

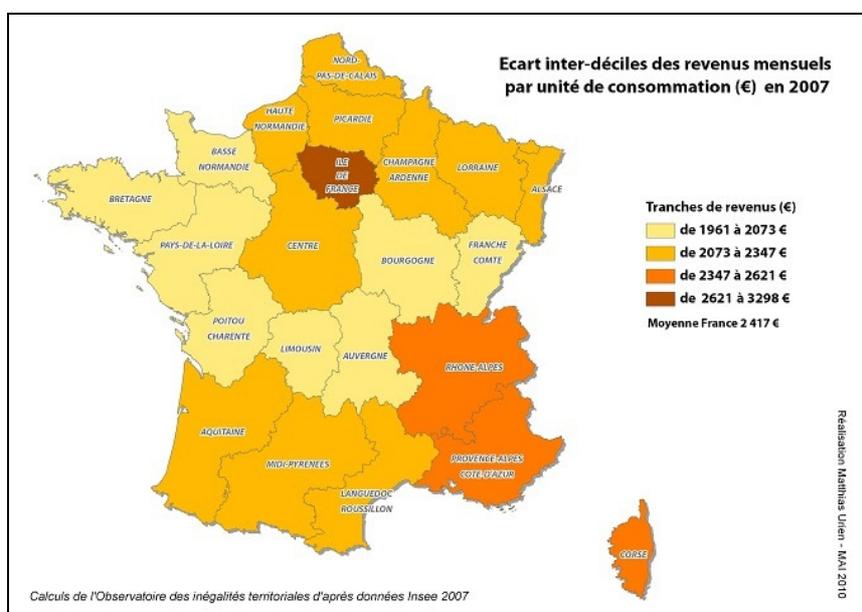
PORTRAIT DES SERVICES DE L'AUTOMOBILE EN BRETAGNE.

Social et démographie.

La Bretagne est une région marquée par un taux de chômage parmi les plus faibles de France (plus d'un point inférieur à la moyenne nationale en 2009).

Le taux de chômage des sortants du secondaire est même le plus faible de France (14% vs 21% en France).

C'est une région où les revenus des ménages sont grosso-modo dans la moyenne inférieure (revenu fiscal déclaré de 22 000€ en Bretagne pour 23 450€ pour le reste de la France) et même dans la moyenne supérieure pour l'Ile et Villaine.



C'est une région où la répartition des revenus est assez égalitaire.

Selon l'INSEE : « Depuis 1999, la population bretonne a augmenté de plus de 245 600 habitants. Sur la période 1999-2008, le taux de croissance annuel moyen s'établit à 0,9 %, soit deux fois plus que sur la période 1990-1999. La croissance démographique bretonne est une des plus dynamiques parmi celles des régions métropolitaines. Elle est due pour les trois quarts à un solde migratoire positif. »

