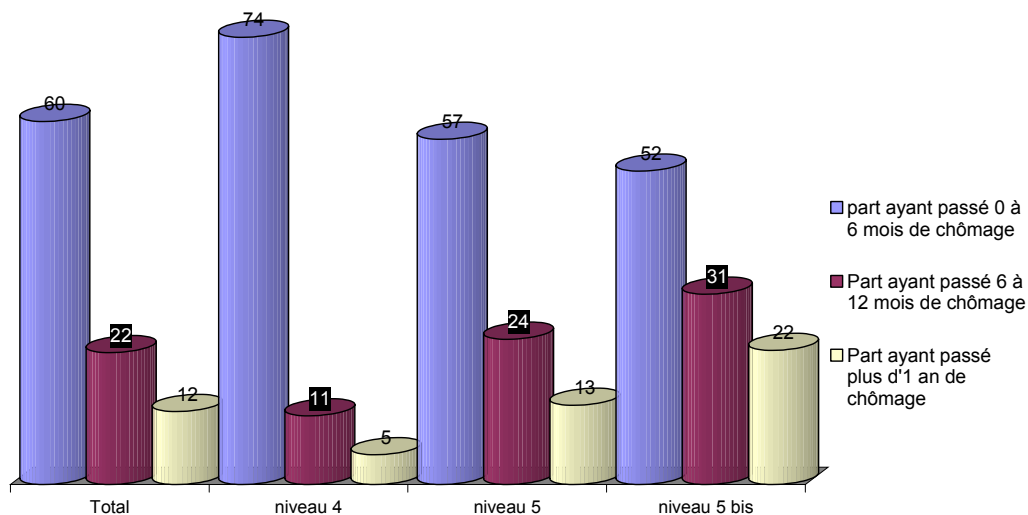
Evolution du taux de chômage



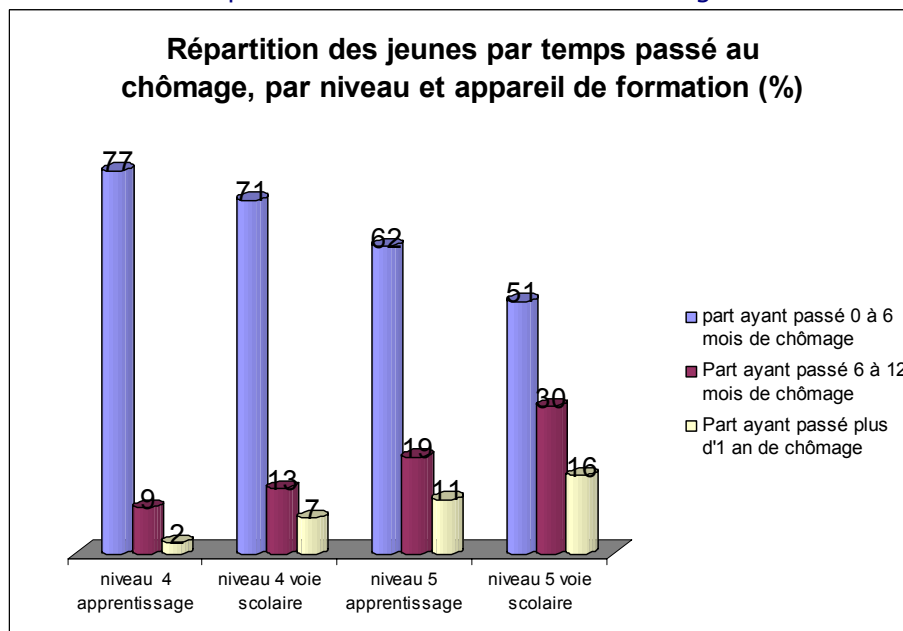
Partant de 16% en mars 1999, le taux de chômage diminue d'un tiers au cours de l'année qui suit la sortie de formation, puis se stabilise autour de 10%. Pour les jeunes non-diplômés, le taux de chômage reste à peu près constant jusqu'en mars 2000 (pour les non-diplômés de niveau V autour de 20%) puis se réduit presque de moitié en 2001.

Temps passé au chômage durant la période 98-01

Répartition des jeunes par temps passé au chômage durant la période 98-01, par niveau de formation (%)



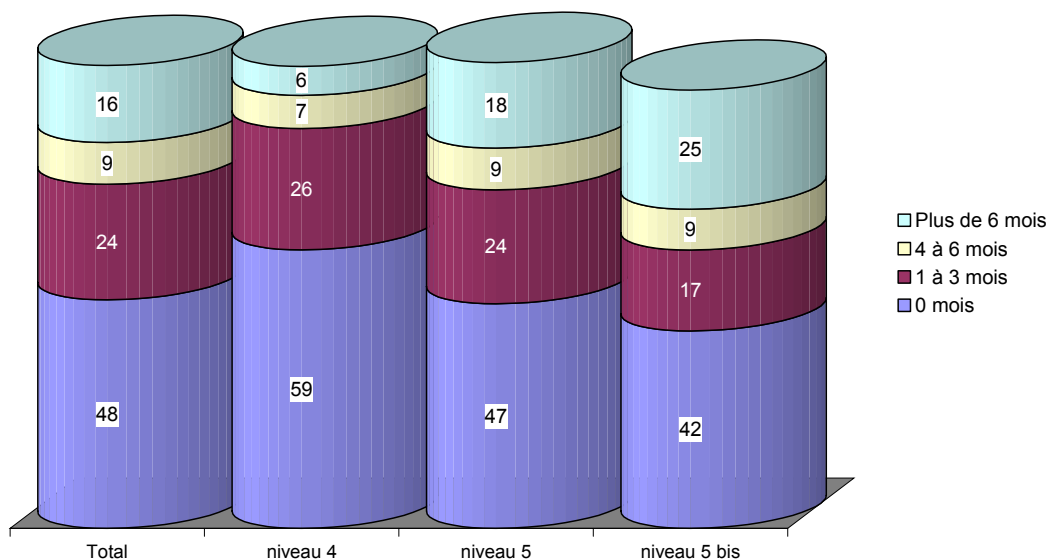
Les trois quarts des jeunes de niveaux IV issus des spécialités automobiles ont connu moins de six mois de chômage de 1998 à 2001 : ils ont donc vraisemblablement disposé d'un accès rapide et durable à l'emploi. 57% de diplômés de niveau V des spécialités automobiles ont passé moins de six mois au chômage.



En terme d'appareil de formation, le temps passé au chômage sur la période 1998-2001 est plus élevé chez les lycéens : avec 16% de jeunes ayant passé plus d'une année au chômage et 30% ayant passé plus de 6 mois au chômage, les lycéens de niveau V rencontrent le plus de difficultés à s'insérer. A contrario, 77% des apprentis de niveau IV sortis en 1998 n'ont pratiquement pas connu le chômage.

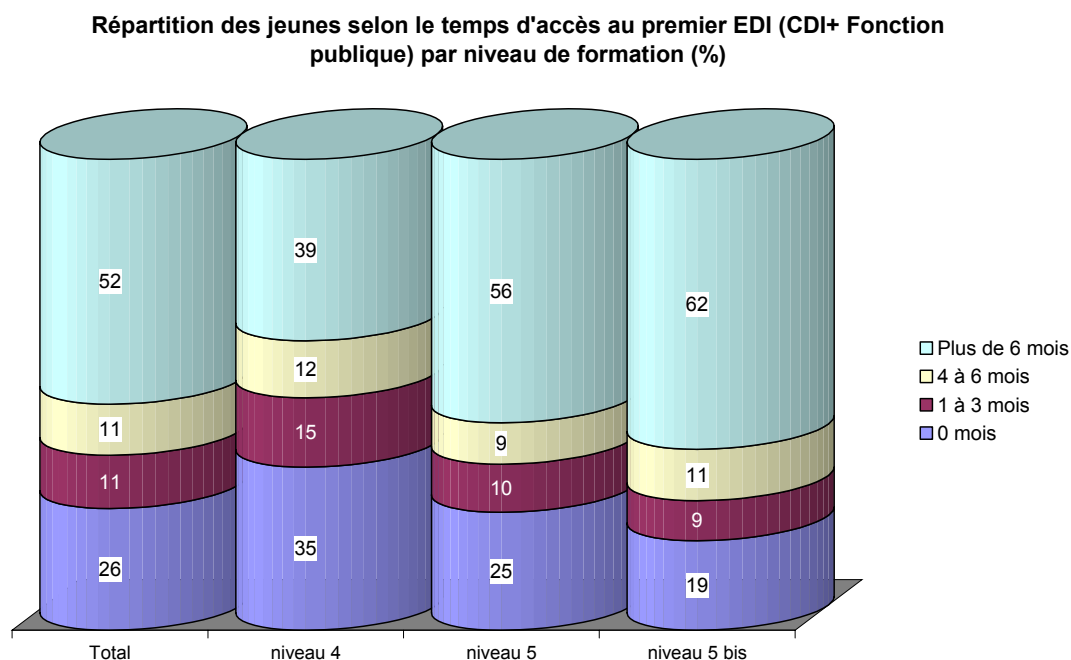
Temps d'accès à un premier emploi

Répartition des jeunes selon le temps d'accès au premier emploi par niveau de formation (%)



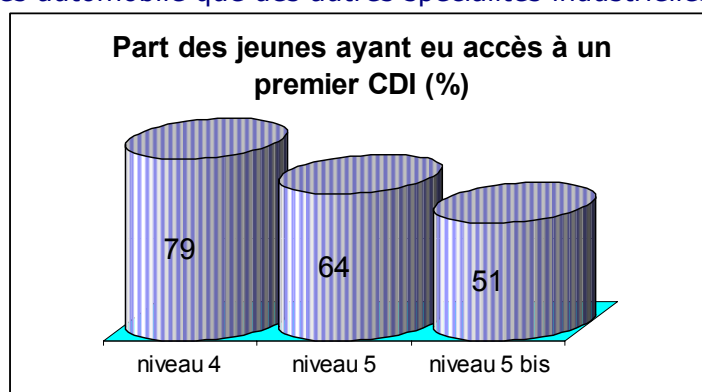
La durée d'accès à l'emploi des jeunes (y ayant eu accès) est en médiane, d'**un mois** après avoir quitté une formation automobile en 1998. Plus le diplôme est élevé et plus l'accès à l'emploi est immédiat. L'appareil de formation, l'obtention et le niveau du diplôme sont toujours des critères qui favorisent ou défavorisent la rapidité d'accès à l'emploi : les profils les plus favorisés restent les niveaux IV en apprentissage dont seuls 9% connaissent un temps d'accès au premier emploi de plus de 4 mois, et les moins favorisés restent les lycéens (principalement issus de BEP) dont 31% connaissent un chômage de plus de 4 mois.

