

L'automobile en Languedoc Roussillon

La filière automobile en Languedoc Roussillon :

- **Services de l'automobile : 17 155 salariés** (Unedic 2008)
- **Fabrication d'automobile/motocycles ; équipementiers automobile : 500 salariés** (Insee CLAP 2005)

L'industrie automobile est relativement peu développée en Languedoc Roussillon. La région ne compte pas d'usine de constructeurs nationaux en dehors d'un petit constructeur de Roadster (PGO Automobiles). On compte toutefois quelques équipementiers automobile (SNR Cévennes, Cruzet, SASPLAS) ou moto (Ariete Production) et deux constructeurs dans le domaine des moto Trial ou des motos électriques (Sherco et Scorpa)

Les services de l'automobile représentant 34 fois plus de salariés que l'industrie automobile soit 4 811 entreprises en Languedoc Roussillon, nous approfondirons donc ce sujet.

Le Contexte :

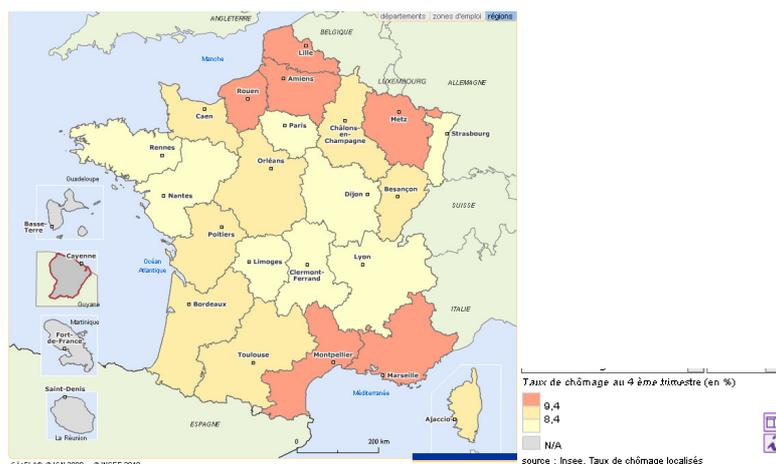
La croissance démographique la plus forte de France.

Depuis 1999, la région Languedoc-Roussillon gagne plus de 30 000 nouveaux habitants par an (Source Insee) grâce à son attractivité à l'intérieur de la métropole, ses flux migratoires extracommunautaires et son nombre de naissance.

« L'afflux de population dynamise l'emploi et renforce la vocation résidentielle de l'économie régionale. Le Languedoc-Roussillon se situe au deuxième rang des régions françaises en termes de croissance de l'emploi entre 2000 et 2007 » selon l'INSEE.

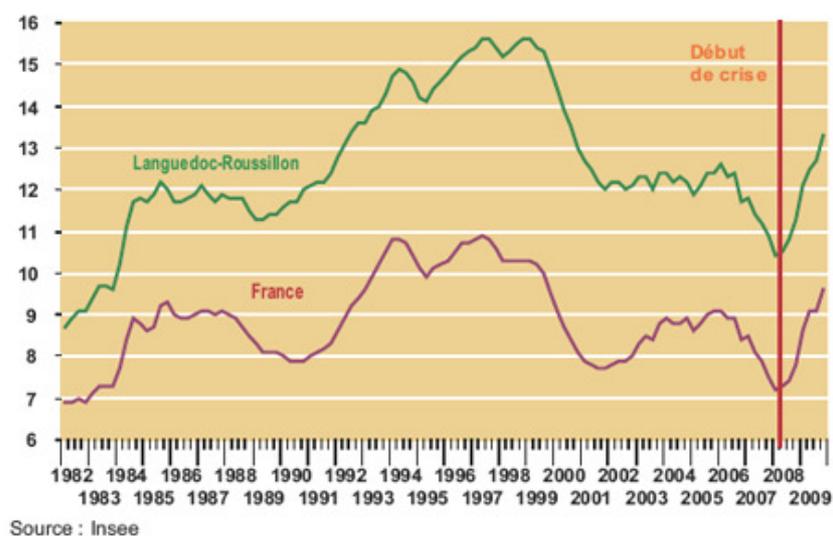
Toutefois le PIB par habitant reste l'un des plus bas à cause d'un déficit structurel du nombre d'emploi dans la région. Le revenu fiscal moyen de la région est un des plus faibles de France. Le taux de chômage est de 12,5% en janvier 2010 : c'est un des plus élevés de France avec la Région Nord.

