

# **LES EFFECTIFS EN FORMATION**

## **DANS**

# **LA FILIERE AUTOMOBILE**

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**

**44 985 Sainte Luce sur Loire Cedex**

**02.28.01.08.01**

**[Observatoire@anfa-auto.fr](mailto:Observatoire@anfa-auto.fr)**

A participé à cette édition :

**Valérie CHIRON**

Edition 07/2004, Sainte Luce sur Loire (44)

32 pages

# LES FORMATIONS AUTOMOBILES : FLECHISSEMENT

## DES EFFECTIFS

<b>I – LA FILIERE AUTOMOBILE : DONNEES GENERALES</b>	<b>4</b>
1) les effectifs par mode de formation à la rentrée 2003	4
2) Evolution des effectifs de 1992 à 2003	5
3) Une évolution différenciée selon le statut du jeune	6
<b>II – LES LYCEENS DE L’AUTOMOBILE</b>	<b>8</b>
1) Répartition et évolution des effectifs	8
2) Comparaison avec les autres lycéens	10
<b>III - LES APPRENTIS DE L’AUTOMOBILE</b>	<b>11</b>
1) Répartition et Evolution des effectifs	11
2) Comparaison avec les autres apprentis	12
3) Les spécificités de la filière automobile	14
4) Apprentissage : de nouvelles formes d’adhésion des jeunes	17
<b>IV – LA RUPTURE DE LA RENTREE 2003 : 4 PISTES DE REFLEXIONS</b>	<b>20</b>
1) L’effet démographique	21
2) L’effet économique	22
3) Effet de la GRH des entreprises du CRA	25
4) L’effet éducatif et les processus d’orientation	27
<b>V – DONNEES COMPLEMENTAIRES</b>	<b>29</b>
1) Evolution par filière 1997-2003	29
2) Evolution par diplôme 2002-2003	31
3) Evolution par région 2002-2003	32

## INTRODUCTION

---

Depuis près d'une dizaine d'années, la filière automobile bénéficiait d'une progression importante, tant du point de vue quantitatif (de plus en plus de jeunes entraient sur ce dispositif) que du point de vue qualitatif (développement des niveaux supérieurs, amélioration des résultats aux examens...).

La rentrée 2003, caractérisée par une baisse significative des effectifs dans cette filière de formation et particulièrement en alternance, semble exprimer une transition dans cette phase de développement.

Afin de mieux comprendre les motifs et raisons de cette nouvelle étape dans le développement de la filière automobile ; il a été réalisé une étude permettant de re-contextualiser l'évolution des effectifs « automobile » :

- par une analyse longitudinale (sur une période allant de 11 ans pour l'analyse de la filière globale à 6 ans pour une analyse par diplôme et filière) ;
- et une approche comparative qui permet de situer le développement quantitatif de la filière automobile (par diplôme) au regard des autres filières de formation.

En outre, quatre pistes de réflexion (démographique, économique, de gestion des emplois et de développement des filières) ont été avancées et analysées pour mieux comprendre la baisse de la rentrée 2003.

Ce travail a été réalisé à partir :

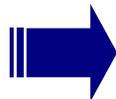
- de l'exploitation de la base de données Géode (ANFA) mais aussi des données issues des Ministères de l'Éducation Nationale (DEP) et du Travail (Dares) ;
- et d'un travail de groupe avec les DR ANFA (téléréunion du 3 juin 2004).

# I – LA FILIERE AUTOMOBILE : DONNEES GENERALES

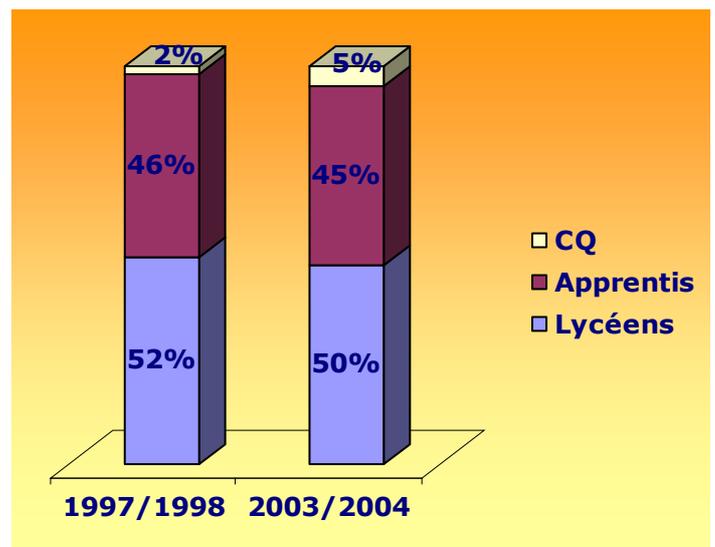
## 1) Les effectifs par mode de formation à la rentrée 2003

La rentrée 2003 comptabilisait **72 474** jeunes en formation dans la filière automobile, dont :

- 36 528 lycéens
- 32 611 apprentis
- 3 335 jeunes en contrat de qualification.



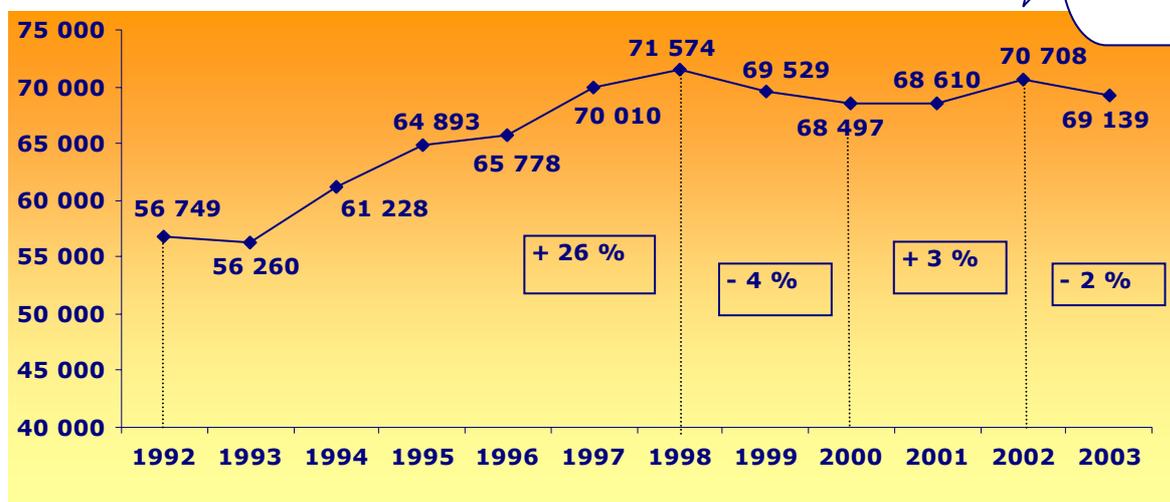
**Graph 1 : Les effectifs en formation dans la filière automobile par mode de formation en 1997 et en 2003**



Source : ANFA, Effectifs 1997 et 2003.

## 2) Evolution des effectifs de 1992 à 2003

Graph 2 : Evolution des effectifs en formation dans la filière automobile entre 1992 et 2003



➤ Forte progression des effectifs jusqu'en 1998  
➤ Depuis 1998 : flottement « autour » de 70 000 jeunes

Source : ANFA, 92-03 (Hors contrat de qualification)

Les effectifs en formation dans la filière automobile ont fortement progressé au début des années 90, puisqu'ils ont gagné près de 15 000 jeunes supplémentaires entre les rentrées 1992 et 1998, soit une progression de + 26%.

La rentrée 1998 marque une étape importante dans le développement des effectifs en formation, puisque c'est à partir de cette année là, que la progression continue des effectifs en formation a été stoppée et que commençait une période de relative stabilisation des effectifs, période pendant laquelle ceux-ci « tournaient » autour de 70000 jeunes<sup>1</sup>.

En effet, à partir de 1998, les effectifs ont d'abord diminué jusqu'en 2000, puis recommencé à augmenter sur les rentrées 2001 et 2002 (+ 3 % entre 2000 et 2002) pour à nouveau repartir à la baisse sur la rentrée 2003 (- 2%).

<sup>1</sup> Données hors contrat de qualification

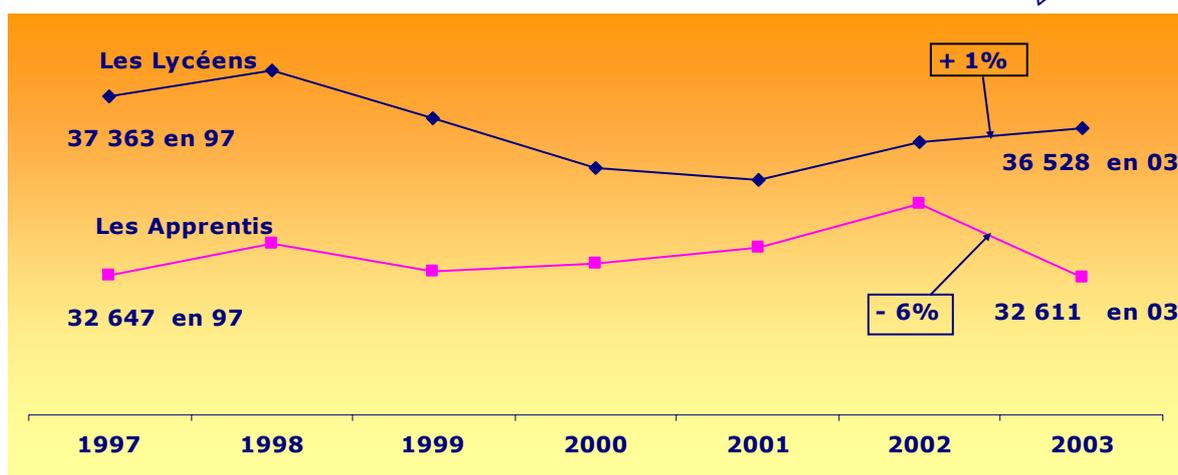
Ainsi, il conviendra de distinguer deux éléments au travers de cette approche :

- la baisse globale de 2% lors de la rentrée 2003, sur l'ensemble de l'appareil de formation, s'inscrit dans des fluctuations « régulières » déjà observées sur la période 1998-2002 ;
- cependant cette baisse globale de 2 % masque des évolutions contrastées entre lycéens et apprentis : les premiers progressant légèrement et les seconds enregistrant une forte baisse. A ce titre, la rentrée 2003 apparaît comme une phase de transition importante dans le développement de l'appareil de formation automobile et particulièrement celle sous contrat de travail.