Temps d'accès à un premier CDI



Si 79% des niveaux IV ont eu accès à un emploi à durée indéterminée, seuls 35% parmi eux y ont eu accès directement après la formation. L'emploi à durée déterminée reste une règle d'embauche pour un jeune diplômé même sur les profils recherchés (les niveaux IV en apprentissage mettent en médiane, 3 mois avant de décrocher un emploi à durée indéterminée – pour les 87% qui accèdent à au moins un CDI durant la période 1998-2001). Les lycéens de niveau V mettent en médiane 13 mois avant de décrocher leur premier emploi stable (pour les 58% d'entre eux qui y accèdent).

L'accès au premier CDI est plus rapide pour les niveaux IV des métiers de l'automobile (35% accèdent immédiatement à un emploi à durée indéterminé (EDI)) que pour l'ensemble des niveaux IV de spécialités industrielles (28%). Mais pour les niveaux V et Vbis, l'accès au premier EDI est plus lent (respectivement 25% et 19%) quand ils sont issus des spécialités automobile que des autres spécialités industrielles (30% et 24%).



Séquences d'emploi

Nombre de séquences d'emploi

Nombre d'emplois pendant les 3 ans								
	0	1	2	3	4 et plus	Total	Nombre médian	Nombre moyen
	%	%	%	%	%	%		
Total	3	42	32	13	9	100	2	1,90
niveau 4	3	48	27	14	9	100	1	1,86
niveau 5	2	41	33	13	10	100	2	1,94
niveau 5 bis	8	38	36	11	8	100	2	1,80

42% des jeunes issus des formations automobiles en 98 n'ont connu qu'un seul emploi de 1998 à 2001 : un ratio très légèrement supérieur à la moyenne nationale (40%). En moyenne les jeunes issus de formations automobiles en 98 ont occupé deux emplois de 98 à 2001.

De manière générale, plus le niveau de formation croît, plus les jeunes sont stables dans leur emploi grâce notamment à un taux de CDI plus élevé.

Bien qu'un quart (24%) des lycéens de niveau IV multiplient les séquences d'emploi (plus de trois séquences d'emplois), la moitié (50%) d'entre eux ne connaissent qu'un seul emploi alors qu'ils sont 45% chez les apprentis à n'avoir connu qu'un seul emploi. En effet, même si les apprentis sont rares à avoir plus de 3 séquences d'emploi, un tiers d'entre eux a connu deux emplois au cours de la période 1998-2001.

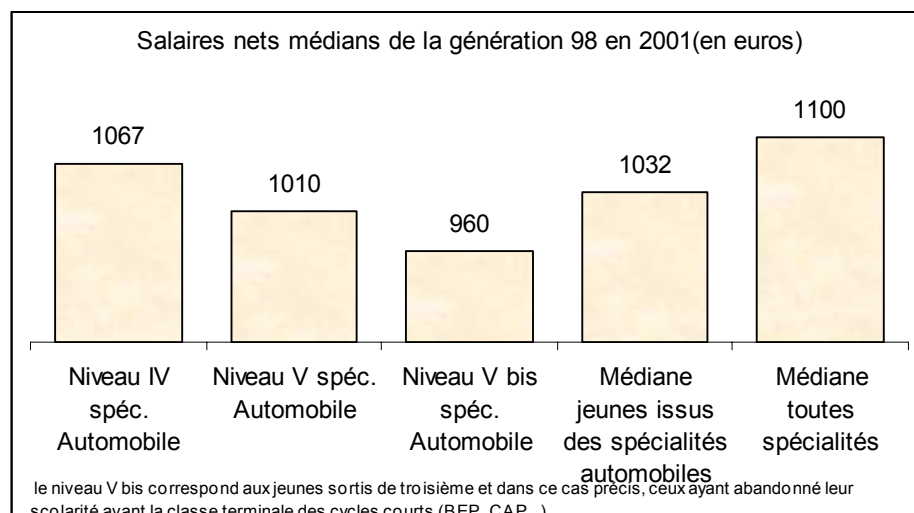
Conditions d'emploi

Les jeunes issus des spécialités automobiles disposent d'Emplois à Durée Indéterminée (CDI + Fonction publique) dans des proportions légèrement plus importantes que toutes spécialités confondues : en 2001, 67% des jeunes des spécialités automobiles sont en EDI pour 64% des jeunes toutes spécialités confondues. Notamment en niveau IV, ils sont 74% en EDI soit 9 points de plus que les jeunes de niveau IV de toutes spécialités (65%).

5% des jeunes issus des spécialités automobiles en 1998 sont employés à temps partiel pour 11% pour l'ensemble des spécialités.

Ces indicateurs confirment encore une fois que grâce à une insertion dans secteur du commerce et la réparation automobile, les jeunes issus des spécialités automobiles sont moins touchés par l'emploi précaire que dans les autres spécialités de formation.

Salaires



Repère :
Smic net au moment de l'enquête : 880€

Les comparaisons de salaire médian sont délicates et doivent être à analyser avec précaution, surtout lorsque les écarts sont proportionnellement faibles. Toutefois Génération 98 va dans le sens de phénomènes connus à travers d'autres enquêtes :

- plus le niveau de formation augmente et plus la rémunération est élevée ;
- avec une médiane de 1032€ nets, les rémunérations médianes des jeunes issus des spécialités automobiles sont inférieures de 7% aux rémunérations toutes spécialités de formations confondues ;
- les lycéens grâce à leur insertion en dehors du CRA (et peut-être partiellement à cause des primes de précarités de certains contrats de travail) bénéficient d'une rémunération médiane légèrement supérieure aux apprentis : avec une médiane de 991€ nets les niveaux V en apprentissage ont un salaire de 46€ de moins que les lycéens de niveau V. De même, avec 1082€, le salaire médian des lycéens de niveau IV dépasse de 41€ celui des niveaux IV en apprentissage.

Insertion des jeunes en emploi dans le secteur commerce et la réparation automobile.

PART DES JEUNES DE LA GÉNÉRATION 98 EN EMPLOI INSÉRÉS DANS LA NES « COMMERCE ET RÉPARATION AUTOMOBILE » EN 2001

	Insertion dans le CRA	Insertion hors CRA
Apprentis	42% (niveau V : 37% niveau IV : 54%)	58%
Lycéens	20% (niveau V : 15% niveau IV : 30%)	80%
Total	31%	69%

Source exploitation Observatoire ANFA – Enquête CEREQ Génération 98

31% des jeunes en emploi ont intégré le secteur du commerce et de la réparation automobile (CRA). Celui-ci reste le premier secteur (NES114) d'embauche des jeunes issus de formations automobile de la génération 98 en 2001. Cela signifie toutefois que 69% de la Génération 98 ne travaillent pas actuellement dans le secteur professionnel ciblé par la formation.

Le décalage entre lycéens et apprentis est particulièrement important : deux fois moins de lycéens que d'apprentis travaillent dans le CRA. Certains profils sont particulièrement peu présents dans les entreprises du secteur : par exemple, seuls 11% des BEP non-diplômés intègrent le CRA.

PART DES JEUNES EN EMPLOI INSÉRÉS DANS LA « RÉPARATION AUTOMOBILE » (IVA-IPA 99) ET DANS LA NES « COMMERCE ET RÉPARATION AUTOMOBILE » (GÉNÉRATION 98)

	IVA et IPA 99 (issus de formation en 98) 8183 individus	Génération 98 Interr. 2001 1672 individus	Génération 98 Interr. 2003 461 individus
Apprentis	64%	42%	39%
Lycéens	43%	20%	24%
Total	54%	31%	31%

Source exploitation Observatoire ANFA – Enquête CEREQ Génération 98

La comparaison avec les enquêtes IVA et IPA doit être prudente car les questions, les passations, la temporalité (à 7 mois pour IVA IPA et à 3 et 5 ans pour Génération 98) et les publics sont différents. Dans IVA et IPA 99, plus de la moitié des jeunes en emploi interrogés déclaraient travailler dans la « grande branche » de la « Réparation

Automobile » tandis que la génération 98 en emploi en 2001 déclare être 31% à travailler dans le secteur du « commerce et réparation automobile » de la NES en 116 postes. Les taux de « sans-emploi » d'IVA-IPA (25%) et de « chômage » de Génération 98 interrogation 2001 (9%) impliquent que ce n'est pas sur la même proportion de jeunes en emploi qu'est caractérisée l'insertion dans la branche et hors de la branche.

Le relatif faible nombre de séquence d'emploi, la faible mobilité intersectorielle en direction du CRA de 2001 à 2003 et les enquêtes qualitatives et quantitatives sur le recrutement dans le CRA laissent penser que **les jeunes de la génération 98 qui étaient au chômage en 99 ne se sont pas insérés dans le commerce et la réparation automobile par la suite**. L'absence d'utilisation de l'ANPE⁴ et des sociétés d'intérim par les entreprises du CRA contribue sans doute à rapprocher les demandeurs d'emploi issus des spécialités automobiles, des secteurs industriels. Il est donc vraisemblable que les 31% de jeunes insérés dans le commerce et la réparation automobile en 2001 étaient déjà en emploi dans le CRA en 99 et le seront également en 2003. Le secteur n'a a priori pratiquement pas embauché de jeunes qui ne se seraient pas insérés immédiatement dans le secteur.

Le secteur du commerce et de la réparation automobile fonctionne aujourd'hui principalement sur le « relationnel » ou sur le « réseau » pour réaliser ses recrutements. A ce titre le principe de l'apprentissage est particulièrement adapté à ce mode de recrutement.