Taux de Chômage par région



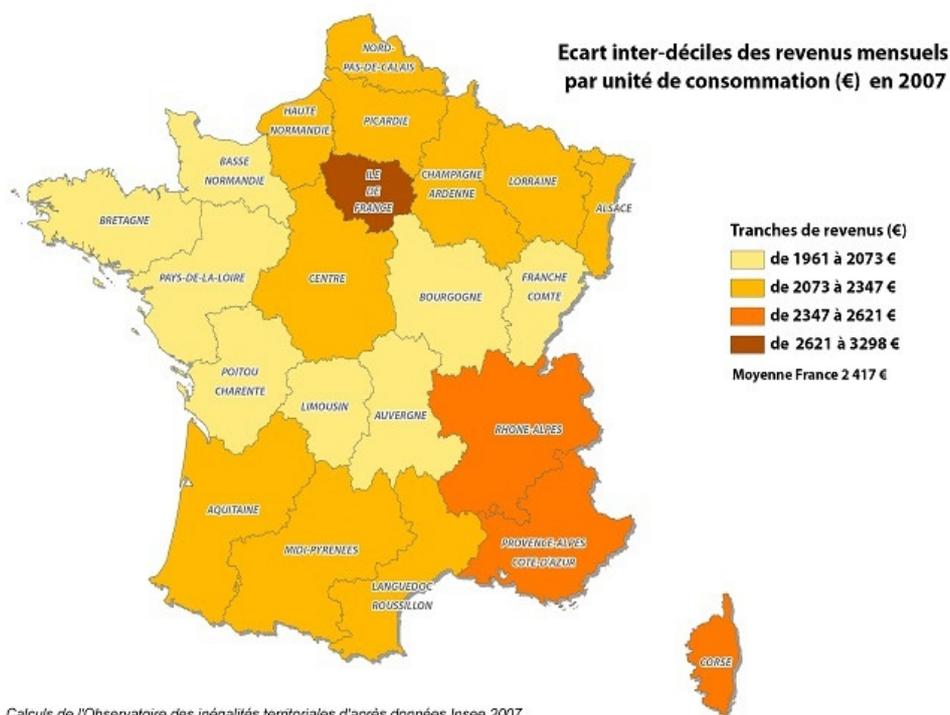
L'embellie de l'emploi consécutive à la croissance économique qui a marqué le début des années 2000 (2000-2002) a été plus marquée en Languedoc-Roussillon que sur le reste du territoire français. Le taux de chômage a davantage régressé en Languedoc Roussillon pendant cette période que sur le reste du territoire.

Evolution du taux de Chômage France/Languedoc-Roussillon.



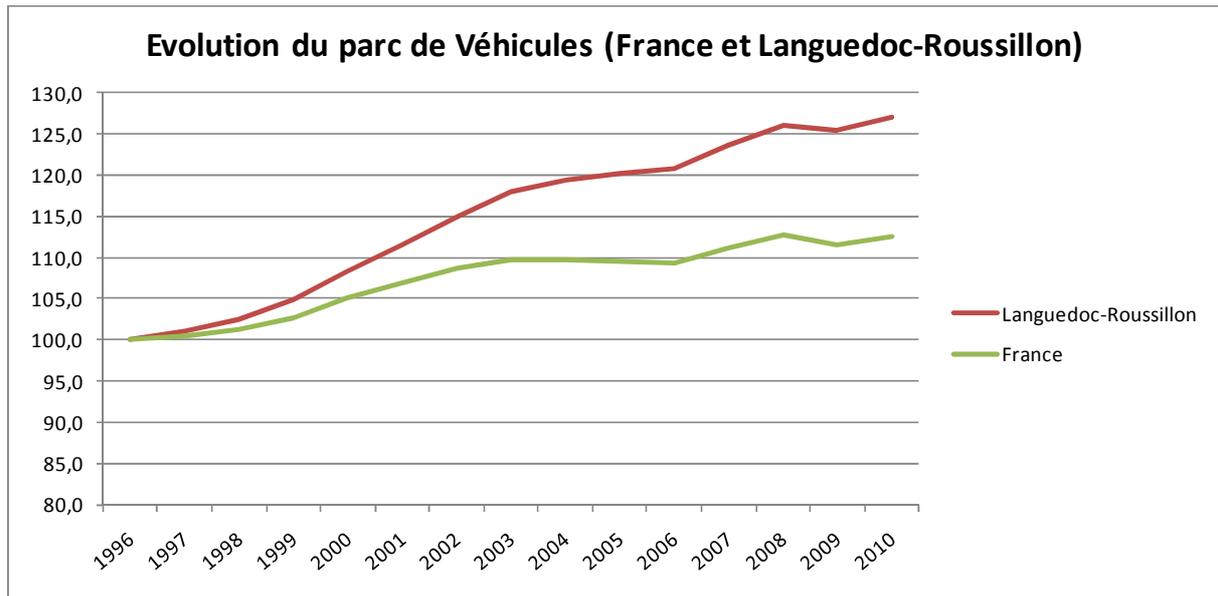
(Graphique INSEE <http://www.insee.fr>)