### 3) Une évolution différenciée selon le statut du jeune

- La rupture de 1998 concerne les lycéens et les apprentis
- Mais les courbes se dissocient après cette date
- la baisse enregistrée à la rentrée 2003 touche majoritairement les apprentis

**Graph 3 : Evolution des effectifs de lycéens et d'apprentis dans la filière automobile entre 1997 et 2003**

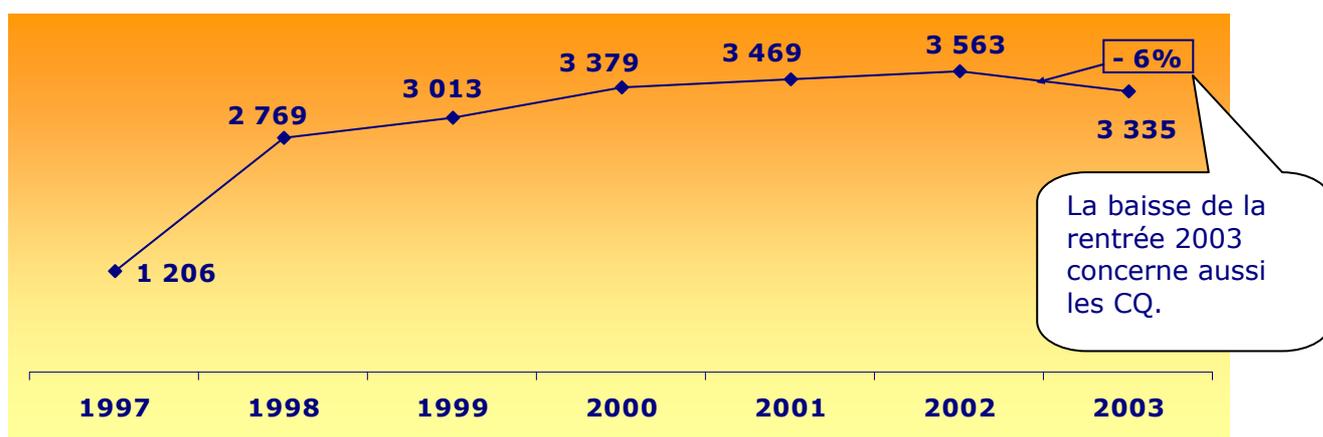


Source : ANFA, 97-03

La baisse des effectifs dans la filière automobile, observée à partir de 1998 a concerné à la fois les lycéens et les apprentis. Mais elle s'est poursuivie dans les lycées jusqu'en 2001, alors que la reprise des effectifs a été plus rapide dans les CFA : dès la rentrée 2000 les effectifs y ont repris leur progression et ce jusqu'en 2002.

A nouveau les courbes se séparent à la rentrée 2003, puisque les lycéens continuent leur progression mais de façon plus modeste (+1%) alors que les effectifs en apprentissage chutent de - 6% ; ce qui représente près de 2000 apprentis en moins.

**Graph 4 : Progression des effectifs en contrat de qualification dans la filière automobile de 1997 à 2003**



Source : ANFA, diplômés et titres, actions de groupe uniquement

Les effectifs en formation préparant un diplôme de la filière automobile ou un titre de branche en contrat de qualification ont enregistré ces dernières années une très forte progression, puisqu'ils ont été multipliés par 3 entre 1997 et 2002. Après deux années, 2001 et 2002, pendant lesquelles la progression s'est ralentie, la rentrée 2003 marque un changement important d'évolution puisque pour la première fois, les effectifs diminuent, comme pour l'apprentissage, de -6 % ; soit 228 jeunes en moins.

Nous pourrions explorer plus avant plusieurs pistes d'analyse pour essayer de comprendre cette chute des effectifs en formation sous contrat de travail. En particulier, il s'agira de porter l'attention sur les effets de la démographie, mais aussi sur l'implication des jeunes et des entreprises, en particulier des influences d'une conjoncture économique défavorable à la petite entreprise dans le secteur automobile et à l'emploi en général. Enfin les processus d'orientation et d'affectation des élèves, les concurrences qui en découlent entre les diplômés ainsi que les attentes croissantes des entreprises sur les niveaux supérieurs pourraient apparaître comme autant de facteurs exerçant une influence sur cette déformation de l'appareil de formation.

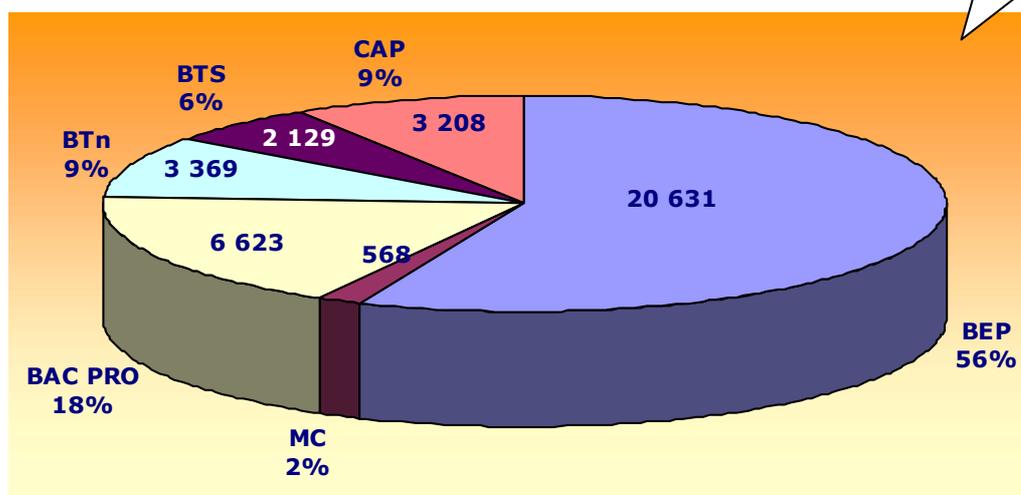
## II – LES LYCEENS DE L'AUTOMOBILE

### 1) Répartition et évolution des effectifs

Il convient dans un premier temps de mettre à jour les particularités de la filière automobile dans les différents modes de formation, au regard de l'évolution de l'ensemble des spécialités de formation.

- **36 528 lycéens** préparaient un diplôme de la filière automobile sur l'année scolaire 2003-2004.
- 56 % d'entre eux étaient inscrits en BEP.

Répartition des lycéens par diplôme dans la filière automobile



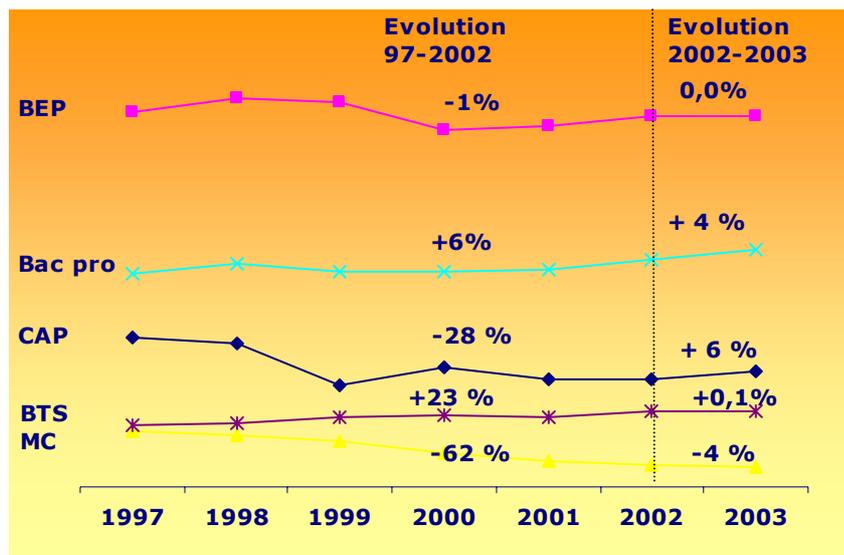
Source : ANFA, Effectifs 2003-2004.

En terme d'évolution sur les six dernières années :

- Au niveau V : relative stabilisation des effectifs en BEP, mais chute des CAP et surtout des MC
- Aux niveaux supérieurs : progression importante des bac pro et surtout des BTS

Entre 1997 et 2003, les effectifs en BEP, majoritaires dans les lycées, sont relativement stables et « tournent », selon les années, autour de 20 000 individus. Mais les deux autres diplômes de niveau V diminuent, quant à eux, très fortement. La mention complémentaire diminue très fortement puisqu'elle perd 62 % de ses effectifs entre 1997 et 2002. Cette baisse se poursuit jusqu'en 2003. Les effectifs en CAP ont diminué de 28 % entre 1997 et 2003 pour laisser place à une progression sur la rentrée 2003.

**Graph 6 : Evolution des effectifs lycéens par diplôme dans la filière automobile entre 1997 et 2003**



Source : ANFA, Effectifs 1997-2003 - Effectifs pondérés

La progression des effectifs se fait par les niveaux supérieurs bac pro et BTS qui enregistrent des évolutions importantes ; respectivement de 6 % et 23 % entre 1997 et 2002. La rentrée 2003 a continué d'enregistrer une progression des bac pro (+4%) ; alors que les BTS se stabilisaient (+0,1%).