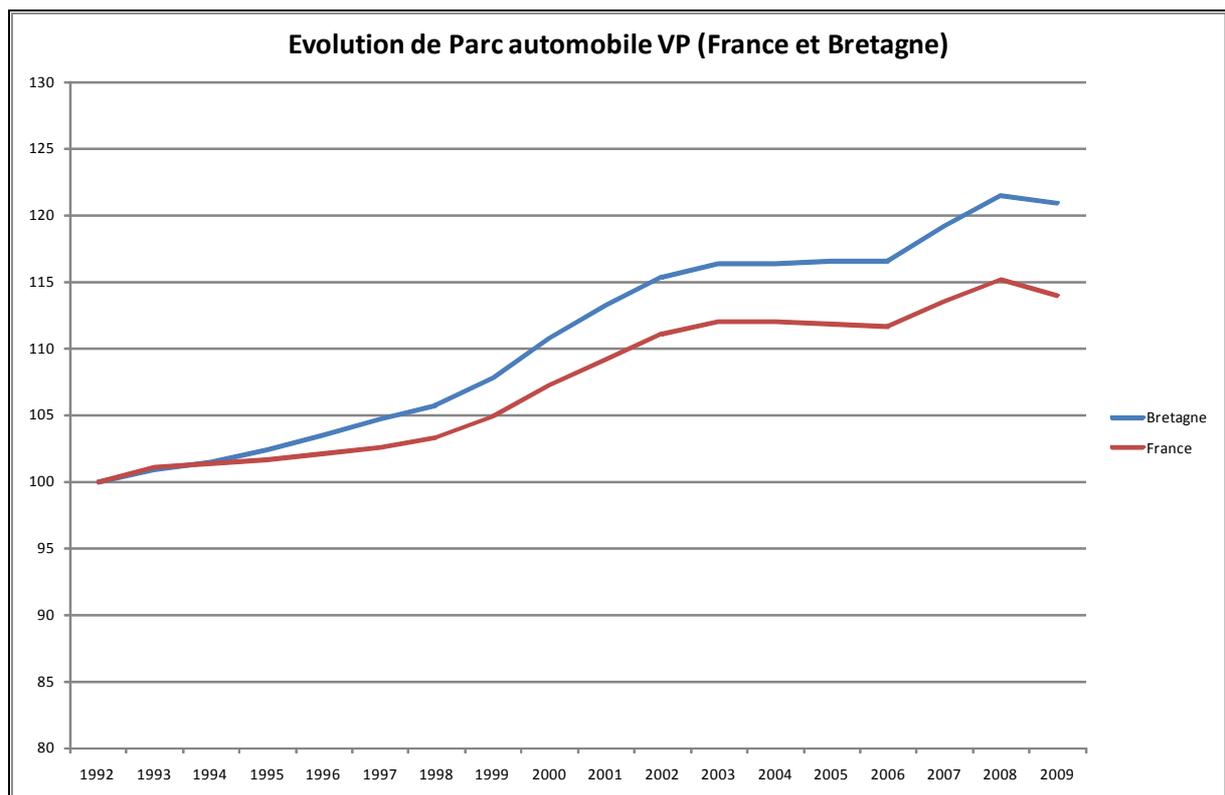
Avec une population qui augmente de +8,1% entre 1999 et 2009, la Bretagne se place en huitième position des régions qui accroissent leur population.

La population est assez âgée : 18,5% de la population a plus de 65 ans en 2008 (pour 16,5% en France.)

La présence d'une population d'expatriés britanniques est difficile à évaluer : elle est soumise à polémique. Evaluée à environ 20 000 individus par l'INSEE (0,8% de la population bretonne totale en 2008), l'installation d'une population européenne sur territoire français n'est soumise à aucune déclaration spécifique. L'ambassade de Grande Bretagne en France multiplie donc par quatre les chiffres avancés par l'INSEE. La consommation de cette population en produits et services automobile n'est pas non-plus évaluée.

La Bretagne est marquée par une forte population active de l'administration publique. Les fonctionnaires du Ministère de la Défense représentent 1,2% de la population totale bretonne pour 0,3% de la population ligérienne. L'administration représente le deuxième secteur d'emploi du Finistère : 15% de la population active (pour 12% de la population active sur les autres départements).