La région est également marquée par des inégalités de revenus relativement élevées. Plus que le niveau moyen de revenu sur un territoire, les inégalités de revenus tendent à limiter le volume d'acheteurs potentiels de véhicules neufs parmi les ménages aux revenus intermédiaires. C'est un élément qui nous permet d'interpréter l'évolution de l'activité du Commerce automobile. Ces niveaux d'inégalités de revenus sont moins forts que dans les régions urbaines et sont essentiellement liées à la situation du chômage du territoire languedocien.



Le parc de véhicules et les immatriculations.

L'effet de la démographie sur le parc.



Véhicules de moins de 15 ans - Srce Ministère des Transports Base 100 en 1996

Le Languedoc Roussillon dispose d'un parc d'1,4 millions de véhicules de moins de 15 ans.

L'afflux de nouveaux habitants en Languedoc Roussillon a un effet dynamisant sur le parc de véhicules : le Languedoc-Roussillon est la région dont le parc de véhicules en circulation progresse le plus sur l'ensemble du territoire français. Le Languedoc Roussillon est une région beaucoup plus rurale que la région PACA, donc la densité automobile par habitant y est beaucoup plus élevée (par exemple, la densité automobile en Lozère est de 536 véhicules pour 1000 habitants (vs 509 /1000 habitants en France). A titre de comparaison, la région PACA également relativement attractive est plus urbaine, ce qui se traduit par une évolution de parc moins forte.

En revanche le parc languedocien est assez âgé autour de 7,9 ans en moyenne en 2010 : un peu supérieur à la moyenne nationale (7,7 ans source Ministère des transports).

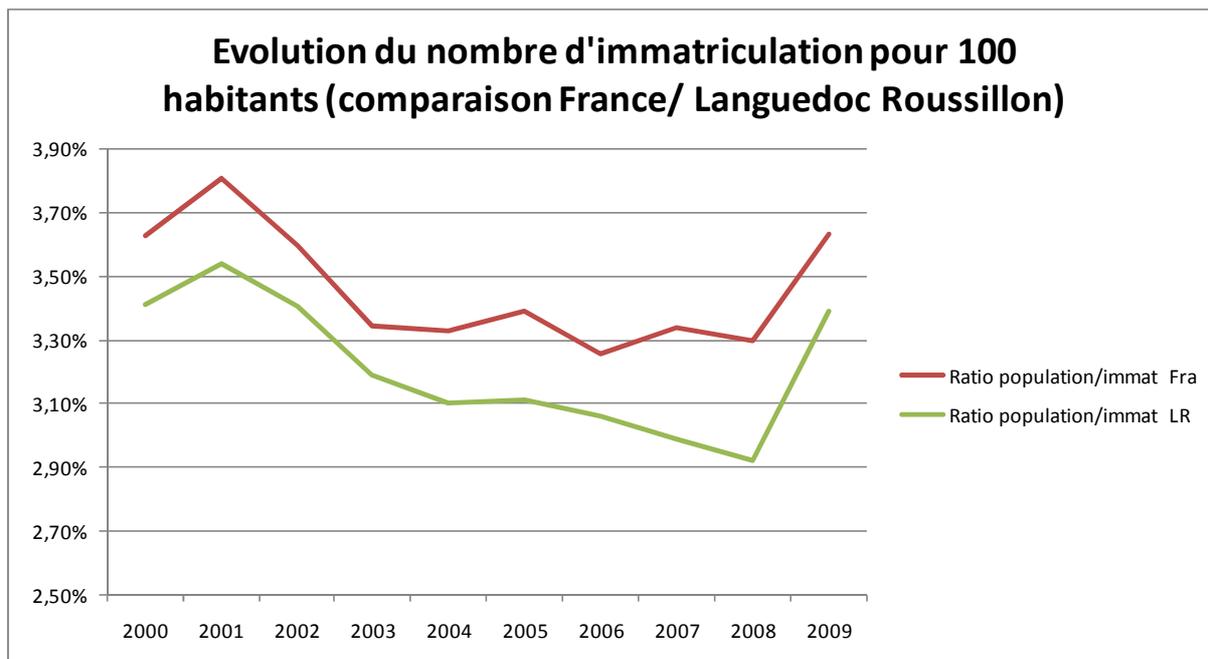
Il y a 2,7 véhicules de 8-15 ans pour un véhicule de moins de 4 ans alors que la moyenne nationale est de 2,49 véhicules de 8-15 ans pour un véhicule de moins de 4 ans. Ce ratio nous permet d'estimer que le renouvellement du parc est plus difficile en région Languedoc Roussillon que sur le reste du territoire.