## 2) Comparaison avec les autres lycéens

### Comparaison de l'évolution des diplômes de la filière automobile avec les diplômes toutes spécialités de formation confondues

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
CAP Auto	100	96	68	80	72	72	77	Les CAP auto chutent alors que les CAP ttes spé. progressent
CAP Toutes spécialités	100	100	100	98	101	107	112	
BEP Auto	100	103	103	95	96	99	99	Les BEP auto sont stables alors que les BEP ttes spé. diminuent
BEP Toutes spécialités	100	98	94	89	86	86	84	
MC Auto	100	92	84	61	47	38	37	Chute importante des MC auto et baisse modeste des MC ttes spé
MC Toutes spécialités	100	107	110	103	97	92	94	
BAC PRO Auto	100	104	101	101	102	106	111	Progression des bac pro auto alors qu'ils sont stables dans ttes spé
BAC PRO Toutes spécialités	100	102	102	101	99	98	99	
BTS Auto	100	102	113	116	111	123	123	Progression proche des BTS
BTS Toutes spécialités	100	92	97	104	114	121	126	
Total Auto	100	102	98	94	93	95	97	Baisse plus légère des effectifs auto
Total toutes spécialités	100	99	97	93	91	91	91	

Source : MEN, DEP. indice base 100 en 1997

En ce qui concerne les diplômes de niveau V, la filière automobile, sur la période 1997-2003, suit une progression inverse de ce que l'on peut observer sur l'ensemble des spécialités de formation : alors que le CAP progresse sur l'ensemble des filières (+12 %), ses effectifs diminuent (-23 %) dans la filière automobile (en repartant à la hausse à la rentrée 2003); quant aux effectifs en BEP, ils enregistrent une baisse de 16 % sur l'ensemble des filières alors qu'ils sont relativement stables dans la filière automobile. En ce qui concerne la mention complémentaire, la chute est très forte dans les spécialités automobiles (63% des effectifs en moins) alors que sur le global de l'ensemble des domaines de spécialité, la baisse est seulement de 6 %.

Sur les niveaux supérieurs (IV et III), les effectifs de la filière automobile ont progressé. On peut relever une distinction entre le bac professionnel et le BTS puisque le bac pro a continué de progresser sur la filière automobile (+11%) alors que ses effectifs se stabilisaient sur le global. Quant à l'évolution des effectifs en BTS dans la filière automobile, qui est la plus forte observée, elle est proche de l'évolution toutes spécialités confondues.

En terme de spécificités par rapport aux autres filières professionnelles, la filière automobile en lycée professionnel se caractérise par :

- un développement plus prononcé des effectifs en bac professionnel,
- et une chute des mentions complémentaires.

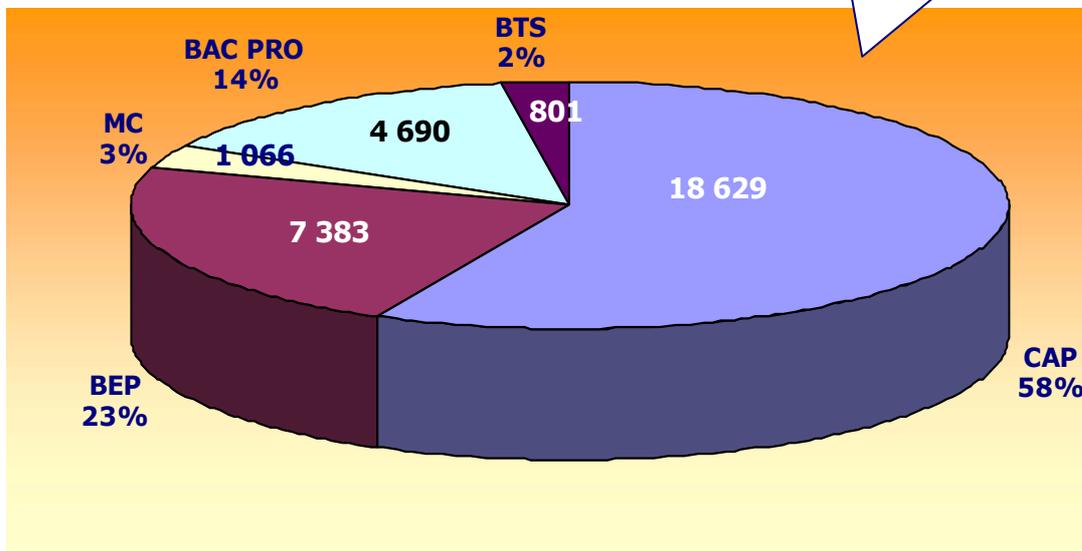
Cette dernière caractéristique apparaît comme une des principales conséquences de la concurrence qui s'opère entre ces deux diplômes.

### III - LES APPRENTIS DE L'AUTOMOBILE

#### 1) Répartition et Evolution des effectifs

- **32 611\* apprentis** préparaient un diplôme de la filière automobile sur l'année scolaire 2003-2004.
- 58 % d'entre eux étaient inscrits en CAP.

Graph 7 : Répartition des effectifs en apprentissage dans la filière automobile par diplôme



Source : ANFA, Effectifs 2003-2004.

En terme d'évolution entre 1997 et 2003:

Au niveau V :

- Baisse des effectifs en CAP depuis 1998 et accélération à la rentrée 2003,
- forte progression des effectifs en BEP qui s'est stabilisée et s'est inversée à la rentrée 2003,
- Chute importante des mentions complémentaires.

Aux niveaux supérieurs :

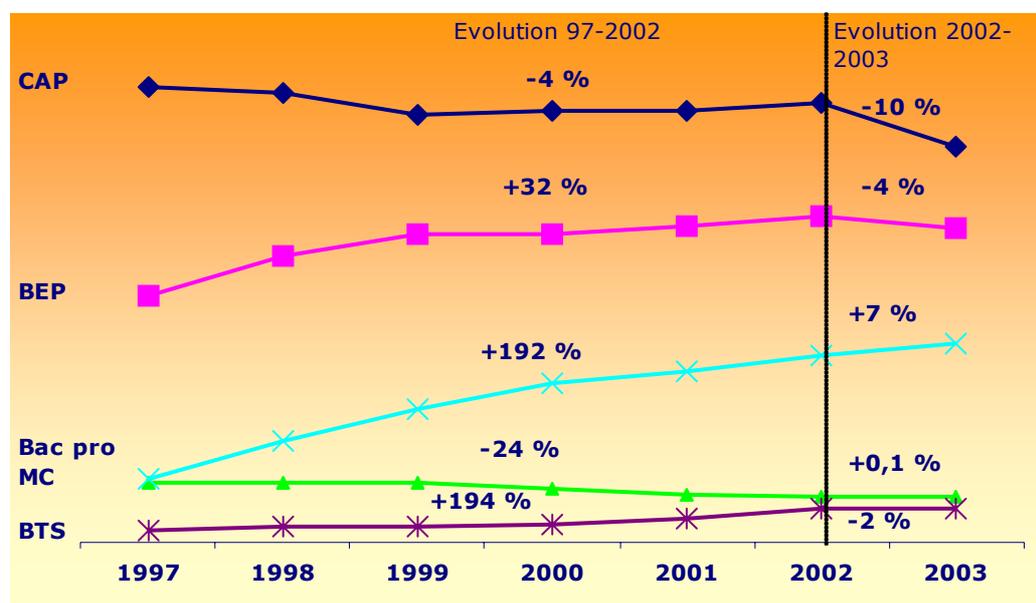
- forte progression des bac pro (qui s'est poursuivie à la rentrée 2003) et des BTS (légère baisse des effectifs lors de la dernière rentrée).

\*y compris 42 jeunes préparant un BTn STI, qui n'apparaissent pas sur le graphique

L'évolution des effectifs en apprentissage porte essentiellement sur le rapprochement des effectifs en CAP et ceux en BEP, même si l'on compte encore 2,5 CAP pour 1 BEP. Ce rapprochement des effectifs a été possible du fait d'une baisse de 4 % des effectifs en CAP et d'une progression de 32 % des effectifs en BEP.

La progression importante des bac pro tient au développement des filières mais aussi à la suppression du BP.

**Graph 8 : Evolution des effectifs en apprentissage dans la filière automobile par diplôme**



Source : ANFA, 1997-2003 – Effectifs pondérés

## 2) Comparaison avec les autres apprentis

### Comparaison de l'évolution des diplômes de la filière automobile avec les diplômes toutes spécialités de formation confondues

Diplôme	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
CAP Auto	100	98	94	95	95	96	87
CAP Toutes spécialités	100	100	98	97	94	91	nd
BEP Auto	100	116	125	125	127	132	127
BEP Toutes spécialités	100	109	113	112	109	107	nd
MC Auto	100	101	101	90	80	76	76
MC Toutes spécialités	100	102	98	92	85	84	nd
BAC PRO Auto	100	159	208	248	267	292	311
BAC PRO Toutes spécialités	100	117	128	139	143	146	nd
BTS Auto	100	127	136	153	207	294	288
BTS Toutes spécialités	100	114	124	135	141	144	nd
Total Auto	100	103	100	101	102	106	100
Total toutes spécialités	100	104	105	105	103	102	nd

Source : MEN, DEP, extrait de la BCP - indice base 100 en 1997  
nd = non disponible

Les CAP auto diminuent mais moins que les CAP ttes spé.

Les BEP auto ont enregistré une très forte progression

Les MC auto ont davantage diminué que les MC ttes spé.

Les bac pro auto ont très fortement augmenté

Ainsi que les BTS

Des effectifs globaux assez stables dans la filière auto.

Comme dans l'ensemble des spécialités, les effectifs en CAP dans la filière automobile ont diminué mais de façon moins importante sur la période 1997-2002 : alors que dans

l'ensemble des spécialités, les CAP perdaient 9 % de leurs effectifs, dans la filière automobile, les effectifs diminuaient "seulement" de 4 %. Cependant, la rentrée 2003 apparaît comme une chute brutale des effectifs en CAP dans la filière automobile (-10 %). Des distinctions de filières peuvent cependant être signalées :

- le CAP de maintenance automobile option VP a perdu 20 % de ses effectifs en 6 ans, dont 7 % sur la rentrée 2003 ;
- le CAP carrosserie, quant à lui, continuait de progresser (+11 % entre 1997 et 2002) mais a fortement chuté lors de la rentrée 2003 (-12 % entre 2002 et 2003).

Les effectifs en BEP dans la filière automobile ont fortement augmenté entre 1997 et 2002, puisqu'ils ont enregistré une progression de +32 % ce qui est très supérieur à la progression des BEP dans l'ensemble des spécialités (+7 % sur la même période). Dans la vague de la baisse des effectifs en apprentissage, qui s'est produite sur la rentrée 2003, les effectifs en BEP ont, eux aussi, diminué (- 4%) mais de façon plus modeste que les CAP.

Comme pour les effectifs en lycée, les MC en apprentissage automobile ont fortement diminué sur la période considérée (-24 %).

Les effectifs en apprentissage dans la filière automobile sont surtout marqués par la progression des bacs pro et des BTS qui ont été multipliés par trois sur cette période.