Le Parc automobile Breton

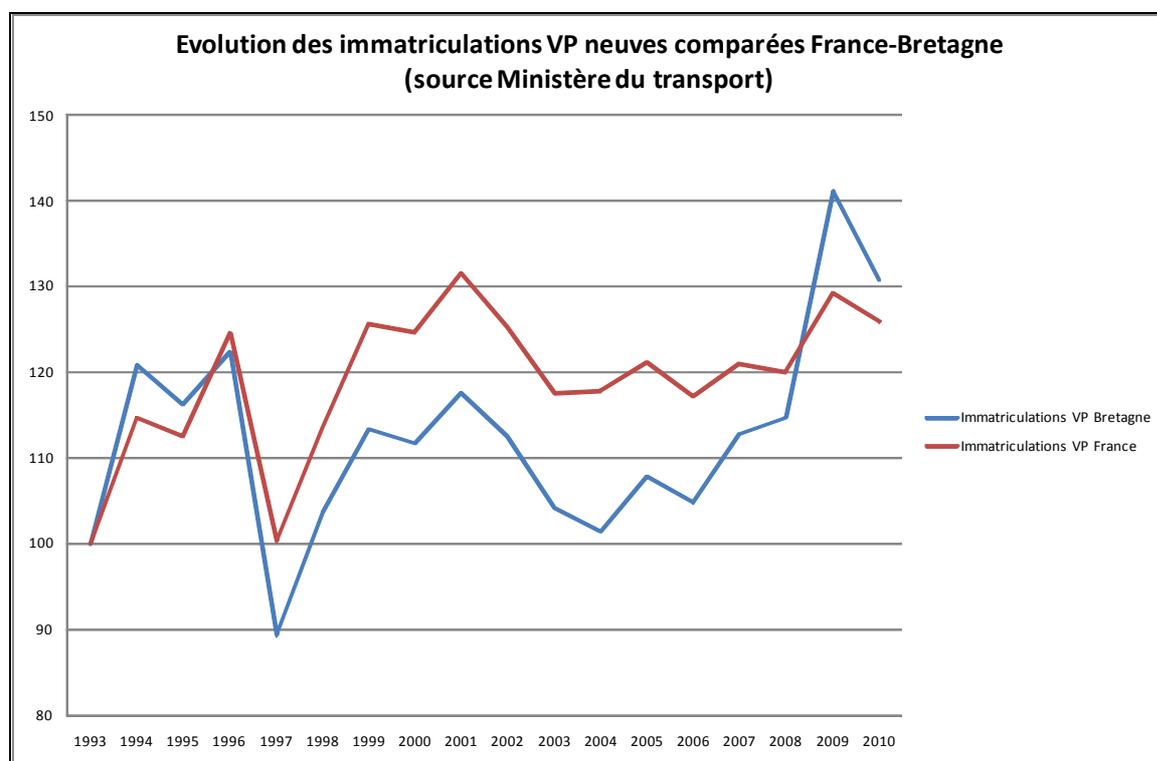


Le parc évolue plus rapidement en Bretagne que sur le reste du territoire français. Même si le parc breton est loin de l'évolution du parc languedocien, il est vraisemblable que sur cette région, l'évolution de la population ait eu un effet sur l'évolution du parc. Plus la population croit, plus elle a besoin de voitures pour se déplacer surtout s'il y a peu de zones urbaines.

Le Parc Automobile breton est assez âgé (32% de plus de 11 ans) particulièrement en Côtes d'Armor ou le parc de plus de 11 ans comptabilisé atteint 33% : aussi élevé que dans les régions rurales du centre de la France.

Les immatriculations de véhicules neufs bretons évoluent d'ailleurs plus faiblement que sur le reste du territoire français exception faite des périodes de prime à la casse (Juppé et Sarkozy) dont les effets sont même temporairement sensibles sur l'âge du parc breton.

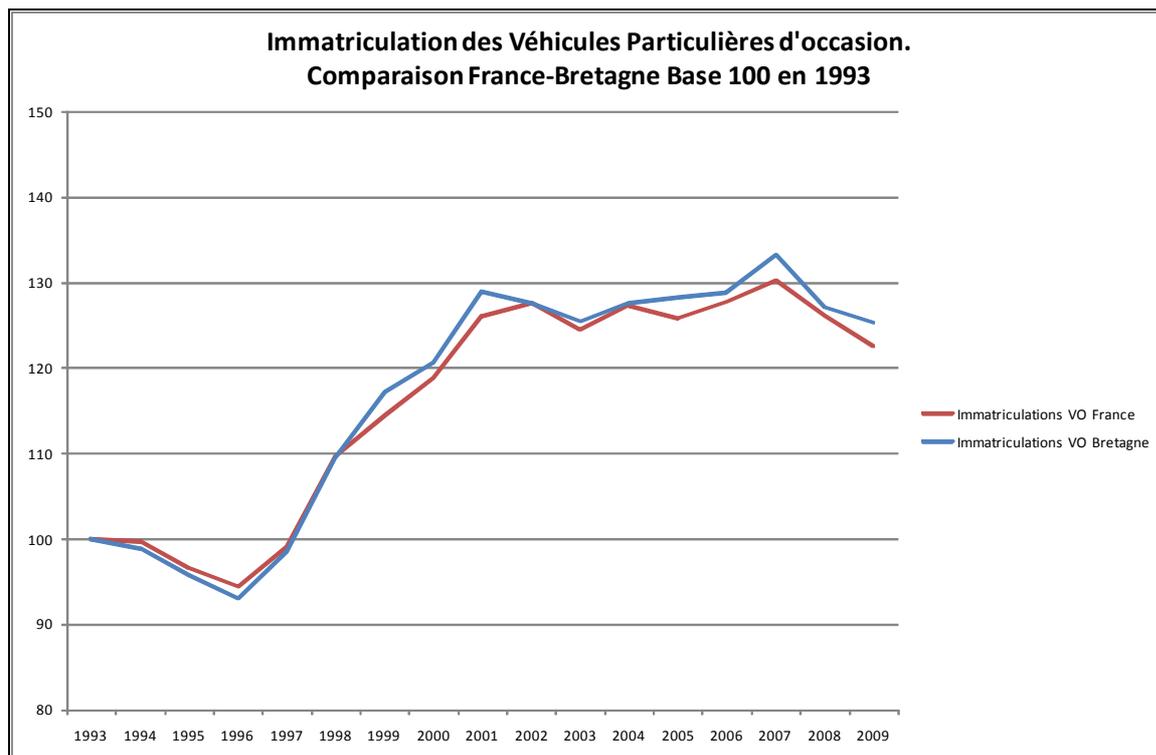
En 2009, le taux de renouvellement du parc a été relativement élevée pour l'Ouest de la France et particulièrement dans le Finistère (6,5% immatriculations de VN/parc) sans doute grâce aux primes à la casse.