Métiers (PCS) exercés dans le commerce et la réparation automobile en 2001

PCS OCCUPEES DANS LE COMMERCE ET LA REPARATION AUTOMOBILE EN 2001

6323:Mécaniciens qual. automobiles	31,75%
6821:Métalliers, serrur.,rép. méca. non qual.	29,62%
6321:Carrossiers d'automobile qualifiés	17,06%
6515:Magasiniers	3,79%
4723:Techniciens mécanique et chaudronnerie	3,55%
6793:Ouvriers tri, emballage, expédition	2,13%
Autres	12,10%

⁴ L'ANPE n'est utilisée que par 14 % (enquête recrutement 2002) des entreprises du secteur ayant l'intention de recruter (les deux tiers des offres d'emploi restent dans un marché caché) et d'autre part, le taux de recours à l'intérim des entreprises des Services de l'Automobile est faible (1,9 % alors que pour l'ensemble des activités industrielles le taux de recours à l'intérim est de 6,9 %).

Au sein du commerce et de la réparation automobile, les métiers sont concentrés autour de trois PCS⁵ : mécaniciens qualifiés de l'automobile, mécaniciens non-qualifiés et carrossiers qualifiés.

La réussite ou non à l'examen ne présage pas de la qualification au sein des PCS : il y a une proportion semblable de mécaniciens titulaire d'un diplôme ou non chez les OQ et chez les ONQ.

Métiers exercés en dehors du Commerce et de la Réparation Automobile en 2001

La génération 98 qui travaille en dehors du Commerce et de la Réparation Automobile est dispersée sur un nombre de métiers extrêmement élevé. Pas un seul métier (PCS 350) ne représente plus de 8% des jeunes insérés hors CRA.

Plus précisément Hors CRA les jeunes se répartissent sur 142 PCS (sur 350 postes possibles parmi les PCS 1982 de niveau 3). Les métiers les plus rencontrés sont :

6723:Ouvriers non qualifiés mécanique	7,98%
6515:Magasiniers	5,63%
6792:Manuten., agents non qual. exp. trans.	4,81%
6793:Ouvriers tri, emballage, expédition	4,81%
6201:Mécaniciens qual. entr. équip. industr.	3,52%
6821:Métalliers, serrur.,rép. méca. non qual.	3,52%
6841:Ouvriers non qual. gros oeuvre bât	3,17%
6323:Mécaniciens qual. automobiles	2,82%
6415:conducteurs-livreurs,coursiers(salariés)	2,70%
6411:Conduc. routiers,grands routiers (sala.)	2,58%
4723:Techniciens mécanique et chaudronnerie	2,35%
Autres	56,10 %
Total	100,00%

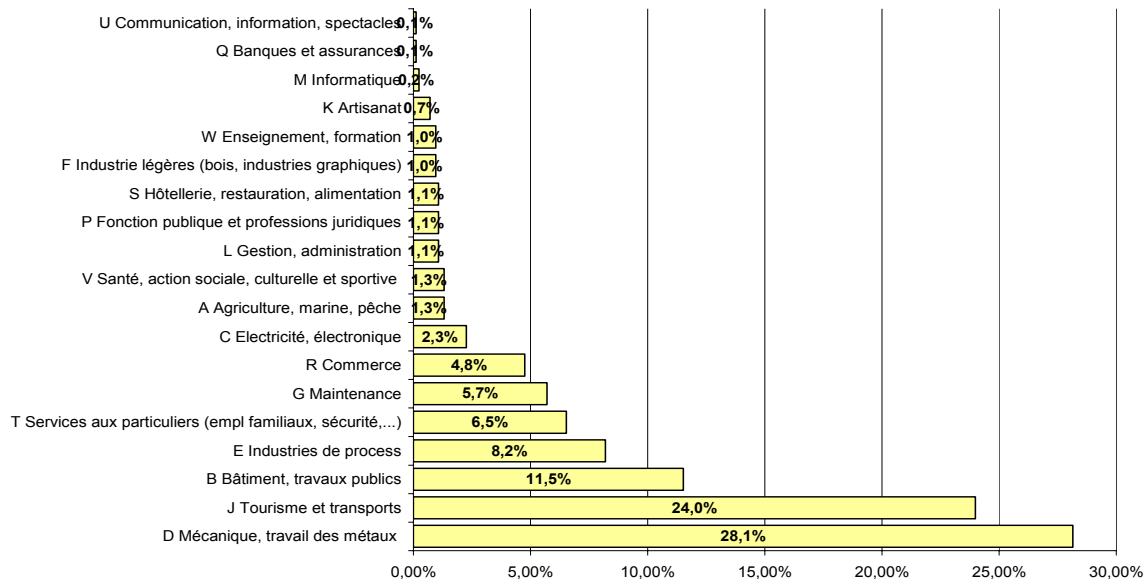
La profession **ONQ de la mécanique** concerne indifféremment les jeunes issus d'un cursus en carrosserie ou en maintenance.

Les métiers de la **manutention-magasinage** concernent plutôt les jeunes issus d'un cursus en **maintenance** (Ouvriers tri, emballage, expédition - 8% ; Manuten., agents non qual. exp. trans. - 6% ; Magasiniers 4%) alors que 7% des jeunes issus d'un cursus en **carrosserie** se retrouvent dans les métiers **d'ONQ du bâtiment**.

Il semble a priori difficile d'identifier des compétences acquises lors d'un cursus de formation automobile qui puisse être transférable à l'un de ces derniers métiers. Il s'agit vraisemblablement soit de métiers occupés par défaut et non par choix professionnel soit de jeunes disposant d'une double formation professionnelle.

⁵ PCS en 350 postes

Répartition par domaine de métiers (FAP 22) des jeunes de la génération 98 issus des spécialités automobile ne travaillant pas dans le secteur du commerce et la réparation automobile



La répartition par famille de métiers (répartis sur 19 domaines de FAP sur 22) permet de distinguer que les métiers de la mécanique et du travail des matériaux occupent 28% des jeunes insérés hors CRA, suivis des métiers du transport (24%), du BTP (11,5%) et des industries de process (8%).

Secteurs d'insertion professionnelle hors CRA en 2001

Répartition des secteurs d'activité NES 16 (Nes 114)

Commerce	15,02%
<i>Dont Commerce de Gros</i>	6,10 %
Industries des biens intermédiaires	14,55%
<i>Dont métallurgie transformation des métaux</i>	6,22%
Construction	11,38%
Industrie automobile	10,56%
Industries des biens d'équipements	10,33%
<i>Dont fabrication de machines et équipements - dont armes</i>	5,63 %
Services aux entreprises	8,69%
Administration	7,51%
Transports	6,81%
Industries agricoles et alimentaires	3,40%
Education Santé Action sociale	2,58%
Industries des biens de consommation	2,35%
Services aux particuliers	2,35%
Indéterminé	2,00%
Agriculture, sylviculture, pêche	1,29%
Energie	0,70%
Activités financières	0,35%
Activités immobilières	0,12%

A partir de la NES 16, le commerce apparaît comme le premier secteur d'insertion hors CRA (15% des jeunes). Dans IVA et IPA, la grande branche «Industrie

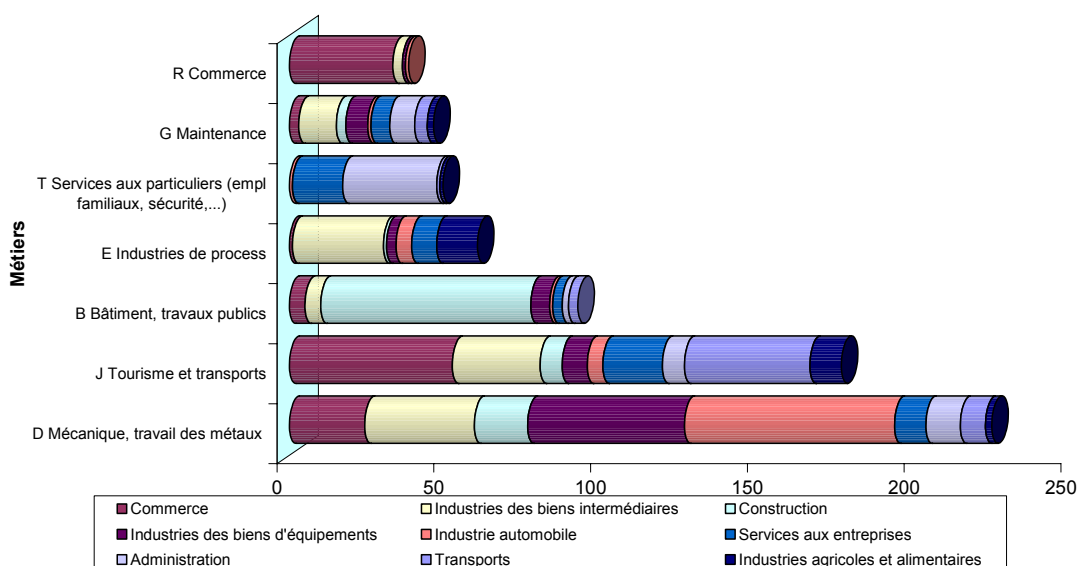
mécanique électricité, métallurgie » est le premier secteur d’insertion des jeunes issus des diplômés de l’automobile quelle que soit l’année (environ un tiers des jeunes insérés hors CRA chaque année). Il est raisonnable de considérer que la « grande branche » d’IVA et IPA correspond à peu de chose près aux secteurs industriels de la NES 16 : Industries des biens intermédiaires, Industrie automobile et Industries des biens d’équipements. L’addition de ces trois secteurs représente 36% des jeunes insérés hors secteur pour l’enquête Génération 98. Même si les interrogations des deux enquêtes diffèrent, les enquêtes IVA, IPA et Génération 98 sont donc cohérentes.

Les jeunes issus des spécialités de carrosserie qui s’insèrent hors branche ont plutôt tendance à rejoindre l’industrie automobile (16%), tandis que les jeunes issus d’un cursus en maintenance rejoignent plutôt l’industrie de biens intermédiaires (18%).