Les effectifs en apprentissage, sur l'ensemble des spécialités et sur les 5 diplômes principaux, ont fortement progressé jusqu'en 99. Après une stabilisation en 2000, les effectifs ont commencé à diminuer à partir de 2001. Par contre dans la filière automobile, les effectifs en apprentissage ont continué à progresser et de façon importante jusqu'en 2002, pour chuter de façon brutale à la rentrée 2003 et atteindre cette année là, le niveau de 1999.

Il semblerait que la baisse générale des effectifs d'apprentis ait touché plus tard la filière automobile. Cette dernière, « rattrapée » tardivement, a chuté de façon brutale sur la dernière rentrée (2003).

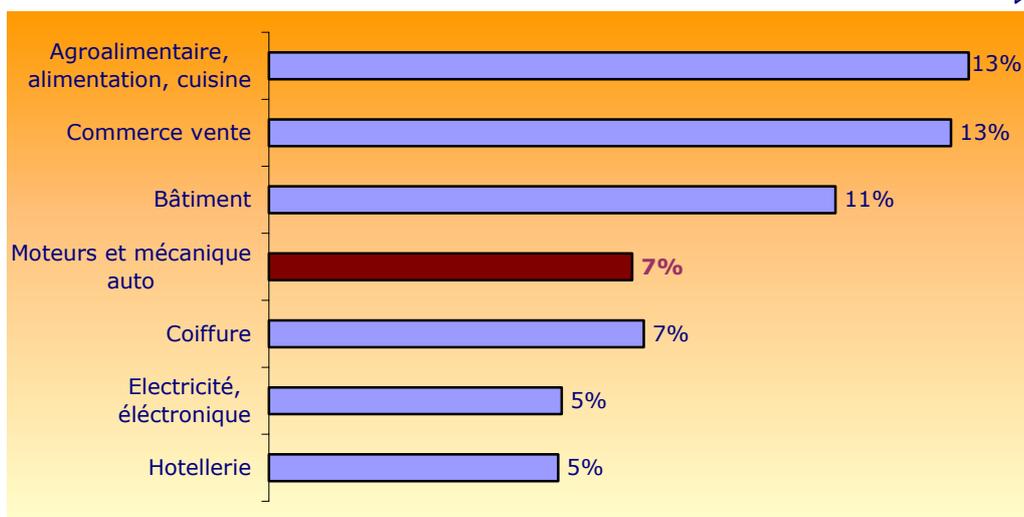
Avant d'explorer quelques pistes d'analyse sur cette chute des effectifs en apprentissage, tentons de mieux cerner les spécificités de l'apprentissage automobile au regard des principales spécialités de formation.

### 3) Les spécificités de la filière automobile

La filière automobile en apprentissage sera analysée comparativement aux sept principales filières<sup>3</sup> en apprentissage. Ces filières de formation représentent 61 % de l'ensemble des apprentis, au niveau national.

Les apprentis « automobile » : 7 % des apprentis totaux

**graph 9 : Part des principales spécialités de formation parmi l'ensemble des apprentis**



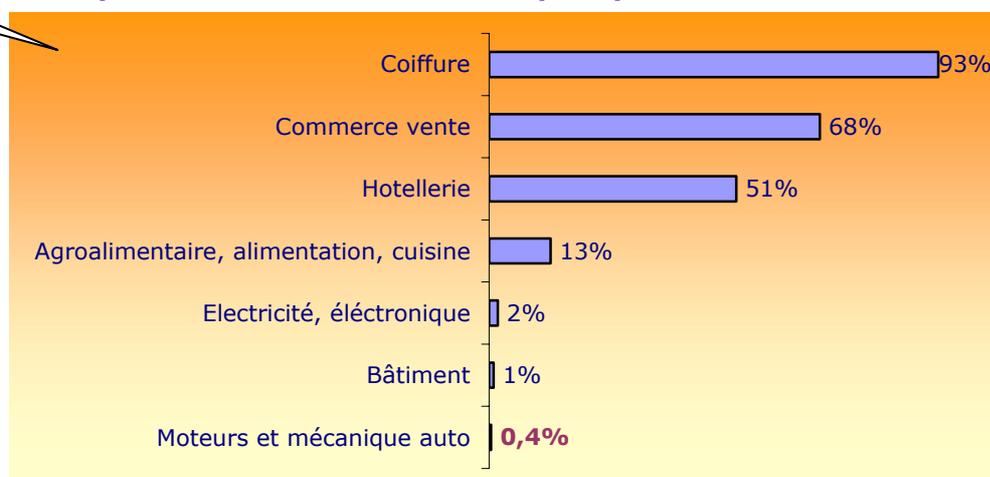
Les apprentis qui préparent une formation automobile représentent 7 % de l'ensemble des apprentis, ils arrivent en quatrième position après l'agroalimentaire et le commerce (pesant chacun 13 % des apprentis) et le bâtiment (11%).

Source : Ministère de l'Education Nationale – DEP/RERS 2003

0,4 % de femmes.

**Graph 10 : Taux de féminisation par spécialité de formation**

Au niveau national, sur l'ensemble des spécialités de formation, 30 % des apprentis sont des filles. L'automobile se caractérise par le taux de féminisation le plus faible (0,4 %), viennent ensuite le bâtiment (1 %) et l'électricité (2%).

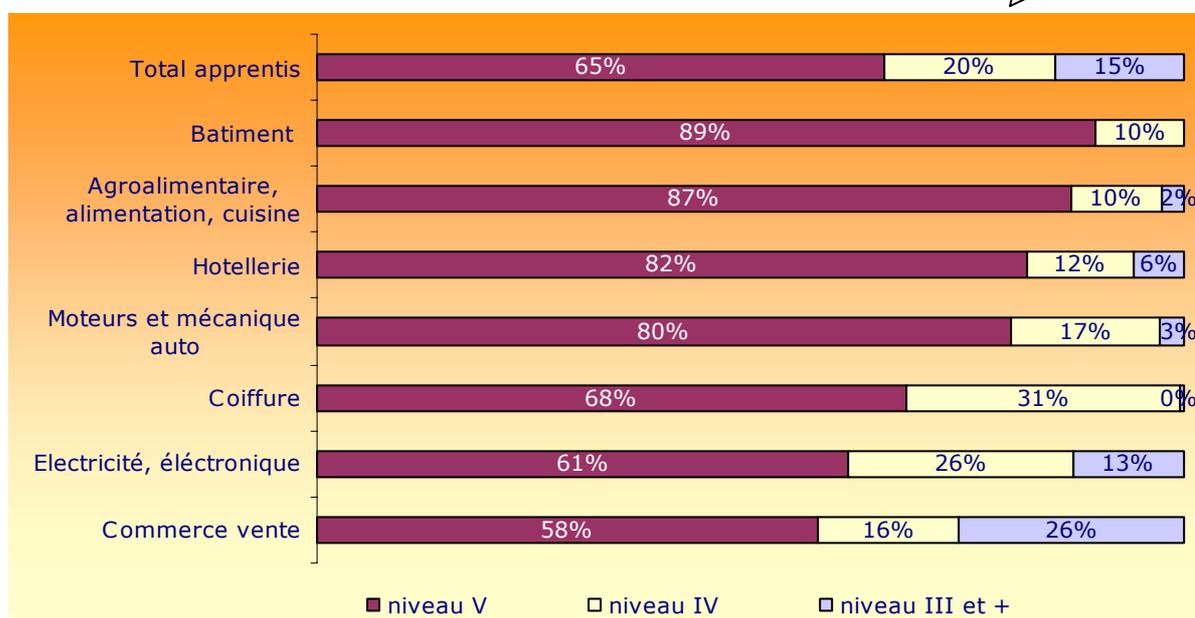


Source : Ministère de l'Education Nationale – DEP/RERS 2003

<sup>3</sup> du point de vue de leurs effectifs

Automobile : 80 %  
préparent une  
formation de niveau V

**Graph 11 : Répartition des apprentis par niveau de formation**



Source : Ministère de l'Education Nationale – DEP/RERS 2003

Comme dans l'agroalimentaire et le bâtiment, la filière automobile se caractérise par une très forte représentation des diplômés de niveau V et une filiarisation assez modeste. Les niveaux V représentent, en effet, 80 % des apprentis de cette filière, contre 87 % dans l'agroalimentaire, 89 % dans le bâtiment, pour une moyenne toutes spécialités de 65 %.

Cependant, sur une période relativement courte de 6 ans entre 1995 et 2001, l'apprentissage s'est profondément modifié sous l'influence de la progression des diplômés de niveaux supérieurs : la part du niveau IV est en effet passée de 14 % à 20 % sur l'ensemble des filières et celle du niveau III a été multipliée par deux, passant de 7 % à 15 %.

### Evolution de la répartition par niveau de formation

	Niveau V		Niveau IV		Niveau III	
	1995	2001	1995	2001	1995	2001
Agroalimentaire, alimentation, cuisine	93%	<b>87%</b>	7%	<b>10%</b>	0%	<b>2%</b>
Bâtiment	92%	<b>89%</b>	8%	<b>10%</b>	0%	<b>0%</b>
Moteurs et mécanique auto	88%	<b>80%</b>	12%	<b>17%</b>	0%	<b>3%</b>
Electricité, électronique	72%	<b>61%</b>	21%	<b>26%</b>	7%	<b>13%</b>
Commerce vente	73%	<b>58%</b>	12%	<b>16%</b>	15%	<b>26%</b>
Coiffure	75%	<b>68%</b>	25%	<b>31%</b>	0%	<b>0%</b>
Total apprentis	80%	<b>65%</b>	14%	<b>20%</b>	7%	<b>15%</b>