La part du parc de véhicules de plus de 11 ans est de 31% en Languedoc-Roussillon pour 30% en France.

Le parc est particulièrement âgé en Lozère et dans le Gard.

L'effet de la pauvreté sur les immatriculations.

En 2009, La région Languedoc Roussillon a enregistré 88 423 immatriculations de véhicules neufs. L'évolution des immatriculations languedociennes est semblable à l'évolution des immatriculations françaises mais le nombre d'immatriculations par habitant est nettement inférieur au reste du territoire français. En 2008, on comptait 3,3 immatriculations de véhicules neufs pour 100 habitants en France. En Languedoc-Roussillon, il n'y a que 2,9 immatriculations pour 100 habitants.



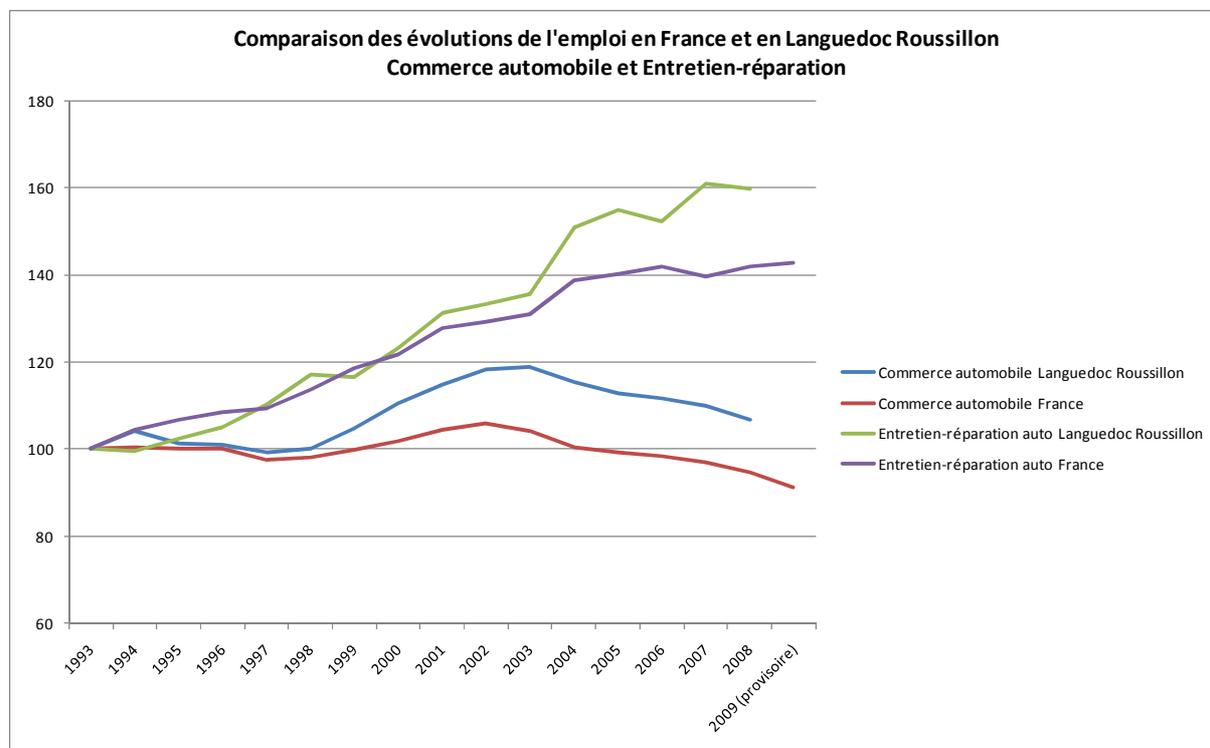
Immatriculations de VP neuves Source Ministère des transports / Population française : source INSEE