Une typologie de l’insertion hors CRA

Grâce à Génération 98, les métiers et secteur d’activités sont identifiés à un niveau de précision inenvisageable à travers les précédentes enquêtes sur l’insertion. En croisant les domaines de FAP (FAP 22) et les secteurs d’activité (NES 16), trois pôles de métiers et secteurs peuvent être définis :

Répartition de la Génération 98 spec. Auto. insérés hors CRA par secteur (NES) et métier (FAP) - groupes de métiers et de secteurs de plus de 20 jeunes.



- Le premier pôle est celui des métiers **d’ouvriers en mécanique et métallerie** (FAP D : 28%) principalement embauchés dans les industries automobile et industrie des biens intermédiaires et d’équipement. Plus de la **moitié de ces métiers sont non-qualifiés** (L’ouvrier non qualifié en mécanique représente la

principale PCS (PCS 6723 : 8% des jeunes insérés hors CRA⁶) parmi les PCS qui s'insèrent hors CRA et la principale FAP (FAP D3⁷ = 12% des jeunes insérés hors CRA) parmi les FAP qui s'insèrent hors CRA.

- ▲ Le second pôle est celui des métiers du **transport** (FAP J⁸ : 24%) qui se décomposent en « **ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires** » (10%), ouvriers qualifiés de la manutention – magasiniers (8%), cariste et conducteurs routiers (6%). Ils sont principalement embauchés dans le secteur du commerce (Commerce de gros) et du transport. Les métiers de chauffeurs routiers, métier d'insertion privilégié pour les jeunes issus de la filière véhicule industriel, avaient déjà été discernés à travers IVA et IPA. Génération 98 permet de prendre la mesure de l'importance des autres métiers du pôle transport.
- ▲ Un troisième pôle est important : celui des métiers du bâtiment et des travaux publics : il représente 11,5% des métiers de la génération 98 embauché hors CRA composés de 4,5% d' « **ouvriers non qualifiés du gros œuvre du bâtiment, des travaux publics et de l'extraction** ».

Groupe social de Famille professionnelle⁹ : une situation de déclassement au regard du diplôme obtenu.

Répartition des groupes sociaux de FAP par secteur d'insertion (2001)

Groupe de FAP	Hors CRA	CRA
Ouvrier non qualifié	37%	34 %
Ouvrier qualifié	40%	54%
Employé	13%	1%
Professions Intermédiaires	7%	8%
Cadres	1%	0%
Indépendants	2%	2%

Trois ans après être sorti de formation initiale, plus d'un tiers des jeunes occupe une profession du groupe social « ouvriers non-qualifiés ». Quand un jeune s'insère en dehors du CRA, il a également plus de chance d'intégrer un poste d'employé.

37% des jeunes travaillant en dehors du CRA sont ouvriers non-qualifiés (plus particulièrement 27% sont ONQ du secteur industriel). Même s'ils disposent pour la

⁶ Voir p 16 – *le croisement entre les FAP et les PCS version 1982 est disponible à l'Observatoire.*

⁷ FAP D3 : Ouvriers non-qualifiés de la mécanique

⁸ La FAP J correspond au domaine de métiers du tourisme et du transport mais comme aucun métier occupé par les jeunes n'est lié au tourisme, nous nous centrerons ici exclusivement sur les métiers du transport.

⁹ Le regroupement des 83 FAP en groupes sociaux provient du dossier « Famille Professionnelles » Vingt ans de métiers Dossier de la DARES octobre 2004 – La documentation Française

plupart d'un diplôme de niveau V, ils ne parviennent pas à le faire valoir dans les métiers qu'ils exercent. Accéder à un poste d'ouvrier non qualifié dans l'industrie n'est vraisemblablement pas une perspective rêvée pour les jeunes de la génération 98. Pour beaucoup d'entre eux, il s'agit d'emplois alimentaires.¹⁰

La situation n'est guère plus avantageuse dans secteur du commerce et la réparation automobile que dans les autres secteurs à la différence près que ces emplois sont beaucoup plus stables que les emplois d'ONQ hors CRA. Ces 34% d'ONQ dans le CRA doivent donc ici plutôt être analysés comme une première étape de déclassement au sein d'une progression professionnelle dans une entreprise. Nous verrons par la suite, que dans le CRA, ce déclassement tend à se gommer avec le temps.

Ouvrier Non Qualifié et Déclassement

Selon la définition d'Olivier Chardon (DARES) les professions relevant de la catégorie « **ouvrier non qualifié** » sont celles exercées en grande proportion par des ouvriers ne possédant pas un diplôme de la même spécialité que leur profession. Cette définition est généralement élargie aux professions considérées par les conventions collectives comme ne nécessitant pas de diplôme particulier.

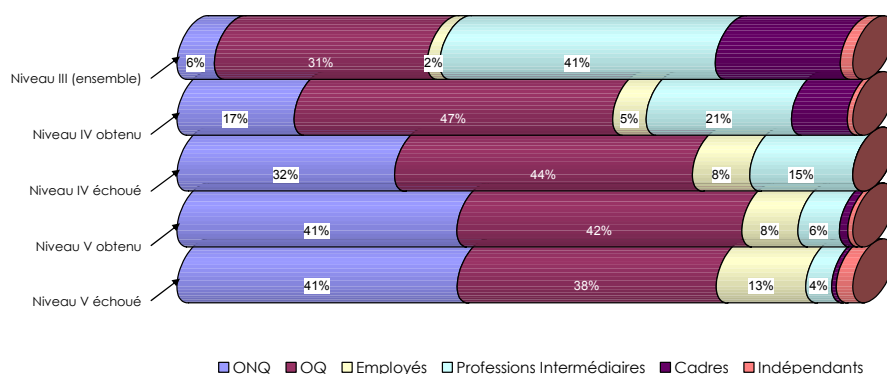
Pour les services de l'automobile, nous entendons donc par extrapolation, par ouvrier non qualifié les professions relevant d'un niveau I (coefficients 140 à 155) de la convention collective en vigueur au moment de l'enquête en 2001.

Comme le mentionne Alberto Lopez (*Les modes de stabilisation en emploi en début de vie active* in INSEE ÉCONOMIE ET STATISTIQUE N° 378-379, 2004), « un déclassement est défini par confrontation entre le diplôme d'un jeune et la catégorie socioprofessionnelle de l'emploi qu'il occupe. À chaque niveau de diplôme est associé un niveau d'emploi théorique selon la grille traditionnelle (Affichard, 1981) ». Ainsi, aux jeunes sans diplôme correspondent théoriquement des emplois non qualifiés. Les CAP-BEP et les bacheliers se situent a priori sur des emplois qualifiés.

Avec cette même méthodologie Jean-François Giret, chargé d'étude au CEREQ avait évalué que lors du premier emploi de la génération 98, 59,6% des CAP-BEP se trouvaient dans une situation de déclassement (46,1% des Bacheliers et 55,5% des Bac +2).

¹⁰ Sur les ouvriers non qualifiés de l'industrie : CEREQ *Bref* n°204 janvier 2004.

Répartition des niveaux de formation et obtention de l'examen par groupe social de famille professionnelle (FAP)



Plus le niveau de diplôme est élevé et moins le jeune risque de se retrouver sur une profession d'ouvrier non qualifié. L'obtention ou non du diplôme est un facteur déterminant pertinent en niveau IV mais non en niveau V : c'est-à-dire que la même proportion (41%) de titulaires et de non-titulaires d'un diplôme de niveau V occupent une profession d'ouvrier non-qualifié.

Cela signifie que quel que soit le secteur d'activité, 41% des jeunes issus d'un diplôme de niveau V ne sont pas parvenus à obtenir un métier correspondant au niveau ou à la spécialité de leur diplôme et ce, trois ans après avoir obtenu leur diplôme.

Il s'agit d'un phénomène de déclassement important.

Etant donné que le nombre de jeunes ayant obtenu leur diplôme de niveau V est trois fois plus élevé que le nombre de jeunes ne l'ayant pas obtenu, les diplômés de niveau V représentent plus de trois ouvriers non-qualifiés sur cinq.

Quel que soit le secteur d'activité, l'obtention ou non du diplôme (principalement de niveau V) a peu d'importance. Dans le commerce et la réparation automobile, 34% des jeunes ayant obtenu leur diplôme ont un statut d'ouvriers non qualifiés, pour 35% de ceux qui n'ont pas obtenu leur diplôme.

Déclassement dans IVA et IPA 2003.

Pour rappel, à partir d'une approche salariale, le déclassement des jeunes issus de CAP-BEP automobile en 2002 insérés dans le Commerce et la réparation automobile par rapport au positionnement de convention collective était évalué pour les apprentis à 33% et pour les lycéens à 31%.

La situation était plus préoccupante pour les jeunes issus d'une formation de niveau IV insérés dans le CRA puisqu'à partir de cette même approche, 51% des lycéens et 75% des apprentis se trouvaient dans une situation de déclassement salarial.