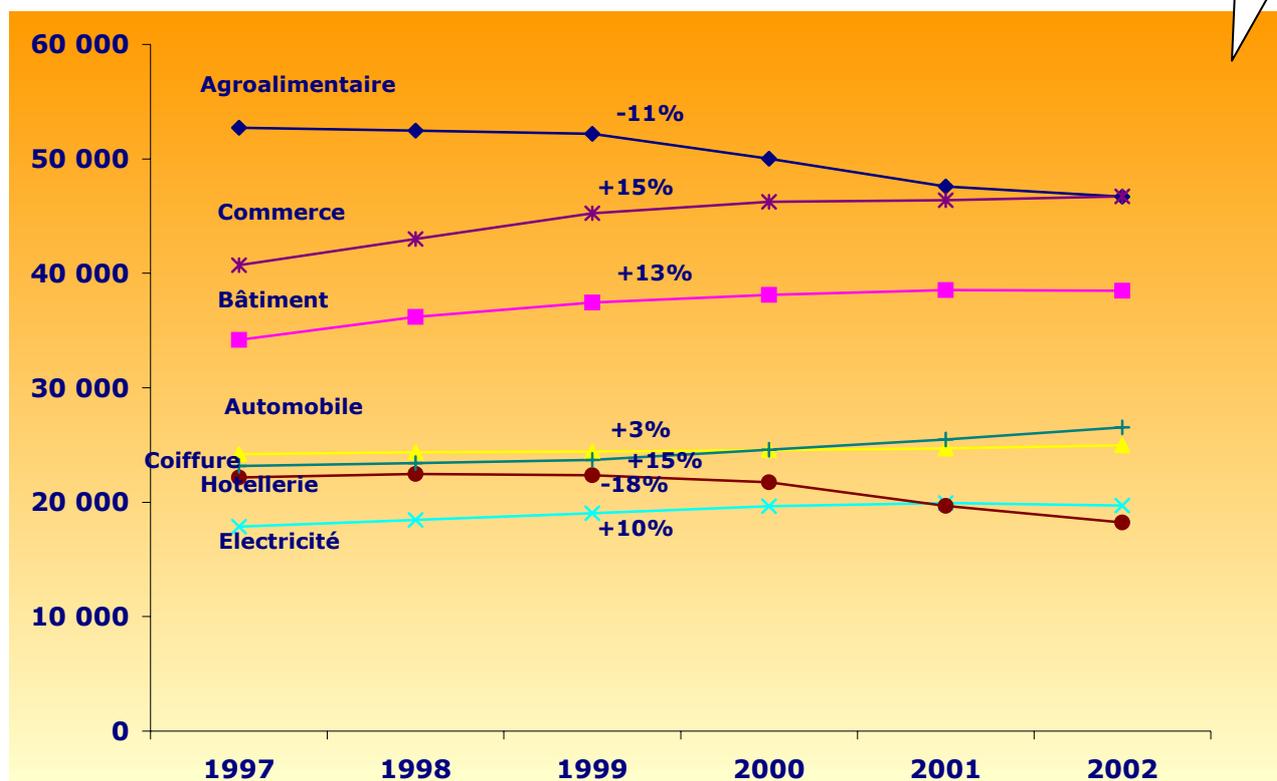
Source : Ministère de l'Education Nationale – DEP/RERS

Si elle a concerné l'ensemble des spécialités de formation, c'est principalement sur les filières dites nouvelles (technologie de pointe) et celles du tertiaire (comptabilité, commerce, service) que l'apprentissage sur les niveaux supérieurs s'est particulièrement

développé. Alors que les filières dites « traditionnelles » de l'apprentissage (agroalimentaire, bâtiment, automobile...) sont restées très présentes sur les formations de niveau V.

Evolution positive mais modeste des apprentis « automobile ».

**Graph 12 : Evolution des effectifs dans les principales filières d'apprentissage entre 1997 et 2002**



Source : Ministère de l'Education Nationale – DEP/RERS

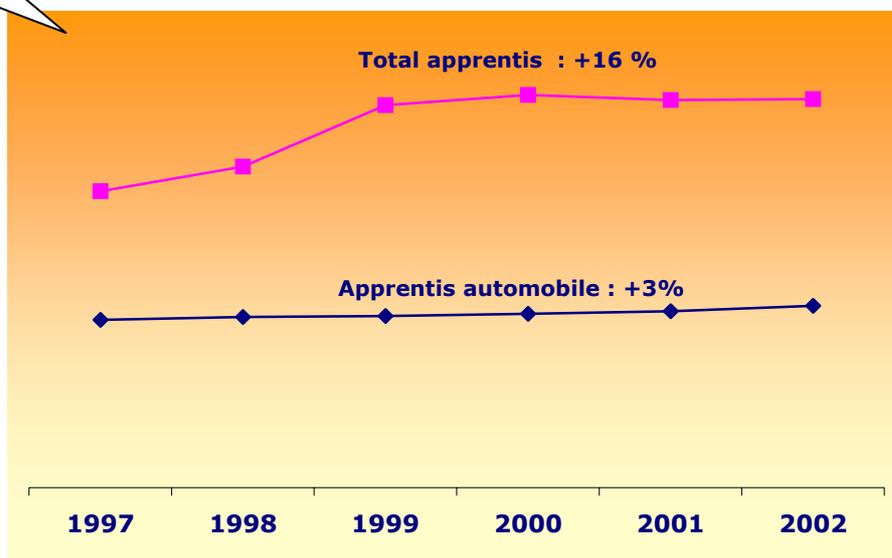
En terme d'évolution, les plus fortes baisses d'effectifs ont été enregistrées dans les spécialités dites « de bouche » telles que agroalimentaire et hôtellerie, alors que les services et le commerce progressaient. Les secteurs, tels que bâtiment et électricité, auxquels souvent est comparée la filière automobile, ont, quant à eux, augmenté plus fortement que la filière automobile.

#### 4) Apprentissage : de nouvelles formes d'adhésion des jeunes

Jusqu'en 2002,  
l'apprentissage  
progressse

**L'évolution de l'apprentissage en tant que formation sous contrat de travail, relevée entre 1997 et 2002, est consécutive de l'adhésion des jeunes et des entreprises pour ce mode de formation.**

Graph 12 : Progression des apprentis de 1997 à 2002



Source : Ministère de l'Education Nationale – DEP/RERS

Les jeunes en fonction de leur histoire sociale et scolaire expriment des formes d'adhésion à ce mode de formation. Tandis que les entreprises, en fonction de leur mode de gestion de la main d'œuvre, de leurs préoccupations quant à la transmission des savoirs mais aussi en fonction de leur niveau de développement économique, participent à l'évolution quantitative de l'apprentissage.

**Devenir apprenti n'est pas seulement répondre à une offre d'apprentissage ou être touché par des campagnes de « communication » ; c'est aussi trouver les raisons sociales, nécessaires et suffisantes, pour répondre à cette offre.** Or le renouvellement des formes d'adhésion à l'apprentissage est une condition sine qua non de son essor quantitatif, l'apprentissage n'étant rien sans les candidatures d'apprentis et sans l'implication des entreprises.

Ainsi, du point de vue des jeunes, 3 formes d'adhésion à l'apprentissage ont pu être repérées; les deux premières étant plus traditionnelles et la troisième, plus récente donne sens au renouveau de l'apprentissage et permet de comprendre la façon dont il est vécu par les jeunes :

- 1- Prédilection des jeunes issus de familles d'indépendants : les enfants d'artisans, de commerçants et de chefs d'entreprise bénéficient de par leur proximité avec la petite entreprise, d'un milieu favorable à la formation par apprentissage et constituent une part importante des jeunes apprentis.
  
- 2- L'entrée en apprentissage procède aussi toujours, pour une grande part, de la conjonction, à la fois d'un anti-intellectualisme populaire et d'un « désamour » de l'école. Ce dernier procède par une dépréciation de la théorie au profit de la pratique et par une valorisation de l'expérience dans l'acquisition des savoirs.
  
- 3- Le modèle précédent sert de socle au troisième mais s'étend plus largement sur les nouvelles identités juvéniles de « consommateur festif<sup>4</sup> ». Le salaire même modeste issu du contrat d'apprentissage permet aux jeunes, issus des milieux populaires, de vivre cette nouvelle norme.

Une forme plus complexe d'adhésion à l'apprentissage s'est en effet développée depuis une 15<sup>e</sup> d'années, en articulation avec la redéfinition sociale de la jeunesse en cours. En effet, depuis les années 80, les identités juvéniles se sont remodelées à la confluence de trois mouvements :

- la privatisation de la vie juvénile dont témoigne le déclin des mouvements de jeunesse, l'explosion de la consommation juvénile (magasins spécialisés), chambre individuelle, scooter, téléphone portable ;
- l'allongement de la jeunesse du fait de l'accroissement notable de l'espérance de vie scolaire ;
- et corrélativement l'imposition au sein de la jeunesse du modèle « lycéen » où le jeune est fortement identifié, au delà de ses activités scolaires, à la culture du « samedi soir-dimanche matin », structurant un week end avant tout défini comme ludique.

---

<sup>4</sup> Le monde apprentis – G. Moreau – Ed. La Dispute / 2002

Or l'imposition de ce modèle comme norme met, une frange importante des jeunes d'origine populaire dans une situation difficile : ils ont l'impression d'être maintenus dans une situation de scolarisation prolongée, où leur espérance de réussite demeure limitée et qui les met en porte-à-faux avec le modèle d'émancipation qui caractérise historiquement la jeunesse populaire.

L'apprentissage, par le salaire qu'il offre, et par l'accès au logement autonome qu'il impose parfois, permet à ces jeunes de résoudre cette contradiction entre le modèle dominant du lycéen, consommateur et ludique, et une scolarisation prolongée et en partie imposée qui les maintient dans une vie impécunieuse que leur milieu social d'origine peut difficilement compenser.

Ces nouvelles formes d'adhésion à l'apprentissage permettent également de rendre compte de faits relativement nouveaux dans l'apprentissage :

- la contestation, de plus en plus explicite, des heures supplémentaires et surtout du travail de WE, ce temps « volé » contrarie le modèle juvénile du WE ludique,
- et la forte demande de poursuite d'apprentissage au delà du niveau V, mais également du niveau IV, qui peut être interprété comme le vœu d'un maintien prolongé dans un statut conforme au modèle juvénile dominant, contraintes scolaires en moins.

Ainsi, si l'adhésion des jeunes demeure forte à l'encontre de cette formation sous contrat de travail, il est probable que le ralentissement quantitatif de ces formations soient en partie lié à une implication moins soutenue des entreprises comme nous pourrons le voir plus loin.

## IV – LA RUPTURE DE LA RENTREE 2003 : 4 PISTES DE REFLEXIONS

---

Il apparaît au travers des différents travaux réalisés, que la filière automobile bénéficie d'une attraction forte auprès d'une jeunesse essentiellement masculine attirée par le produit automobile et ses référents (la mécanique, les courses...). Il a été observé<sup>5</sup>, en outre, que les jeunes qui souhaitaient faire un contrat d'apprentissage dans cette filière de formation rencontraient, en moyenne, davantage de difficultés, à trouver un maître d'apprentissage (durée de recherche plus longue et nombre d'entreprises rencontrées plus important).