Hors contexte de prime à la casse, l'équipement en véhicule neuf en Languedoc Roussillon est plus faible que l'équipement en Véhicule neuf en France et il tend à s'affaiblir.

En résumé, si le parc de véhicule en Languedoc-Roussillon progresse davantage que le parc français c'est en premier lieu parce que la population croît et qu'elle a besoin de mobilité en milieu rural. Le parc ne progresse pas en rajeunissant (les immatriculations par habitant sont plus faibles qu'en France) mais en vieillissant.

Emploi salarié dans le Commerce et la Réparation automobile en Languedoc Roussillon.

Entretien et réparation : des salariés proportionnel au parc.



Entre 1999 et 2002 la baisse du chômage en Languedoc Roussillon a été plus accentuée que sur le reste du territoire français grâce à une croissance économique légèrement plus dynamique pendant cette période (toutes proportions gardées : le chômage en Languedoc Roussillon reste un tiers supérieur à la moyenne nationale). Cette croissance a permis un accroissement (env. +4% de taux de croissance annuel moyen (TCAM) d'évolution de l'emploi sur 98-2002 en Languedoc Roussillon dans le commerce automobile) de l'activité et de l'emploi dans les concessions automobiles supérieures à l'évolution nationale (environ +1,5% de TCAM d'évolution de l'emploi sur 98-2002 en France) durant cette période. En revanche la période 2003-2008 suit les grandes évolutions de l'emploi dans le CRA. Si l'on devait pondérer cette baisse par l'évolution de la population, la baisse de l'emploi dans le commerce automobile en Languedoc Roussillon serait vraisemblablement plus forte que sur l'ensemble du territoire national. Toutefois l'évolution de l'emploi salarié du commerce automobile de ces six dernières années étant identiques à l'évolution nationale, il est vraisemblable que la prospective nationale soit très proche de la situation régionale en Languedoc Roussillon à l'horizon 2015.

L'emploi dans les entreprises de l'entretien et réparation automobile en Languedoc Roussillon progresse plus vite que sur l'ensemble de la France.

Toutefois sur cette région plus que sur tout autre, il faut pondérer cette évolution avec la progression du parc.