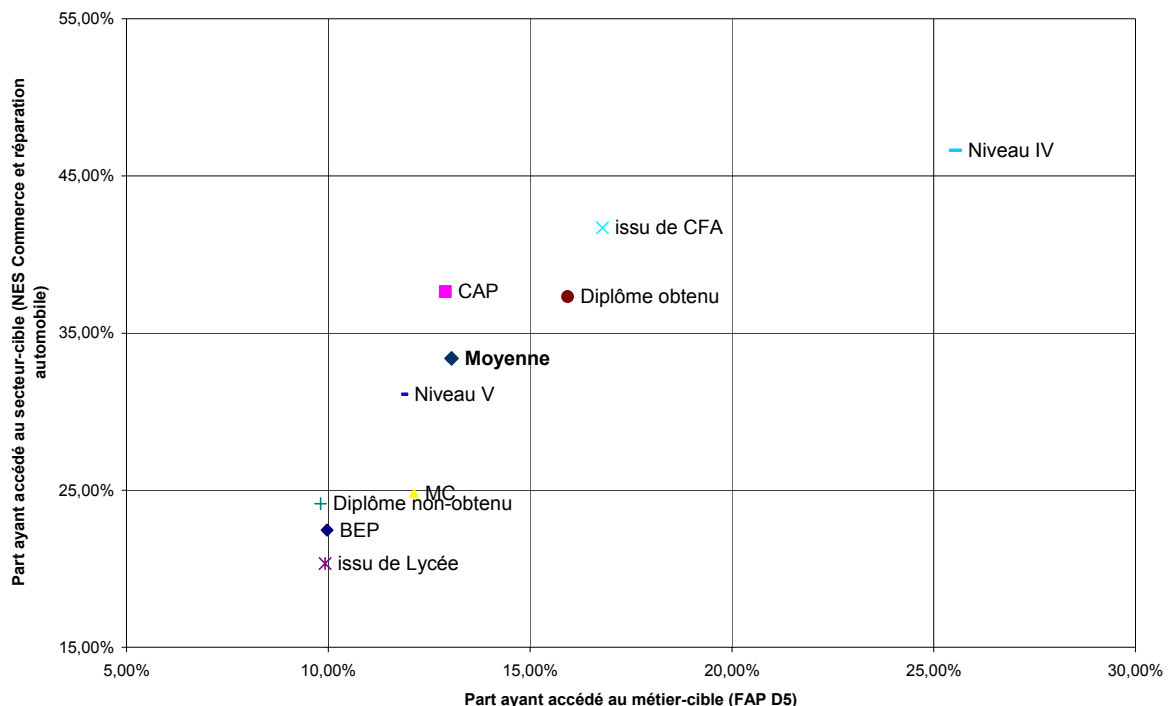
Atteinte des métiers-cibles et du secteur-cible

La notion d'atteinte de « métier-cible » sera utilisée dans ce chapitre : cette notion provient de la mission économie emploi éducation (3E) du ministère de l'éducation nationale¹¹. Par extrapolation, pour répondre aux problématiques d'une branche professionnelle, l'atteinte du « métier-cible » sera croisée avec l'atteinte du « secteur cible ». L'objectif est ici de savoir quels sont les indicateurs les plus médiateurs de l'atteinte des métiers-cible et du secteur cible en classant les taux les plus élevés d'individus y ayant accédé.

Au sens strict, il sera considéré que le métier-cible sera atteint si les jeunes issus des spécialités automobiles s'insèrent comme « Ouvrier de la réparation Automobile » (FAP D5).

Afin d'évaluer une potentielle « transversalité des compétences », il sera également proposé une approche plus élargie du métier-cible : Il sera donc appelé « métier-cible au sens large », les métiers correspondant au domaine de famille professionnelle (FAP 22) « D mécanique et travail des métaux ».

REPARTITION D'INDICATEURS (DIPLOME, NIVEAU, OBTENTION DU DIPLOME, APPAREIL DE FORMATION) PAR ATTEINTE DU METIER-CIBLE (FAP D5) ET DU SECTEUR CIBLE



En moyenne, 13% des jeunes de la génération 98 des spécialités automobiles atteignent le métier-cible (FAP D5) et 33%¹² atteignent le secteur-cible. La faiblesse du premier

¹¹ Voir en annexe, le compte rendu de cette étude.

¹² Parmi ceux ayant répondu aux deux questions – d'où le décalage de deux points avec la page 14.

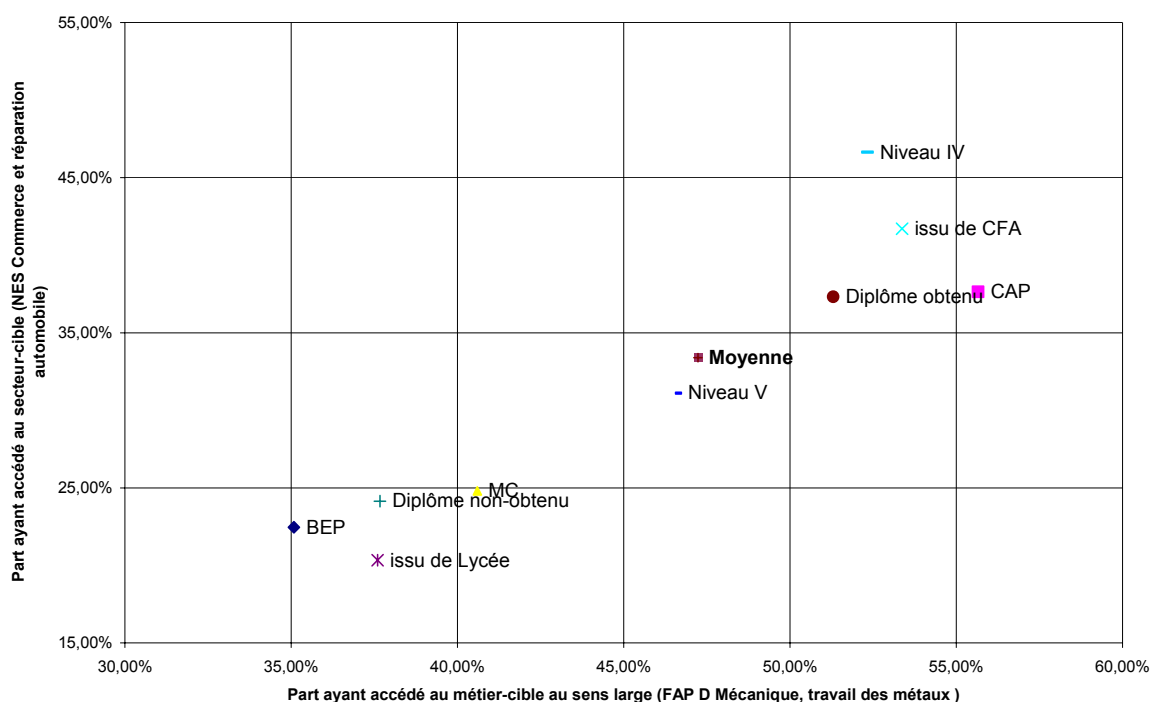
taux s'explique notamment par les situations de déqualification induisant une FAP différente (FAP D0).

Le suivi d'un diplôme de niveau IV permet à 26% de jeunes de la génération 98 d'atteindre le métier visé (Ouvrier en réparation d'automobile) et à 52% de jeunes d'accéder au secteur de la réparation automobile. Le suivi d'un diplôme de niveau IV est donc et de loin, l'indicateur le plus médiateur de l'atteinte du métier-cible et du secteur cible.

En cumulant les indicateurs médiateurs, il est possible de dire qu'un niveau IV ayant obtenu son diplôme et issu d'un cursus en apprentissage sera le profil qui aura le plus de chance de devenir ouvrier de la réparation automobile dans le secteur du commerce et de la réparation automobile.

L'indicateur le plus médiateur pour ne pas atteindre le secteur-cible est d'être issu d'un lycée, tandis que le plus médiateur pour ne pas atteindre le métier-cible est de ne pas avoir obtenu son diplôme. Le lycéen n'ayant pas décroché son BEP est le profil qui rencontrera le plus de mal à intégrer le secteur et le métier-cible.

REPARTITION D'INDICATEURS (DIPLOME, NIVEAU, OBTENTION DU DIPLOME, APPAREIL DE FORMATION) PAR ATTEINTE DU METIER-CIBLE AU SENS LARGE (FAP D) ET DU SECTEUR CIBLE



47% des jeunes ont atteint le métier-cible au sens large (Mécanique et travail des métaux) en 2001.

La comparaison de « l'atteinte du métier-cible - FAP D5 » et de « l'atteinte du métier-cible au sens large - FAP D » permet de définir si un indicateur atteignant les cibles du métier visé permet de la même manière d'atteindre les métiers connexes. C'est en effet le cas pour les niveaux IV, qui permettent d'atteindre aussi bien les métiers cibles que les

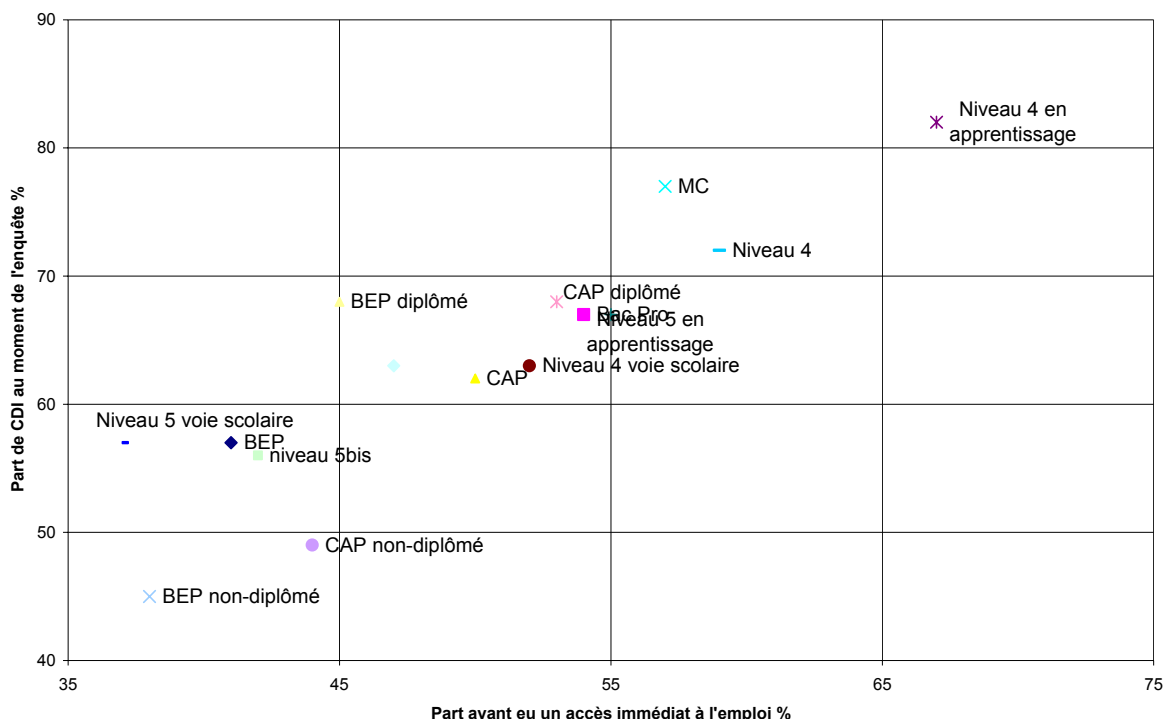
métiers utilisant des compétences proches (métiers du domaine de famille professionnelle).