En conséquence, il semblerait que la baisse des effectifs ne soit pas tant le fruit d'une pénurie de jeunes qu'une (probable) pénurie d'entreprises. Comme nous l'avons vu plus haut, le développement de l'apprentissage tient, indépendamment des démarches politiques (régionales ou de branche), d'abord de l'adhésion des jeunes sur ce mode de formation et des entreprises sur ce type de contrat de travail particulier.

Tentons d'appréhender à présent, les 4 pistes de réflexion pour essayer de comprendre les évolutions récentes de l'appareil de formation et en particulier de l'alternance.

### **4 pistes de réflexion :**

- **l'effet démographique et la réduction du nombre globale de la population de moins de 20 ans**
- **l'effet économique et la conjoncture de l'emploi**
- **l'effet « filière » et les attentes croissantes des entreprises sur les niveaux supérieurs**
- **l'effet éducatif sur les processus d'orientation des élèves et les concurrences entre les diplômés**

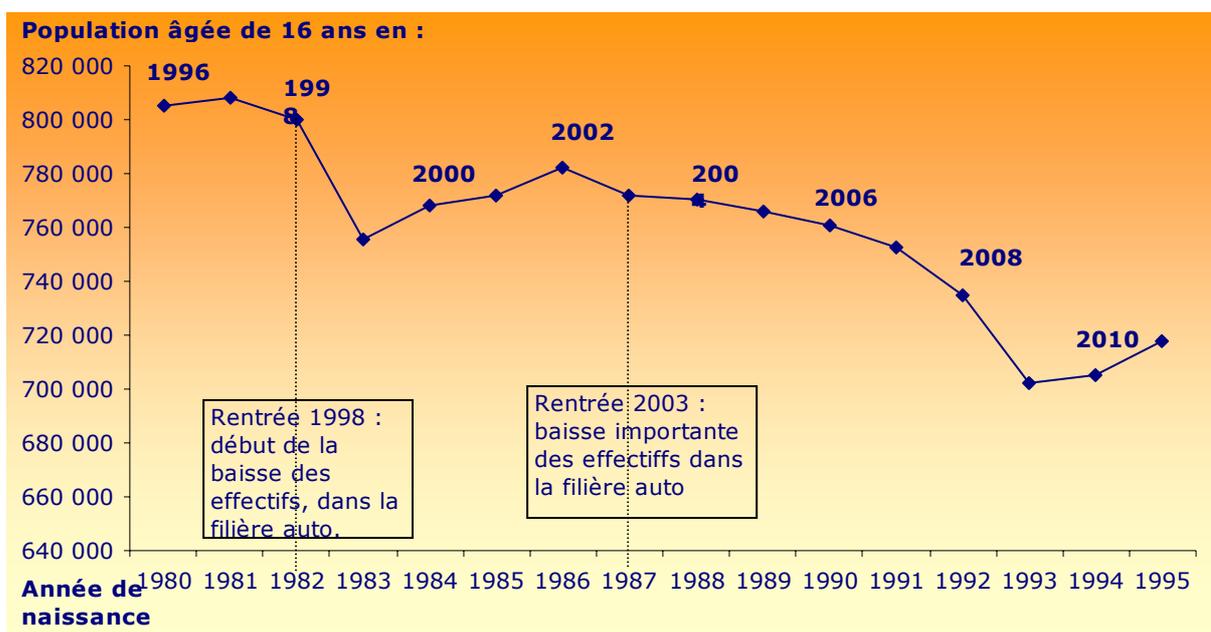
---

<sup>5</sup> G. Moreau – op. cit.

## 1) L'effet démographique

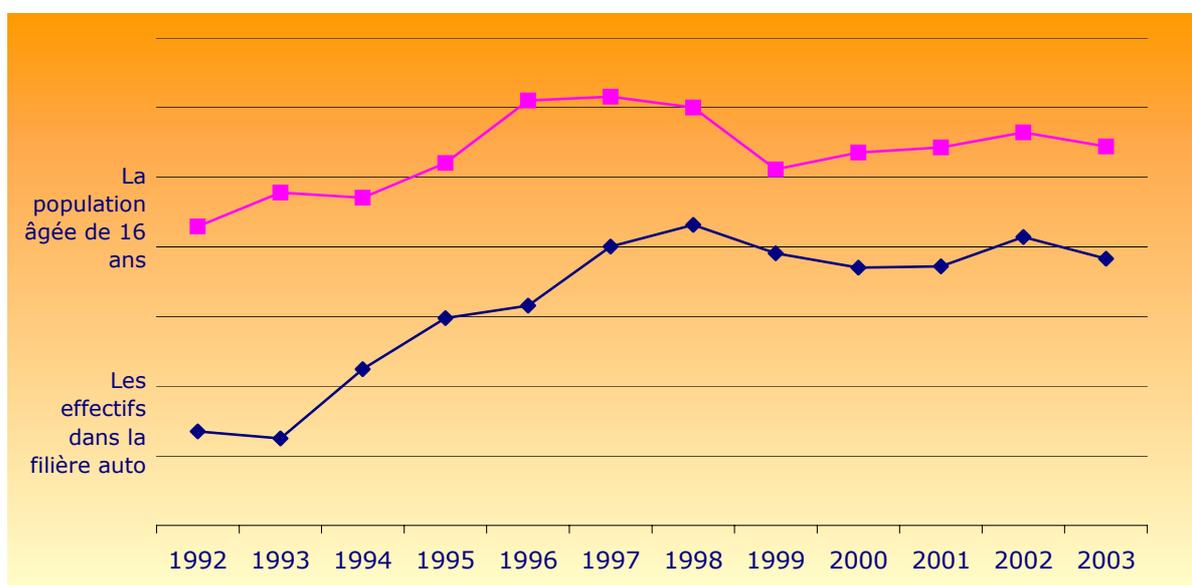
Afin d'appréhender la question de la démographie, un rapprochement a été réalisé entre l'évolution des effectifs dans la filière automobile et la courbe de la population française âgée de 16 ans (âge moyen d'entrée dans la formation professionnelle).

**Graph 14 : Evolution de la population âgée de 16 ans par année de naissance**



Source : Ministère de l'Éducation Nationale, RERS 2003.

**Graph 15 : Comparaison de l'évolution des effectifs en formation dans la filière automobile et de l'évolution démographique de la population âgée de 16 ans**



Source : Ministère de l'Éducation Nationale, RERS 2003 – Effectifs pondérés  
Et ANFA pour les effectifs « automobile ».

- L'évolution des effectifs dans la filière automobile est globalement assez proche de l'évolution démographique ;
- les deux grandes périodes de transition pour l'appareil de formation automobile que sont 1998 et 2003 se retrouvent sur la courbe démographique ;
- la baisse des effectifs devrait se poursuivre : la baisse démographique s'accélère à partir de 2006 pour ne repartir à la hausse qu'à partir de 2010.

**En conséquence, il apparaît que l'effet démographique joue pour une analyse globale sur l'ensemble de la filière automobile et sur une longue période mais ne peut expliquer que très difficilement le renversement de tendance de la rentrée 2003 où les lycéens continuaient à progresser alors que les apprentis chutaient.**

## **2) L'effet économique**

---

Le ralentissement économique, et ses répercussions sur la conjoncture de l'emploi, semble constituer un élément majeur quant à la compréhension de la baisse des effectifs en alternance.

**L'évolution des effectifs en contrats aidés de type contrat d'apprentissage ou contrat d'alternance apparaît, en effet, étroitement liée à la conjoncture de l'emploi<sup>6</sup>. Or entre 2002 et 2003 le marché du travail s'est fortement dégradé.**

Sur l'ensemble de l'économie nationale, pour la première fois depuis 1993, l'emploi a diminué en France<sup>7</sup> : en moyenne, on compte 67 000 emplois de moins en 2003 qu'en 2002. Cette perte d'emploi concerne principalement le domaine public. Le secteur privé se caractérise, quant à lui, par une chute des emplois de type CDD, contrats aidés,

---

<sup>6</sup> Source : Dares, premières synthèses, premières info N°13.1

<sup>7</sup> INSEE Première N° 958 – Avril 2004 / Enquête sur l'emploi 2003

contrat d'apprentissage, interim (-73 000) ...alors que sur la même période, les emplois en CDI augmentaient sensiblement (+84 000), essentiellement chez les plus de 30 ans. Ainsi, globalement sur le territoire national, l'année 2003 fût empreinte d'une conjoncture négative de l'emploi qui s'est traduite par :

- une diminution de l'emploi aidé (CDD, apprentissage, alternance...)
- et une consolidation des emplois en CDI des plus de 30 ans.

Cette conjoncture défavorable de l'emploi sur l'ensemble des secteurs a probablement<sup>8</sup> concerné les entreprises du CRA. Cependant une dichotomie s'opère entre les entreprises de moins de 10 salariés et les entreprises de plus de 10 salariés dans ce secteur.

En effet, les dernières données disponibles nous montrent que malgré la progression globale de l'emploi dans le secteur, l'écart se creuse<sup>9</sup> depuis 2000 entre les entreprises de moins de 10 salariés qui perdent des emplois (-1,4 % entre 2000 et 2002) et les entreprises de plus de 10 salariés qui progressent (+6% d'emplois entre 2000 et 2002). La baisse de l'emploi observée depuis 2000 sur les entreprises de moins de 10 salariés est caractéristique d'une évolution structurelle du secteur : c'est en effet la première fois que ces entreprises perdent des emplois.

Si nous ne connaissons pas encore l'emploi en 2003, les indicateurs économiques des TPE<sup>10</sup> du CRA nous permettent de penser que l'emploi à continuer de se dégrader. En effet, le chiffre d'affaires a diminué de -2 % dans les TPE de la vente et de la réparation automobile entre 2002 et 2003<sup>11</sup> et -2,7 % dans les TPE de la carrosserie ; alors que le chiffre d'affaires avait continué à progresser sur la période 2001-2002.

**La conjoncture économique plutôt défavorable aux entreprises de moins de 10 salariés du CRA influe sur leur gestion de l'emploi : l'emploi diminue dans ces entreprises et cette diminution concerne avant tout l'emploi précaire et l'emploi aidé (CDD, apprentissage, alternance).** Nous avons effectivement vu plus haut que la baisse de l'emploi, enregistrée en 2003 dans le secteur privé, avait concerné d'abord ce type d'emploi.