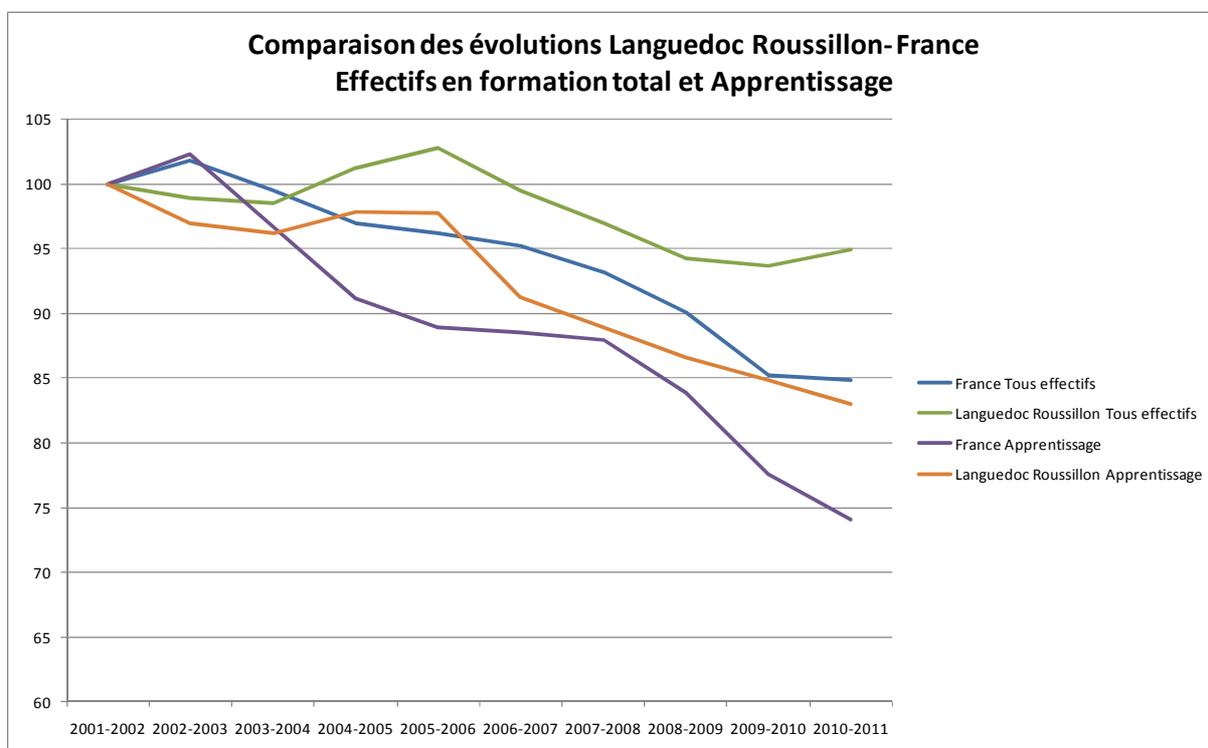
Actuellement en Languedoc Roussillon, il y a environ un salarié de l'entretien et de la réparation automobile pour 280 véhicules en circulation. C'est à peu de chose près le même ratio que pour l'ensemble du territoire français. L'évolution du nombre de salarié dans l'entretien et la réparation automobile en Languedoc Roussillon est donc à peu près proportionnelle au parc ; le parc étant dépendant de l'évolution de la taille de la population et de ses usages de mobilité, on peut suggérer que l'évolution de la population génère un besoin en réparateurs de véhicules. Sur la France métropolitaine les hypothèses Céreq/Observatoire ANFA en termes de prospective-emploi dans l'entretien et la réparation automobile en 2015 tournent autour d'un taux de croissance annuel moyen (TCAM) compris entre +2% et +3%. En Languedoc Roussillon le TCAM de l'évolution nombre de salarié entre 1993-2009 est supérieur d'un point à la moyenne nationale (+2,6% vs

+3,7%). Compte tenu des correctifs nécessaires liés à la crise économique et financière de novembre 2008, il ne serait pas aberrant de poser une hypothèse de TCAM d'évolution du nombre de salariés compris entre +2,5% et +3,5% pour l'entretien-réparation automobile en Languedoc Roussillon à l'horizon 2015.

Un même constat pourrait être fait avec l'évolution du nombre de salariés de centres-auto (commerce de détail d'équipements automobile) qui progressent de +73% entre 1993 et 2008 en Languedoc-Roussillon (1204 salariés en 2008) contre +39% pour l'évolution du nombre de salariés des centres autos en France.

Les effectifs en formation initiale automobile

Grâce au dynamisme du secteur de l'entretien-réparation et à la situation spécifique de l'emploi régional avant 2005, l'apprentissage automobile se porte un peu mieux que sur le reste du territoire français.



Il est vraisemblable que la croissance démographique ait un effet sur l'emploi sectoriel et in fine sur les effectifs en formation automobile. Le Languedoc-Roussillon est la région française dont les effectifs en apprentissage régressent le moins. On trouve même quelques CFA, dont certains sont en zone assez rurale dont les effectifs progressent sur cette même période. La multiplication de création de sections Bac Pros et BTS en région Languedoc Roussillon ces dernières années peut avoir eu un impact favorable sur le développement des sections.

En prospective.

L'analyse démographique de la région Languedoc-Roussillon semble centrale pour interpréter l'évolution des besoins de réparateurs de véhicules automobile.

La croissance de l'emploi dans le secteur de l'entretien-réparation (env. +3,5% de TCAM régional entre 2003 et 2009) ne parvient toutefois pas à compenser les pertes d'emploi du commerce automobile (env. -2,3% de TCAM régional entre 2003 et 2009) qui représente en Languedoc-Roussillon 41% de l'emploi salarié du Commerce et de la réparation automobile. Il permet toutefois d'en atténuer la chute, ce qui permet aux effectifs en formation en apprentissage de moins régresser.