La préparation d'un CAP n'est pas la caractéristique permettant le meilleur accès au métier d'ouvrier de la réparation automobile mais il constitue le diplôme permettant le meilleur accès aux métiers de la mécanique et du travail des métaux. Dans ce cas précis, il est possible de parler de « transférabilité » des compétences acquises vraisemblablement lors de l'apprentissage CAP vers des métiers connexes.

La préparation d'un BEP représente l'indicateur qui permet la moins bonne insertion dans les métiers de la mécanique et du travail des métaux.

Ce travail relatif aux effets médiateurs permet également de constater que l'insertion dans le CRA des jeunes issus de Mentions Complémentaires qui paraît très élevée en primo insertion est plus contrastée trois ans après être sorti de formation. Ils sont marqués par une accumulation des séquences d'emploi (volontaire ou non) qui peuvent les conduire vers d'autres secteurs.

Pérennité des emplois et rapidité d'accès à l'emploi



A partir d'autres indicateurs, l'objectif était également de savoir si la stabilité des emplois pouvait être liée à la rapidité d'accès à l'emploi. De nombreuses publications font en effet état des difficultés de comparaisons entre l'accès à l'emploi des apprentis et des lycéens

sous le motif que la rapidité d'accès à l'emploi des apprentis ne présageait pas de qualité voire de la stabilité de cet emploi à long terme.

La **stabilité de l'emploi** est ici analysée à travers la part de CDI en 2001 (au moment de l'enquête). D'autres indicateurs comme le nombre de séquences d'emploi ou les taux de chômage en mars de chaque année donnent des résultats semblables mais sont plus difficiles à modéliser.

La **rapidité d'accès** à l'emploi est analysé à travers la part jeunes ayant décroché immédiatement (0 mois) un premier emploi.

La faible dispersion des indicateurs autour d'une droite médiane indique le lien entre les indicateurs de stabilité et de rapidité d'accès à l'emploi : notamment, 67% des niveaux IV en apprentissage ont accédé immédiatement à leur premier emploi et ils sont 82% en CDI au moment de l'enquête.

La raison de la liaison entre pérennité et rapidité d'accès à l'emploi est fonction du secteur d'insertion : comme il a été vu précédemment, le secteur du commerce et de la réparation automobile tend à embaucher les jeunes diplômés immédiatement après leur formation. Or le secteur du CRA embauche principalement en CDI.

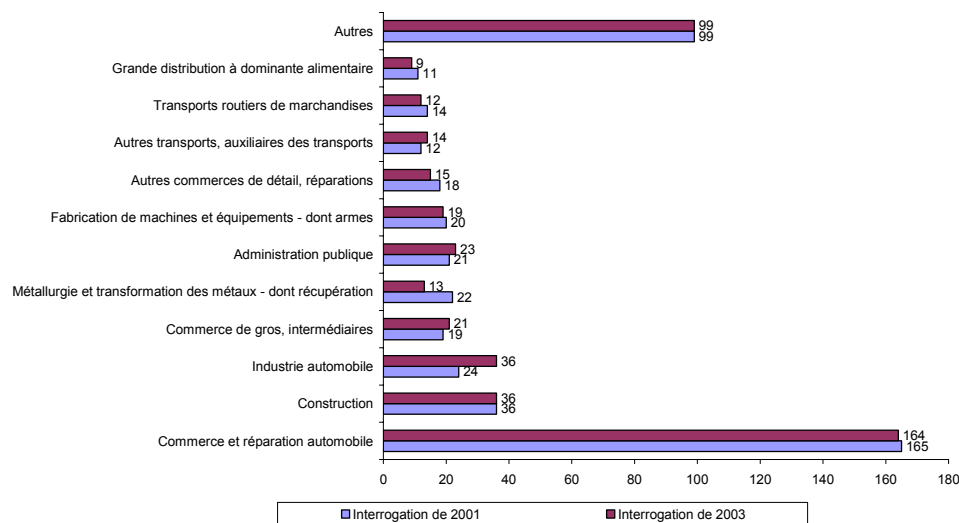
A contrario, les jeunes qui s'insèrent hors CRA sont embauchés sur des contrats plus précaires et ils connaissent presque systématiquement une période de recherche d'emploi avant de trouver leur premier employeur.

Comparaison de l'interrogation de jeunes en emploi en 2003 avec l'interrogation de jeunes en emploi en 2001

461 jeunes ont été interrogés en 2001 puis en 2003 par le CEREQ. L'interrogation de l'échantillon de 2003 est ici comparée avec l'interrogation de 2001 du même échantillon. Il s'agit exclusivement des jeunes en emploi en 2001 et en 2003. Les 461 jeunes interrogés en 2003 sont particulièrement représentatifs de l'échantillon de 2001 en termes de niveau de formation et de secteur d'activité occupé.

Secteur d'activité parmi les jeunes en emploi : peu de mouvements

Génération 98 : comparaison des secteurs d'activités des jeunes en emploi (interrogations 2001 et 2003) à partir de l'échantillon de 2003.



L'analyse des secteurs d'activités occupés par l'échantillon de 2003 en 2001 et 2003 fait état soit d'une mobilité intersectorielle inexistante des jeunes en emploi soit de l'annulation des flux d'entrée et des flux de sortie en direction du commerce et de la réparation automobile entre ces deux années.

Plusieurs éléments issus d'autres enquêtes permettent de penser que la mobilité intersectorielle de ce public est très faible :

- ▲ 78% des emplois de jeunes issus de formation automobile s'effectuent en CDI dans le CRA (48% pour les autres secteurs) ce qui limite la mobilité des jeunes insérés dans le CRA. (srce IVA et IPA 2003 – ces taux étant confirmé chaque année depuis IVA et IPA 1996).
- ▲ les deux tiers des recrutements dans la branche s'effectue par marché caché, relationnel et débauchage (enquête recrutement 2002 sur 1315 recrutements effectifs de la branche des services de l'auto), ce qui ne favorise pas l'entrée des nouveaux arrivants.
- ▲ 80% des recrutements effectués en 2002 sont des personnes expérimentées. Parmi elles, 80% provenait du secteur de la réparation automobile. Le CRA a une capacité élevée à « s'autoalimenter » en compétences.
- ▲ L'Enquête Emploi (INSEE utilisé par les PSB/CEREQ) nous apprend que la mobilité intersectorielle des personnes entrant ou sortant du CRA est inférieure d'un quart à l'ensemble des secteurs (soit 6,9% en 2000-2002).
- ▲ Enfin les travaux actuels du CEREQ sur la mobilité dans les services de l'automobile montrent que les titulaires d'un diplôme des spécialités « Moteurs et Mécanique automobile » et « Structures métalliques » (comprenant la carrosserie) sont beaucoup plus stables dans les services de l'automobile que ceux qui sont issus d'autres spécialités de formation. (à partir des enquêtes emploi 1995-2002

le taux de sortant par an est évalué à 3,9% et d'entrant 3,8%. Toutes spécialités confondues le taux sortant par an est de 5,8% - entrants 5,9%).

Le seul mouvement significatif, est celui qui s'exerce depuis différents secteurs industriels en direction de l'industrie automobile. Ce dernier secteur peut s'avérer être un secteur d'insertion caractéristique à long terme des jeunes issus de formation automobile.

PCS : lente diminution des ouvriers non qualifiés

	en 2001	en 2003	Evolution
OQ ARTISANAL	105	109	+4%
ONQ ARTISANAL	86	65	-24%
ONQ INDUSTRIEL	73	64	-12%
OQ INDUSTRIEL	50	64	+22%
OQ MANUT TRANSPORTS	29	32	+9%
TECHNICIEN	28	32	+13%
CHAUFFEUR	21	21	0%
POLICIER MILITAIRE	13	13	0%
EMPL COMMERCE	12	10	-17%
EMPL ADM ENTREPR	8	5	-38%
PI ADM COMM ENTR	5	11	+55%
INSTIT MAIT AUX	5	4	-20%
CONTREM AG MAITRISE	4	10	+60%
EMPL FONCT PUBLIQ	4	1	-75%
ARTISAN	3	10	+70%
PERS SERV AUX PARTIC	3	2	-33%
PI SANTE SOCIAL	3	1	-67%
OUVRIER AGRICOLE	2	4	+50%
PROF SCIENTIFIQUE	2	1	-50%
ING CADRE TECH	2	1	-50%
PI FONCT PUBLI	1	0	-100%
CHEF ENTREPR	1	0	-100%
CADRE ADM COMM	1	0	-100%
COMMERCANT	0	1	+100%

Entre 2001 et 2003 la génération en emploi sortie de formation automobile en 98 connaît un lent reclassement des personnes en emploi avec notamment la réduction d'un quart des ONQ artisanaux et la progressions des professions intermédiaires, contremaître, agent de maîtrise et techniciens.

Les ouvriers non qualifiés artisanaux sont presque intégralement employés dans le commerce et la réparation automobile tandis que les ONQ industriels sont embauchés dans l'industrie. Les ONQ artisanaux diminuent deux fois plus vite que les ONQ industriels. Il semble donc que les ONQ de la réparation automobile bénéficient plus « vite » d'une promotion que leurs collègues de l'industrie. Ceci est dû au fait qu'ils décrochent plus vite un emploi stable tandis que les ONQ industriels cumulent les contrats précaires, ce qui semble engendrer une évolution de carrière moins rapide.

EN RESUME : UNE TYPOLOGIE DES PARCOURS PROFESSIONNELS A PARTIR DE LA SITUATION DE LA GENERATION 98.