**Ainsi, l'évolution négative des effectifs en apprentissage dans les entreprises du CRA apparaît comme une conséquence directe de la conjoncture économique et donc de l'emploi dans les TPE de cette branche d'activité.**

---

<sup>8</sup> A la date d'aujourd'hui, les données du CRA 2003 ne sont pas encore disponibles.

<sup>9</sup> Source : Unedic, Naf 50 – Emploi en 2000 et 2002.

<sup>10</sup> TPE : très petites entreprises (- de 10 salariés)

<sup>11</sup> Source : FCGA BP

**De plus, si les entreprises du CRA embauchent moins d'apprentis, il est fort probable qu'une sélection s'opère alors et que sont d'abord embauchés les jeunes de niveau supérieur.** Si l'on considère l'ensemble des jeunes souhaitant préparer un contrat d'apprentissage dans le secteur automobile comme un marché potentiel d'emploi, le marché se régule autour d'un effet balancier entre l'offre et la demande : si l'offre (des entreprises) diminue, la demande (des jeunes) augmente. Concrètement si les entreprises sont moins nombreuses à embaucher, les jeunes rencontrent plus de difficultés à trouver un maître d'apprentissage et particulièrement ceux qui ont le niveau de qualification le moins élevé.

Ainsi la conjoncture négative des TPE du CRA conduit à une baisse des recrutements en apprentissage et particulièrement sur les niveaux CAP, premier niveau de qualification des apprentis.

En outre les statistiques montraient que, lors de la rentrée 2003, les effectifs d'apprentis en CAP diminuaient de - 9,5 % et que les effectifs en CAP au lycée professionnel avaient progressé de +6,3 %. Cependant, si on peut imaginer qu'un transfert ait pu s'opérer (les jeunes ne trouvant pas de maîtres d'apprentissage, se réorientant vers le LP), celui-ci doit être assez modeste car en terme d'effectifs sur le diplôme du CAP, il s'agit d'une baisse de 1966 apprentis et d'une progression de 190 lycéens.

Cette problématique soulève trois interrogations :

1 - l'évolution à la baisse des indicateurs économiques et d'emploi des TPE du CRA est-elle conjoncturelle (contexte économique, réglementaire...défavorable) où s'inscrira-t-elle dans une période plus longue ?

2 - Les grandes entreprises, dont l'emploi est plutôt favorable, vont-elles se suppléer aux petites entreprises quant au recrutement des apprentis ?

3 - quelle part de la formation en apprentissage risque d'être « reportée » dans les lycées professionnels ?

### 3) Effet de la GRH des entreprises du CRA

Il ne s'agit pas, là, de décrire les pratiques de GRH des entreprises du CRA, mais de mettre en exergue les quelques éléments qui influent sur l'évolution quantitative de l'alternance.

Si les indicateurs économiques influencent la conjoncture de l'emploi et l'usage de l'alternance, les mutations quant à la gestion de la main d'œuvre et en particulier les attentes des entreprises en terme de niveau de formation à l'embauche, interviennent aussi sur l'emploi des jeunes sous contrat spécifique.

Du point de vue des entreprises, il apparaît en effet que le niveau à l'embauche des jeunes a augmenté laissant une part croissante aux jeunes de niveau IV : la part des niveaux IV parmi les ouvriers de la réparation automobile de moins de 30 ans est en effet passée de 3,1% en 1990 à 22,1% en 2002<sup>12</sup>. Cette progression s'est opérée davantage par la baisse de la part des « sans diplôme » (25,4 % à 12,8 %) que celle des « CAP-BEP » (70,5 % à 63,8 %).

**En conséquence, les jeunes salariés qui entrent sur les emplois de la réparation automobile :**

- **sont plus souvent diplômés**
- **sont majoritairement diplômés au niveau V (2 sur 3)**
- **sont beaucoup plus nombreux à être titulaire d'un niveau IV.**

<b>Niveau de diplôme des ouvriers de la réparation automobile de moins de 30 ans</b>		
	1990	2002
Aucun diplôme ou BEPC	25,9 %	12,8 %
CAP, BEP	70,5 %	63,8 %
BAC	3,1 %	22,1 %
BAC +2	0,5 %	1,2 %

Source : INSEE, enquête emploi; traitement Dares

Si le développement des diplômes supérieurs est bien réel sur les emplois de la réparation automobile, celui-ci ne doit pas masquer la part encore prédominante des titulaires de CAP – BEP. Ce qui induit la nécessité de veiller à la qualité des formations

<sup>12</sup> DARES – FAP 2002.

dispensées à ce niveau ; dans un contexte, rappelons-le, de dévalorisation et de baisse des effectifs au CAP et de renforcement du caractère propédeutique du BEP.

**En outre, le développement de la filière BEP – Bac pro en apprentissage conduit à réduire les places disponibles en entreprises.** En effet, à potentiel d'entreprises égal, les jeunes, restant plus longtemps (4 ans au lieu de 2), limitent les places disponibles (exemple : une entreprise prenant un CAP tous les deux ans, aura pris deux jeunes sur 4 ans, une autre entreprise ayant embauché un apprenti en BEP pour le conduire au Bac pro, aura pris un jeune sur 4 ans).

Cette réduction de places disponibles liée à un effet de filière s'ajoute à l'effet économique analysé plus haut qui conduisait à déstabiliser l'emploi et en particulier l'emploi aidé dans les TPE.

L'évolution de l'apprentissage est étroitement liée au développement économique des TPE qui sont les principaux employeurs des apprentis : en 2002, 66 % des apprentis<sup>13</sup> (tous secteurs confondus) étaient employés dans une entreprise de moins de 10 salariés.

Les deux tiers des apprentis travaillent dans une TPE. Cette forme d'emploi et de qualification correspond au mode de fonctionnement de la petite entreprise d'un point de vue historique et culturelle de transmission des compétences et de gestion de la main d'œuvre. De plus les aides financières accordées par l'Etat leur sont plus avantageuses. En effet, contrairement aux entreprises plus grandes l'exonération dont bénéficient les TPE au titre de l'apprentissage porte sur l'ensemble des cotisations sociales patronales et salariales. Elles bénéficient également des aides financières à l'embauche et à la formation<sup>14</sup>.

**Ainsi, l'embauche des apprentis réalisée principalement par les TPE pose la question de leur avenir dans un contexte de baisse de l'emploi dans ces entreprises.** Les apprentis avaient jusqu'à maintenant pour principale vocation d'« alimenter » le vivier en personnel des TPE ainsi que d'anticiper et de permettre le remplacement des artisans lorsque ces derniers quittent leurs entreprises. La baisse des TPE conduira-t-elle à un plus faible recours à l'apprentissage ?

De plus la réduction des effectifs en apprentissage s'accompagne d'une élévation du niveau d'embauche des apprentis. En effet, il semblerait que les entreprises sont de plus

---

<sup>13</sup> Source : Dares, Premières Synthèse Premières Informations N°13.1 – Mars 2004

<sup>14</sup> qui sont dorénavant gérées par les régions et qui pourront être modulées.

en plus nombreuses à vouloir recruter leurs apprentis directement sur le niveau IV et non plus sur le niveau V. En conséquence et dans le cas d'une confirmation de cette tendance, la question reste entière quant à la formation des jeunes au niveau V ; et de l'éventuel recours au lycée pour cette étape.

#### **4) L'effet éducatif et les processus d'orientation**

---

Si le contexte économique, ainsi que la progression des attentes des entreprises en terme de niveau à l'embauche influent sur les effectifs en alternance, l'évolution de l'appareil de formation, y joue aussi un rôle certain.

**En effet les processus d'orientation et d'affectation des élèves initiés dans le cadre des stratégies de développement des établissements de formation pèsent de tout leur poids sur l'évolution quantitative des élèves par niveau et par diplôme.** L'illustration principale en est donnée par la concurrence croissante entre le BEP et le CAP induite par le développement de la filière BEP – Bac pro.

L'essor du bac pro dans les CFA a généralement été consécutif de la disparition et du « remplacement » des BP. Or si l'alimentation des BP se faisait par des jeunes issus du CAP, pour le bac pro, il a fallu développer des classes de BEP ; afin de suppléer à la filière traditionnelle CAP/ BP la filière « moderne » BEP / Bac Pro.

S'il n'y a pas eu de concurrence entre le BP et le bac pro, pour cause de disparition du premier, il en est tout autre pour les CAP / BEP.

Ainsi, consécutivement au développement du bac pro, le CAP, mis en concurrence avec le BEP, était positionné en situation inférieure car ne menant pas au diplôme « phare », et vécu par les jeunes (et probablement aussi par les entreprises) comme un diplôme dévalorisé ; d'où une désaffection forte ces dernières années pour ce diplôme.

De plus, dans la concurrence qui s'opère entre les diplômes post niveau V, la chute importante des effectifs en MC, montre bien l'implication forte des établissements de formation quant au développement des sections de bac pro et la dévalorisation qui s'est opérée auprès des jeunes et des entreprises sur la mention complémentaire. Il semblerait que le développement du bac pro ait fonctionné comme un pôle d'attraction suffisamment puissant pour dévaloriser, dans un temps relativement court, les diplômes traditionnels de la branche (CAP / MC / BP).

La concurrence qui s'opère actuellement entre le CAP et le BEP pose la question de la finalité de ces deux diplômes, le premier étant à vocation d'insertion professionnelle et l'autre à vocation propédeutique. Or le caractère propédeutique du BEP ayant été accentué, les enseignements professionnels de ce diplôme sont devenus encore plus théoriques, ce qui contraint les jeunes préparant ce diplôme à poursuivre vers le bac pro, sous peine de s'exposer à des difficultés d'insertion. En conséquence, et pour éviter des sorties prématurées du parcours de formation, peut-être faudrait-il présenter la filière BEP/ Bac pro comme une formation en 4 ans devant conduire au bac pro, plutôt qu'un parcours en 2 étapes composé de deux diplômes.

Cependant, des recherches réalisées par la DEP sur les parcours des jeunes ont montré que malgré la volonté politique (et sociale) de vouloir conduire une majorité de jeunes au niveau bac, il y a toujours un volume incompressible de jeunes qui ne partent pas sur le niveau IV et qui, sachant qu'il n'y a pas d'emploi au niveau V dans leur spécialité de formation (principalement dans le tertiaire), arrêtent leur parcours de formation au niveau V.

Rappelons aussi que le CAP en apprentissage représente toujours un volume important de jeunes en formation. Malgré la baisse de la rentrée 2003, ils étaient encore 18 500 jeunes soit 58 % du total des apprentis.