Les projections (Scenario central) de population de l'INSEE misent sur une évolution de la population du Languedoc Roussillon deux fois supérieure à l'évolution du reste du territoire français à l'horizon 2040. Elle permet toujours d'espérer une meilleure progression de l'emploi que sur le reste du territoire français dans l'entretien et la réparation automobile. En revanche la relative pauvreté structurelle de la région ne permet pas d'espérer une meilleure situation de l'emploi dans le commerce automobile que la situation nationale. La situation conjoncturelle nationale, les politiques publiques ou l'évolution de la relation entre l'offre de véhicules neufs et le revenu arbitral des ménages restent les indicateurs centraux qui permettront au commerce automobile Languedocien à créer ou non de l'emploi.

Par rapport aux travaux prospectifs 2015 dans le commerce et la réparation automobile en France réalisés en 2007 par l'Observatoire de l'ANFA et le Céreq, l'emploi devrait donc davantage progresser dans l'entretien-réparation mais rester à un niveau faible dans le commerce automobile. La progression de l'entretien-réparation permettrait de maintenir l'emploi sectoriel à un niveau légèrement plus élevé que la moyenne nationale.

L'appareil de formation en apprentissage s'ajuste assez bien aux besoins d'emplois réels des entreprises étant donné que l'activité professionnelle est le motif principal de l'embauche d'un apprenti (enquête AVAES pour Observatoire de l'ANFA : les modalités de recours à l'apprentissage : pratiques et représentations 2011). L'essentiel de la problématique est de savoir comment accompagner cet ajustement compte tenu de la tendance baissière de l'activité et in fine comment concilier une nécessaire proximité entre les CFA et les entreprises avec une baisse du nombre de jeunes formés.

L'appareil de formation sous statut scolaire ne s'ajuste pas à l'activité des entreprises mais essentiellement à la demande des jeunes et à leur démographie : il s'agit essentiellement d'une population de fils d'ouvrier qui souhaite travailler dans nos métiers. Or si les effectifs en statut scolaire croissent trop c'est le risque d'accroître le taux de chômage des jeunes qui sortent de formation automobile en lycée comme sur les dernières années (Source IVA 2008).

L'avantage par rapport à d'autres régions (Picardie ou Champagne-Ardenne) ou le nombre de jeunes formés à l'automobile en lycée est très élevé par rapport au nombre de salarié du CRA c'est que le Languedoc Roussillon a une population ouvrière faible (22% en 2007 pour 24,4% en France- source Insee). Donc moins de fils d'ouvriers en Languedoc-Roussillon signifie moins de risque d'explosion quantitative des inscrits en lycée dans les filières automobile.

Quelles réponses de la Branche des Services de l'automobile en Languedoc Roussillon ?

La formation professionnelle a toujours constitué, pour la Branche, un outil majeur pour répondre aux enjeux du secteur et permettre aux jeunes/adultes en formation, salariés, entreprises de s'adapter aux enjeux du secteur et aux mutations en cours.

A ce titre, l'ANFA décline en région à la fois des projets innovants décidés par les Partenaires Sociaux tels que « Compétences Avenir », « Compétences Emploi »... accompagnant aussi bien les TPE que les Groupes de Distributions Automobile (GDA), notamment dans le développement des emplois et des compétences.

Ces dispositifs permettent d'accompagner des TPE de l'entretien-réparation à l'évolution technologique de la structure du parc afin que la croissance du nombre de salariés dans les petits garages puisse être pérenne.

Ils permettent aussi d'accompagner les groupes de distribution automobile afin de prévoir la réorganisation des postes inhérentes à la baisse de l'emploi sectoriel et à la faiblesse structurelle des ventes de véhicules neufs en Languedoc Roussillon.

Mais l'ANFA mène aussi des projets spécifiques régionaux, tels que la mise en place de « groupe de veille de professionnels », qui permet d'anticiper les évolutions de l'emploi et d'évaluer l'articulation entre les besoins en formation perçus par les professionnels et la réalité des besoins.

L'accompagnement des établissements de formation dans la mise en œuvre d'une approche qualitative de la formation dans le cadre par exemple du Bac Pro 3 ans et la formation de formateurs vise à tenter de favoriser l'intégration d'apprentis et leur insertion sectorielle dans un contexte où les entreprises sont hostiles au rétrécissement de la durée de formation.