Malgré la variété des situations, cette étude, complétée avec les enquêtes IVA et IPA 99, discerne assez nettement trois profils de jeunes issus des formations automobile en 98 :

- Le premier profil concerne environ un tiers des personnes interrogées : il s'agit des jeunes qui ont réussi à trouver un emploi dans le commerce et la réparation automobile au sortir de formation : ils n'ont pratiquement pas connu le chômage même s'ils ont débuté leur carrière en CDD. Ils disposent en 2001 d'un emploi stable (CDI). Même si au moins d'un tiers d'entre eux est déclassé par rapport à son diplôme trois ans après être sorti de formation, ce phénomène tend à se gommer avec le temps. L'emploi dans le commerce et la réparation automobile paraît hermétique aux jeunes qui ne seraient pas insérés immédiatement au sortir de formation. Les jeunes issus d'un niveau IV en apprentissage sont privilégiés pour accéder à ce profil.
- Le second et le troisième profil débutent communément par une période de chômage, d'intérim et de CDD dans des secteurs industriels, du BTP ou de la manutention dans le commerce de gros. Un peu moins des deux tiers d'entre eux réussit à sortir de cette spirale de précarité grâce à ces expériences industrielles. en trouvant un CDI d'Ouvrier Non Qualifié dans l'industrie (industrie automobile pour beaucoup d'entre eux).
- Le dernier profil, qui représente un peu moins de 20% des jeunes sortant de formation n'est vraisemblablement pas sorti de cette spirale de précarité cinq ans après être sorti de formation. Les lycéens sortis de formation sans avoir décroché leur BEP ont plus de risque d'intégrer ce profil.

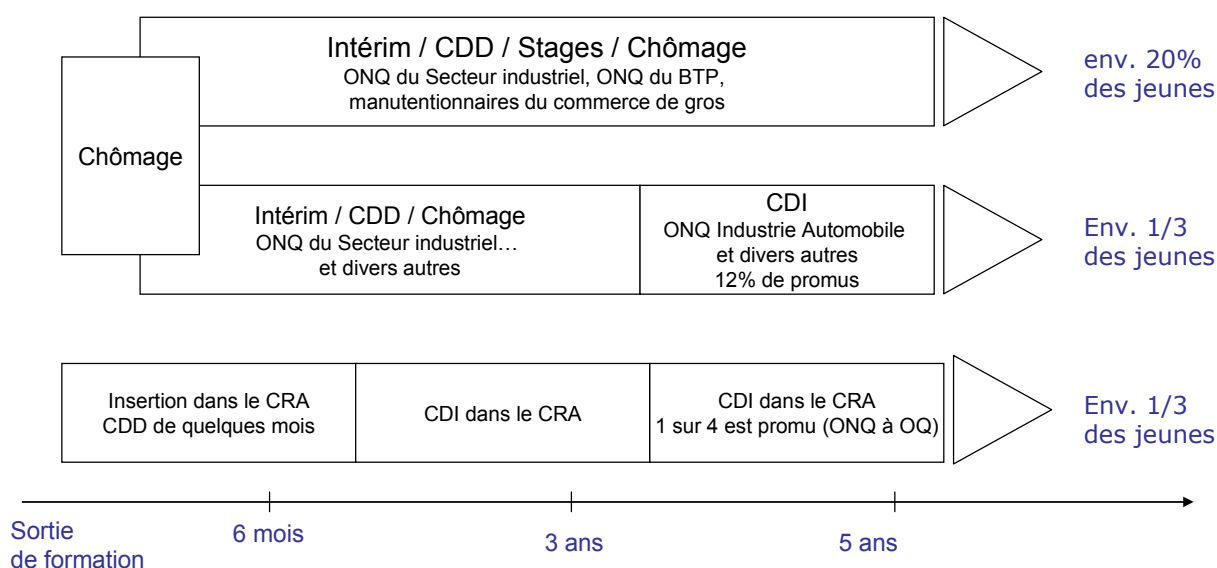


TABLE DES ANNEXES

1. Insertion hors CRA : une modélisation du lien entre les métiers et des secteurs d'insertion.
2. Démarche inversée : qui est ouvrier de la réparation automobile parmi les jeunes sortis de formation en 1998.
3. Tables de données.
4. Compte-rendu d'étude : « Approche croisé : Débouchés professionnels des jeunes par profil de formation initiale / profil des jeunes en emploi par famille professionnelle. » (mission économie emploi éducation ; DEP du Ministère de l'Education).

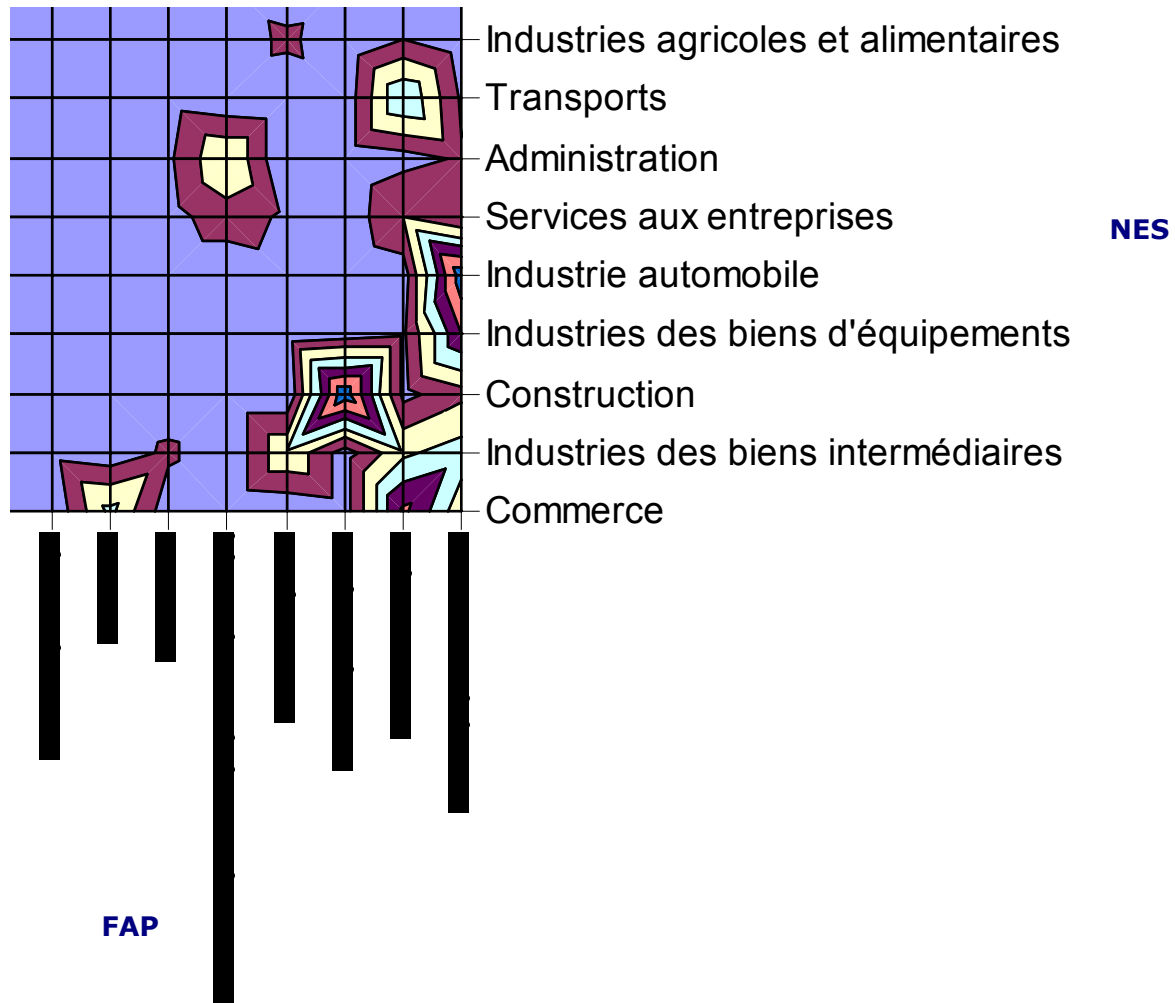
Insertion hors CRA : une modélisation du lien entre les métiers et des secteurs d'insertion.

(Croisement des 8 principaux métiers FAP22 et 9 principaux secteurs nes16)

Principes de lecture du graphique :

Plus la tache est étendue et plus le métier s'étend sur plusieurs secteurs d'activités.

Plus la tache est colorée et plus il y a de jeunes exerçant le métier dans le secteur



Exemples de lecture par métier: les métiers de la mécanique et du travail des métaux se répartissent sur 8 secteurs d'activités. Ils sont particulièrement nombreux dans l'industrie automobile et des biens d'équipement. Les métiers du BTP sont concentrés dans le secteur de la construction. Les métiers du transport se répartissent dans le secteur du commerce (ou ils sont le plus nombreux) et sur le secteur des transports.

Exemples de lecture par secteur : le secteur du commerce emploie principalement les jeunes issus des diplômés de l'automobile dans les métiers des transports et de la manutention. Il emploie également quelques personnes sur des métiers commerciaux.

Démarche inversée : qui est ouvrier de la réparation automobile parmi les jeunes sortis de formation en 1998.

En janvier 2005, le magazine Alternatives Economiques a publié en collaboration avec le CEREQ et l'Onisep, le hors-série « *De l'école à l'emploi* » : il propose notamment une série de fiche qui détaille les profils des jeunes issus de la génération 98 insérés dans chaque FAP en 2003 (deuxième interrogation).

Pour la FAP « Professionnels de la réparation automobile », la fiche révèle qu'elle est composée **en 2003** de :

- ▲ Près de la moitié de titulaires de CAP ou BEP
- ▲ 20% de titulaires de Bacs Pros
- ▲ **24% de non-diplômés.**

Tandis que les observateurs (CEREQ Bref n°117) notent un transfert de la formation au métier de la réparation automobile du niveau BEP vers le niveau Baccaauréat, un quart des jeunes de la génération 98 employé en 2003 comme ouvrier de la réparation automobile est non-diplômé, ce qui peut sembler assez paradoxal.

Table de données

Note : la pondération n'a pas été réalisée par spécialités de formation mais par rapport à une entrée diplôme et région.