**Le CAP, socle historique de l'apprentissage, ne cesse de perdre du terrain. L'apprentissage est tiré vers le haut, abandonnant aux autres dispositifs d'insertion la prise en charge des populations les plus fragiles qu'il accueillait précédemment.** Déjà abandonné par les lycées, le CAP semble réellement menacé en apprentissage. De plus, les contrats jeunes, mis en place par F. Fillon, n'imposent aucune obligation de formation instituant de fait le déclassement des CAP et BEP, en accordant des réductions de charges sociales pour l'embauche d'un jeune de niveau inférieur au bac.

## V – DONNEES COMPLEMENTAIRES

### 1) Evolution par filière 1997-2003

Sur les 4 principales filières qui composent l'appareil de formation automobile, l'évolution globale entre 1997 et 2003 est toujours positive et pourrait laisser croire à une relative stabilisation des effectifs. Il en est tout autre puisque chacune des filières enregistrent des transformations en interne qui, pour la plupart d'entre elles suivent une mutation déjà relevée plus haut à savoir : une baisse des effectifs en CAP et Mention Complémentaire et une progression des effectifs en BEP, Bac Pro et BTS. De fait, nous assistons à une recomposition des filières qui procède par l'évolution que prend chaque diplôme dans les filières.

Pour chacune des 4 principales filières, que sont la maintenance VP, la maintenance VI, la carrosserie réparation et la maintenance Cycle et moto, ces tendances fortes de transformation de l'appareil de formation pourront être observées :

<b>Filière Maintenance VP</b>					
<b>Diplômes</b>	Effectifs en 03/04	Evolution 97/03		dont lycée	dont CFA
CAP EEEA	167	-55%	↘	-36%	-66%
CAP maint.	9503	-23%	↘	-49%	-20%
BEP maint.	17231	+5%	↗	-1%	+32%
MC diesel	466	-61%	↘	-70%	-47%
MC mise au point	1232	-26%	↘	-53%	-14%
MC oléo	7	-93%	↘	ns	ns
Bac pro	8104	+60%	↗	+13%	+226%
Btn sti	3411	+13%	↗	+13%	
BTS Mava	1969	+51%	↗	+19%	+171%
BTS MCI	367	+46%	↗	ns	ns

<b>Filière Maintenance VI</b>					
<b>Diplôme</b>	Effectifs en 03/04	Evolution 97/03		dont lycée	dont CFA
CAP	959	-29%	↘	-32%	-29%
BEP	2711	+25%	↗	+16%	+54%
Bac pro	1163	+19%	↗	-13%	+89%
BTS	287	+58%	↗	14%	+211%

<b>Filière Carrosserie</b>					
<b>Diplôme</b>	Effectifs en 03/04	Evolution 97/03		dont lycée	dont CFA
CAP carrosserie	5899	-7%	↘	-39%	-3%
CAP peinture	3028	-5%	↘	-21%	-1%
MC réno	33	-40%	↘	-33%	ns
BEP	6290	+12%	↗	6%	+38%
Bac pro	1698	+95%	↗	+39%	+588%
BTS	333	+41%	↗	+39%	

<b>Filière cycle et motocycles</b>					
<b>Diplômes</b>	Effectifs en 03/04	Evolution 97/03		dont lycée	dont CFA
CAP	1371	0%	→	72%	-7%
BEP	2020	22%	↗	21%	27%
Bac pro	870	105%	↗	99%	113%

## 2) Evolution par diplôme 2002-2003

Diplôme	Intitulé	Effectifs 2002 -2003	Effectifs 2003- 2004	Evolution 2002/2003
<b>CAP</b>	Carrosserie réparation	6 596	5 899	-10,6%
<b>CAP</b>	Equipement électrique et électronique de l'automobile	237	167	-29,5%
<b>CAP</b>	Mécanicien en maintenance de véhicules – opt. A : véhicules particuliers	10 185	9 503	-6,7%
<b>CAP</b>	Mécanicien en maintenance de véhicules – opt. B : véhicules industriels	1 038	959	-7,6%
<b>CAP</b>	Mécanicien en maintenance de véhicules – opt. D : cycles et motocycles	1 423	1 371	-3,7%
<b>CAP</b>	Peinture en carrosserie	3 210	3 028	-5,7%
<b>CAP</b>	Sellerie générale	104	80	-23,1%
<b>CAP</b>	Vendeur magasinier en pièces de rechange et équipements pour automobile	1 104	1 098	-0,5%
<b>TOTAL CAP</b>		<b>23 897</b>	<b>22 105</b>	<b>-7,5%</b>
<b>BEP</b>	Carrosserie - Dominante construction / Dominante réparation	6 318	6 290	-0,4%
<b>BEP</b>	Distribution et Commercialisation des Equipements Automobiles	103	0	
<b>BEP</b>	Maintenance de véhicules automobiles – Dominante cycles et motocycles	1 983	2 020	1,9%
<b>BEP</b>	Maintenance de véhicules automobiles – Dominante véhicules industriels	2 700	2 711	0,4%
<b>BEP</b>	Maintenance de véhicules automobiles – Dominante véhicules particuliers	17 485	17 231	-1,5%
<b>BEP</b>	Matériaux souples dominante sellerie générale	22	22	0,0%
<b>TOTAL BEP</b>		<b>28 611</b>	<b>28 274</b>	<b>-1,2%</b>
<b>MC</b>	Aménagement et rénovation de véhicules spécifiques	27	33	22,2%
<b>MC</b>	Maintenance des moteurs diesel et de leurs équipements	423	466	10,2%
<b>MC</b>	Mise au point électricité et électronique automobile	1 300	1 232	-5,2%
<b>MC</b>	Réalisation de circuits oléohydrauliques et pneumatiques	27	7	-74,1%
<b>TOTAL MC</b>		<b>1 777</b>	<b>1 738</b>	<b>-2,2%</b>
<b>CQP V</b>	Démonteur automobile	7	6	-14,3%
<b>CQP V</b>	Opérateur service rapide	9	53	ns
<b>TOTAL CQP V</b>		<b>16</b>	<b>59</b>	<b>ns</b>
<b>TOTAL NIVEAU V</b>		<b>54 301</b>	<b>52 176</b>	<b>-3,9%</b>
<b>BAC PRO</b>	Carrosserie – Dominante construction	140	114	-18,6%
<b>BAC PRO</b>	Carrosserie – Dominante réparation	1 583	1 698	7,3%
<b>BAC PRO</b>	Maintenance de véhicules automobiles – option motocycles	818	870	6,4%
<b>BAC PRO</b>	Maintenance de véhicules automobiles – option véhicules industriels	1 183	1 163	-1,7%
<b>BAC PRO</b>	Maintenance de véhicules automobiles – option voitures particulières	7 699	8 104	5,3%
<b>TOTAL BAC PRO</b>		<b>11 423</b>	<b>11 949</b>	<b>4,6%</b>
<b>BTn</b>	STI spécialité : génie mécanique, option systèmes motorisés	3 448	3 411	-1,1%
<b>TOTAL BTn</b>		<b>3 448</b>	<b>3 411</b>	<b>-1,1%</b>
<b>CQP IV</b>	Carrossier peintre	455	477	4,8%
<b>CQP IV</b>	Conseiller commercial automobile	580	415	-28,4%
<b>CQP IV</b>	Conseiller technique et commercial cycle	20	19	-5,0%
<b>CQP IV</b>	Contrôleur technique	23	16	-30,4%
<b>CQP IV</b>	Réparateur spécialiste motocycles	148	135	-8,8%
<b>CQP IV</b>	Technicien électricien / électronicien automobile	541	516	-4,6%
<b>CQP IV</b>	Technicien service rapide	32	32	0,0%
<b>CQP IV</b>	Vendeur en pièces de rechange et accessoires	134	171	27,6%
<b>TOTAL CQP</b>		<b>1 933</b>	<b>1 781</b>	<b>-7,9%</b>
<b>B.M.</b>	Mécanicien réparateur automobile	9	2	-77,8%
<b>B.M.</b>	Peintre en carrosserie	40	42	5,0%
<b>B.M.</b>	Tôlier en carrosserie	2	0	
<b>TOTAL BM</b>		<b>51</b>	<b>44</b>	<b>-13,7%</b>
<b>TOTAL NIVEAU IV</b>		<b>16 855</b>	<b>17 185</b>	<b>2,0%</b>
<b>B.T.S.</b>	Conception et réalisation de carrosserie	332	333	0,3%
<b>B.T.S.</b>	Force de vente – spécialisation automobile	97	157	61,9%
<b>B.T.S.</b>	M.A.V.A option véhicules industriels	429	287	-33,1%
<b>B.T.S.</b>	M.A.V.A option véhicules particuliers	1 891	1 969	4,1%
<b>B.T.S.</b>	Moteur à combustion interne	366	367	0,3%
<b>TOTAL BTS</b>		<b>3 115</b>	<b>3 113</b>	<b>-0,1%</b>
<b>TOTAL NIVEAU III</b>		<b>3 115</b>	<b>3 113</b>	<b>-0,1%</b>
<b>TOTAL FORMATION</b>		<b>74 271</b>	<b>72 474</b>	<b>-2,4%</b>

### 3) Evolution par région 2002-2003

---

	<b>Evolution 2002-2003</b>
Aquitaine	<b>-4,3%</b>
Alsace	<b>-3,1%</b>
Auvergne	<b>-2,3%</b>
Bourgogne	<b>1,5%</b>
Bretagne	<b>-2,6%</b>
Centre	<b>-5,0%</b>
Champagne	<b>-2,9%</b>
Corse	<b>-8,4%</b>
Franche comte	<b>-0,8%</b>
IDF	<b>-0,4%</b>
Languedoc	<b>-0,4%</b>
Limousin	<b>2,7%</b>
Lorraine	<b>-5,7%</b>
Midi pyrénées	<b>-1,1%</b>
Nord pas de Calais	<b>-1,0%</b>
Basse Normandie	<b>-0,1%</b>
Haute Normandie	<b>-3,4%</b>
Pays de Loire	<b>-2,3%</b>
Picardie	<b>-3,0%</b>
Poitou Charentes	<b>-2,6%</b>
Paca	<b>-4,7%</b>
Rhone Alpes	<b>-2,4%</b>
FRANCE	<b>-2,5%</b>