Base 100 en 1993

L'évolution des immatriculations de VN bretonnes par rapport à l'évolution des immatriculations françaises est tendanciellement plus faible en Bretagne que sur le reste de la France. Le renouvellement du parc y semble plus difficile qu'ailleurs sauf périodes de primes à la casse (1994-1996 primes Balladur et Juppé et 2009 prime Sarkozy).

Le nombre d'immatriculation de VN par rapport au reste des immatriculations est en Bretagne entre 4 à 5 points en dessous de la moyenne française (exemple en 2007, 27 d'immatriculations VN pour 100 immatriculations totales en France pour 23 immatriculations de VN en Bretagne sur 100 immatriculations). Sauf durant les périodes de prime à la casse ou la part de VN parmi l'ensemble des immatriculations retrouve les niveaux de la France.



Srcce Ministère des transports

L'évolution des immatriculations de véhicules d'occasion suit une trajectoire très semblables au reste du territoire français.

Tout porte à croire que la Bretagne a un parc assez âgé et que la faible part de « riches » que l'on retrouve sur des régions plus inégalitaires est relativement absent. Ces riches étant ceux qui achètent des VN. Finalement le renouvellement du parc n'est permis qu'à travers les périodes de primes qui permettent à une tranche de population « semi-riche » d'acheter une voiture neuve.