Tri par niveau de formation

	<i>Effectif Total</i> <i>Nombre non pondéré</i>	<i>Effectif Total</i> <i>Nombre pondéré</i>
Total	1 672	21 160
niveau 3 et 4 +	67	962
niveau 4	274	3 749
niveau 5	1 154	14 504
niveau 5 bis	177	1 945

Tri par appareil et niveau de formation

	<i>Effectif Total</i> <i>Nombre non pondéré</i>	<i>Effectif Total</i> <i>Nombre pondéré</i>
Total	1 428	18253
niveau 4 apprentissage	148	1725
niveau 4 voie scolaire	126	2024
niveau 5 apprentissage	718	8099
niveau 5 voie scolaire	436	6405

Répartition par NES 16 des jeunes en emploi en 2001 issus de formation automobile et de l'ensemble de la Génération 98.

<i>Secteurs d'activités</i>	Issu de formation automobile	Ensemble de la Génération 98
	%	%
Education Santé Action sociale	2	20
Commerce	40	16
Services aux entreprises	6	13
Administration	5	8
Industries des biens intermédiaires	11	7
Services aux particuliers	1	7
Construction	8	6
Industries des biens d'équipements	8	4
Industries agricoles et alimentaires	2	4
Transports	5	4
Industries des biens de consommation	2	3
Activités financières	0	3
Industrie automobile	7	3
Agriculture, sylviculture, pêche	1	2
Energie	1	1
Indeterminé	1	1
Activités immobilières	0	1
Total	100	100

COMPTE-RENDU D'ETUDE

APPROCHE CROISE : DEBOUCHES PROFESSIONNELS DES JEUNES PAR PROFIL DE FORMATION INITIALE / PROFIL DES JEUNES EN EMPLOI PAR FAMILLE PROFESSIONNELLE.

En 2004, la mission « économie emploi éducation » (3E) de la DEP du Ministère de l'Education Nationale a publié une étude sur les « *liens formations métiers : regards croisés* » 155 p. réalisé en collaboration avec l'OREFRA (Rhône-Alpes).

La méthodologie de cette étude est fondée sur l'enquête Emploi de l'INSEE dont a été tiré un échantillon national de 30 000 jeunes actifs sortis de formation initiale depuis moins de 10 ans (donc de 5 ans d'expérience en moyenne) sur une période s'étalant de 1999 à 2001. L'analyse tente de concilier les approches INSEE-DARES (FAP) et les approches Education Nationale (Nomenclatures des diplômes).

Cette approche vise à étudier conjointement les débouchés professionnels des jeunes par profil de formation initiale et le profil des jeunes en emploi par famille professionnelle. Elle permet une approche complémentaire à nos études sur l'insertion professionnelle.

Cette étude fait la démonstration que le concept d'adéquation entre la formation et l'emploi n'est pertinent que dans des métiers dont l'accès est réglementé (infirmiers, moniteurs d'auto-école, avocats...). Sinon, les auteurs préfèrent plutôt parler de « transférabilité des compétences ». A cet égard, ils distinguent 4 types de relation formation-emploi :

- le modèle de l'adéquation pour les professions à accès réglementé (infirmiers);
- le modèle concurrentiel dans le cas où des diplômes très différents permettent l'accès à une profession (employés administratifs);
- le modèle de la transférabilité des compétences dans lequel les diplômes donnent accès à un large éventail de professions ; (électricien bâtiment ou industriel)
- le modèle de l'émergence qui s'observe dans les nouvelles professions pour lesquelles l'exigence de qualification professionnelle se construit progressivement (magasinier).

Débouchés professionnels des jeunes : quelles formations pour quels métiers ?

Cette étude a permis de retrouver **245 jeunes titulaires de CAP ou BEP des spécialités « moteurs ou mécanique auto » de 5 ans d'expérience en moyenne** : l'analyse suivante portera donc sur ce public.

La faible féminisation (2%) de ce public induit un faible taux d'inactifs (2% au lieu de 10% dans l'ensemble des spécialités). Par contre le taux de chômage (16%) est équivalent à la moyenne de l'ensemble des enquêtés.

Ce profil se retrouve plus fréquemment en CDI dans le secteur privé que la moyenne (69% - pour 58% pour l'ensemble) et ce profil a moitié moins de chance de travailler dans la fonction publique que l'ensemble des enquêtés (8% au lieu de 15%).

QUELS METIERS EXERCENT CES JEUNES TITULAIRES DE CAP ET BEP ?

A 39%, ils exercent un **métier de la réparation automobile** et plus précisément, 37% ont un métier correspondant à la FAP « Mécanicien de la réparation automobile, des engins agricoles et de chantiers ».

18% se retrouvent dans les **métiers du transport et de la logistique**, 16% dans les métiers de la **métallurgie et de la mécanique**.

DANS QUELS SECTEURS TRAVAILLENT-ILS ?

- ▲ Dans le **Commerce et la réparation automobile à 32%** : ce qui signifie qu'au moins 7% des jeunes interrogés exercent un métier de la réparation automobile sans appartenir au secteur du commerce et réparation automobile.
- ▲ Dans le **secteur de la métallurgie, mécanique, électricité, électronique à 16%**
- ▲ Dans le **secteur du commerce et magasins alimentaires ou spécialisés à 13%** :
- ▲ Dans le **secteur des transports et logistique à 11%** : ce qui signifie également qu'au moins 7% des jeunes exerçant un métier du transport et de la logistique n'exercent pas ce métier au sein du secteur du transport et de la logistique... Il est possible que certains d'entre eux exercent ce métier dans le secteur du commerce et magasins alimentaires.

La cohérence entre Génération 98 et cette analyse réalisée à partir de l'enquête emploi est particulièrement notable.

Profil des jeunes en emploi par famille professionnelle : quels métiers pour quelles formations ?

L'analyse porte ici sur le métier : 229 jeunes ont déclaré exercer un métier correspondant à la FAP D5 : « Mécanicien de la réparation automobile, des engins agricoles et de chantier ».

Les « Mécaniciens de la réparation automobile, des engins agricoles et de chantier » sont à 74% en CDI pour 58% pour l'ensemble des FAP et ils ne sont que très rarement dans la fonction publique (2% pour 15% pour l'ensemble des FAP) : On peut donc supposer sans trop de risque que les 8% de CAP-BEP vu précédemment qui ont intégrés la fonction publique n'exercent plus en majeure partie un métier de la réparation automobile.

Dans quels secteurs d'activité travaillent-ils ?

- ▲ Dans les « garages de vente et réparation auto, camions et motos » à 63% : donc 37% des jeunes mécaniciens de la réparation automobile n'exercent pas dans ce secteur.
- ▲ Dans l'industrie de la métallurgie, de la mécanique, de l'électricité, de l'électronique à 11%, dans le commerce alimentaire ou spécialisé à 8%, dans le transport, entrepôt et logistique à 5% (rappelons que dans ces secteurs d'activités ils exercent bien le métier de mécanicien de réparation automobile.)

Quel est leur profil de formation initiale ?

Provenant à 98% de l'enseignement professionnel, 14% ne sont pas diplômés. 59% disposent d'un niveau V, 18% d'un niveau IV et 7% d'un niveau III (dont 4% titulaires du diplôme de niveau III).

Les diplômes-spécialités les plus rencontrés sont les CAP-BEP « moteurs et mécanique auto » à 31%. Nous noterons la **présence dans ces métiers de 28% de titulaires de CAP-BEP qui n'appartiennent pas à la spécialité « moteurs et mécanique auto »**. Notons à cet égard les CAP-BEP de « mécanique générale et de précision, usinage » qui représentent 8% des titulaires de ces métiers et 7% de CAP-BEP « spécialités pluritechnologiques, mécanique, électricité (y compris maintenance mécano-electrique).

Commentaires

Si les proportions des niveaux sont plutôt conformes à nos représentations issues de nos précédentes enquêtes recrutement (bien que le public étudié ne soit pas identique), le panel de spécialités de formation paraît beaucoup surprenant. Nos enquêtes sur le recrutement ne faisaient état que d'un CAP-BEP recruté sur dix

n'appartenant pas aux spécialités « moteurs et mécaniques auto » parmi l'ensemble des recrutés... et non pratiquement d'un sur deux. Ce phénomène devra sans doute être réétudié au regard d'une nouvelle enquête recrutement.

Quelles instructions peut-on tirer de cette approche croisée ?

Comment situer la relation emploi formation du mécanicien automobile ?

L'analyse de la relation emploi-formation est étudiée dans cette étude à partir de trois champs :

- ▲ Chômage de la profession visée (Très faible, faible, fort, très fort)
- ▲ Atteinte des métiers cibles (modérée ou fort)
- ▲ Le profil des jeunes en emploi dans la famille professionnelle. (issus d'une formation professionnelle ciblée, issus d'une formation professionnelle ciblée ou transversale, issus d'une formation générale ou professionnelle transversale, issus de tous niveaux et toutes spécialités.)

Dans cette analyse, les **mécaniciens automobiles** sont issus de **profils « formation professionnelles, spécialités ciblées ou transversales »** (la formation suivie est considérée moins « ciblée » que celle des infirmiers, coiffeurs, boulangers ou autres cuisinier dans la mesure où elle pourrait permettre un accès vers d'autres métiers), **fort chômage** et **atteinte modérée des métiers-cibles** ou connexes. Dans cette même configuration, le mécanicien automobile côtoie le jardinier, le menuisier, le mécanicien d'usinage et l'ouvrier de maintenance.

Commentaires

Les analyses des organismes statistiques nationaux ne sont pas centrées sur les métiers et les formations de la branche professionnelle. Elles apportent à ce titre, un certain «décloisonnement» par rapport à nos analyses de branche et permet de réaffirmer la diversité des débouchés des formations de CAP-BEP en mécanique automobile et la relative disparité des profils de recrutement des mécaniciens automobiles.

La majeure partie des résultats qui émergent de cette étude confirment les précédentes études de l'Observatoire (moins d'un tiers de jeunes CAP-BEP autos en emploi dans le commerce et la réparation automobile, prééminence des secteurs de la métallurgie, mécanique, électricité, électronique parmi les secteurs d'« évaporation de ces jeunes »...). Cette analyse permet par ailleurs de situer les métiers du commerce et de la réparation automobile par rapport aux métiers d'autres secteurs.