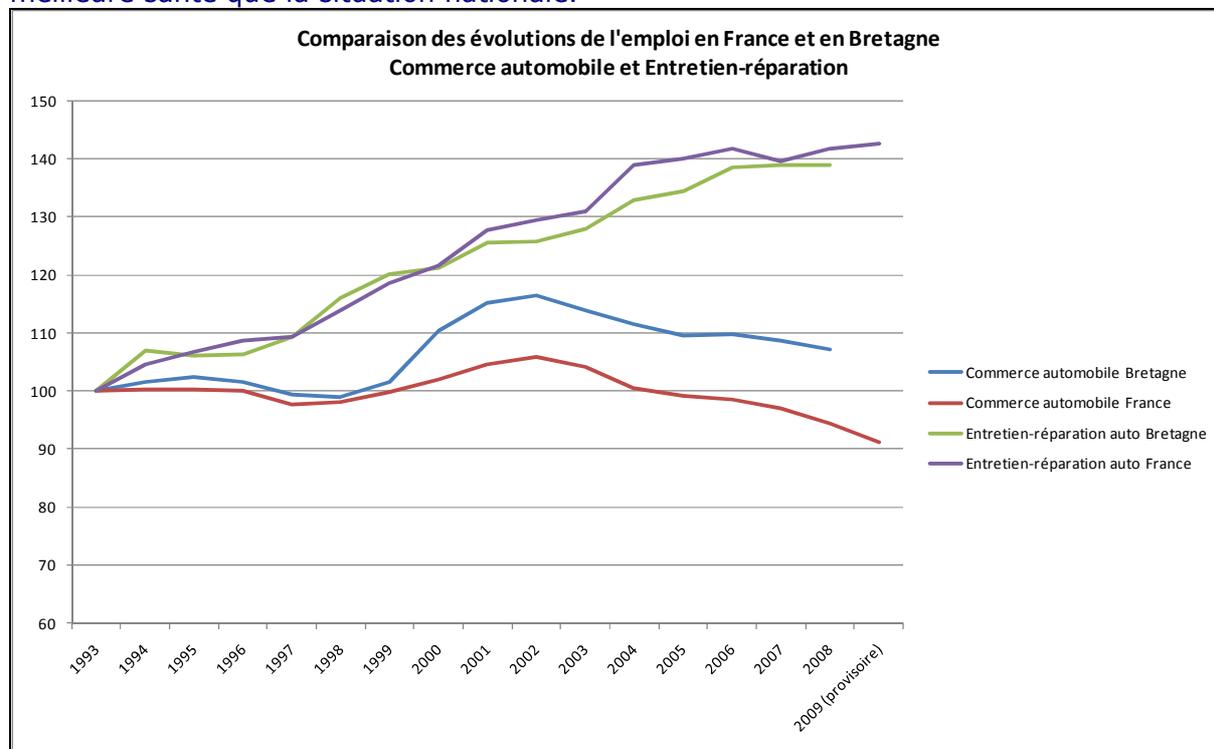
Usage de l'automobile

L'usage de l'automobile est plus important que sur les autres régions françaises : l'usage des transports en commun sur le trajet domicile/travail y est trois fois plus faible que pour le reste de la population française de même que l'usage du vélo ou de la marche à pied pour se rendre au travail. (srce RGP 99)

Le nombre de véhicule par habitant est de 0,51 : 0.2 points au dessus que la moyenne nationale.

Emploi dans le commerce et la réparation automobile

Malgré une situation contextuellement défavorable au commerce automobile et plutôt profitable au secteur de l'entretien, l'emploi dans le commerce automobile affiche une meilleure santé que la situation nationale.



Il existe une forte embellie du commerce automobile sur la période 2000-2002 qui ne se retrouve pas sur les autres régions de France à l'exception de la région Languedoc-Roussillon dans une moindre proportion. Même aujourd'hui la situation du commerce automobile est un peu meilleure que celle du reste du territoire : la baisse de l'emploi y est moins prononcée et l'évolution du nombre de salariés du commerce est même stationnaire entre 2005 et 2006.

La période 2000-2002 a été marquée par une période de croissance en France mais ne semble pas avoir été plus marquée en Bretagne. Si l'emploi a augmenté régulièrement dans la construction jusqu'en 2008, l'emploi dans l'industrie a baissé.

Les établissements de l'entretien et réparation automobile sont tendanciellement un peu plus petits que sur le reste du territoire français. Mais dans le commerce automobile (4511Z), les entreprises sans salariés sont plus rares que sur le reste du territoire (33% pour 42% en France Sirene 2009) et les entreprises de 20 à 49 salariés représentent 37% de l'emploi (UNEDIC 2009)

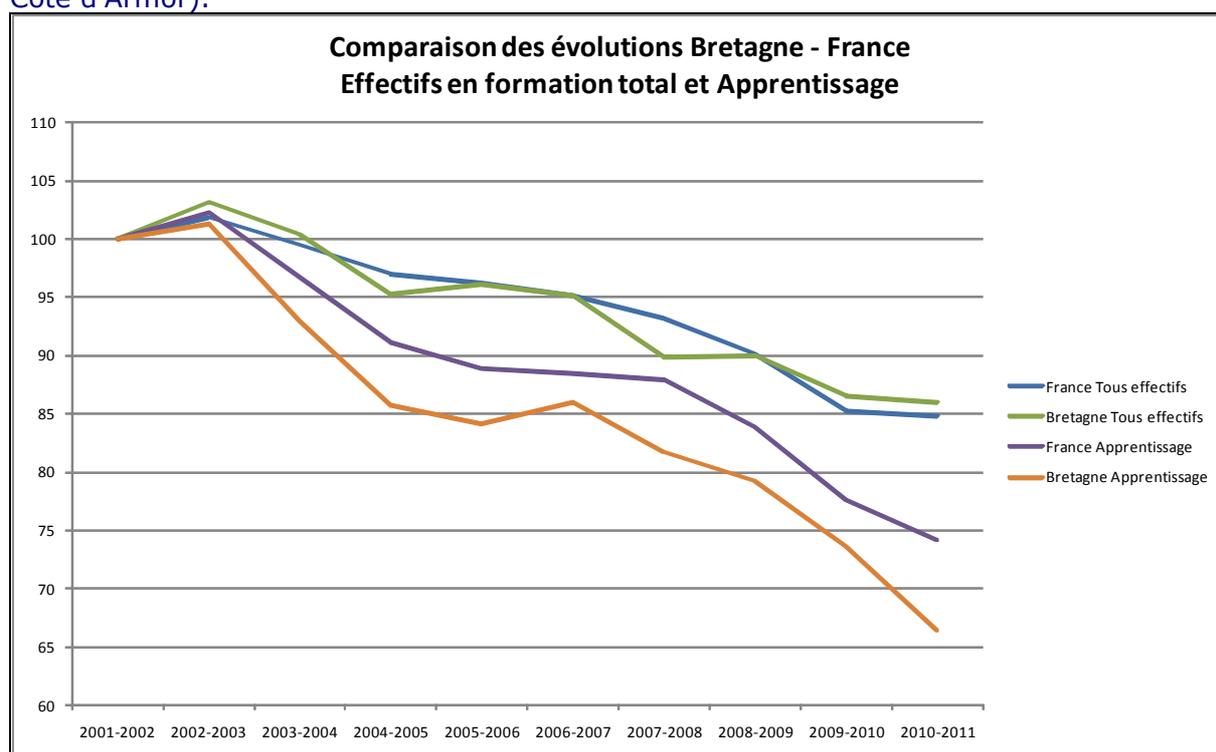
Le nombre de salariés de l'entretien et de la réparation automobile a augmenté pratiquement aussi rapidement que sur le reste du territoire français. La typologie du

parc et son usage permettent un bon développement du secteur de l'entretien-réparation.

En revanche, depuis au moins 10 ans le parc en circulation comparé au nombre de salarié de l'entretien et réparation automobile est plus faible que sur le reste du territoire : Il existe 260 véhicules en circulations pour 1 salarié de la réparation automobile alors que ce ratio tourne plutôt autour de 280 dans les autres régions françaises. L'afflux de touriste en période estivale permet peut-être de compenser cette carence (même si le ratio de 280 véhicules par réparateur est également constaté en Languedoc Roussillon, une région plus touristique que la Bretagne).

Effectifs en formation

Contrairement aux pays de la Loire, l'apprentissage est culturellement peu développé en Bretagne sur l'ensemble des filières de formation. Les filières automobiles n'échappent pas à la règle puisque seuls 35% des effectifs en formation automobile en 2009 en Bretagne sont apprentis (43% en France) même si les situations sont très contrastées selon les départements (22% d'apprentis auto en Finistère / 57% d'apprentis auto en Côte d'Armor).



La baisse des effectifs en formation en apprentissage est plus forte sur la Bretagne que sur le reste du territoire national alors même que la situation un peu meilleure du commerce automobile devrait protéger les effectifs en apprentissage : ce qui est le cas en Languedoc Roussillon.

Il a toutefois été établi qu'il existait un lien entre la faible part de l'apprentissage et la baisse des effectifs en apprentissage : à savoir que moins une région a d'apprentis automobile, plus elle est affectée par la baisse de l'apprentissage entre 2002 et 2010. La Bretagne rencontre une baisse de l'apprentissage comparable à celle des régions Nord Pas de Calais ou Lorraine, régions où l'apprentissage est faiblement développé. La bonne qualité perçue de la formation de la formation automobile en Lycée rend peut être moins indispensable que sur d'autres régions le maintien d'une population d'apprentis pour les entreprises ?

L'insertion professionnelle des jeunes issus de Lycée y est excellente (67% de taux d'emploi en 2007-2008 – 35% d'insertion dans la branche parmi les sortants en 2007-08). Le taux d'emploi des apprentis est même plus faible que celui des lycéens, ce qui est rarissime en France. L'insertion dans la branche reste toutefois supérieure pour les apprentis que pour les lycéens. Toutefois comparé à la situation favorable du chômage des jeunes en Bretagne, les jeunes issus de formation automobile s'insèrent plutôt moins bien que les jeunes issus des autres filières de formation.