



► Les formations automobiles : fléchissement des effectifs

Depuis près d'une dizaine d'années, les effectifs en formation automobile bénéficient d'une progression importante, tant du **point de vue quantitatif** (de plus en plus de jeunes entraînent sur ce dispositif) que du **point de vue qualitatif** (développement des niveaux supérieurs, amélioration des résultats aux examens...).

Mais 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.

Dans ce nouveau numéro d'autofocus, nous tenterons de mettre à jour, les **tendances à l'œuvre** qui influencent l'appareil de formation automobile.

La rentrée 2003 comptabilisait **72 474⁽¹⁾** jeunes en formation dans la filière automobile, dont :

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

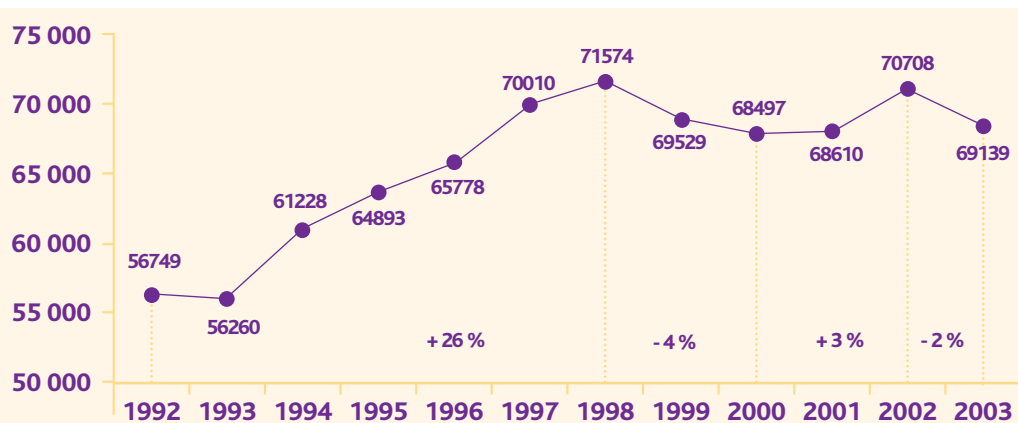
Les effectifs en formation dans la filière automobile ont fortement progressé au début des années 90, puisqu'ils ont gagné près de 15 000 jeunes supplémentaires entre les rentrées 1992 et 1998, soit une progression de + 26 %. Cependant à partir de la rentrée 1998, la progression continue des effectifs en formation s'est fortement ralentie. Les effectifs « tournent », depuis cette date, autour 70 000 jeunes⁽²⁾.

(1) source ANFA
(2) données hors CQ

La rentrée 2003 s'est caractérisée par une baisse des effectifs globaux de 2 % par rapport à l'année précédente. Cette baisse s'inscrit dans des fluctuations « régulières » déjà observées sur la période 1998-2002.

Cependant, elle est à souligner car elle n'est pas générale sur l'ensemble des modes de formation : les lycéens progressent de 1 % alors que les apprentis et les jeunes en contrat de qualification perdent chacun 6 % de leurs effectifs. À 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.

Évolution des effectifs en formation
dans la filière automobile entre 1992 et 2003



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

Les lycéens de l'automobile

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

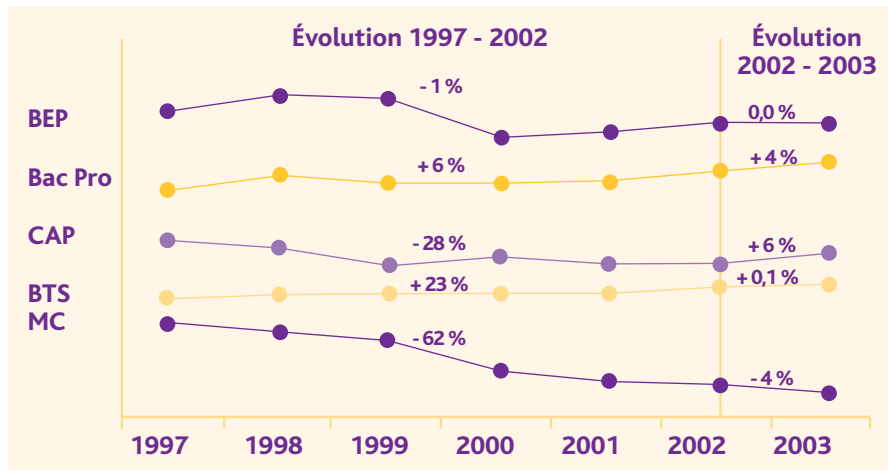
En terme d'évolution, entre 97 et 03, et comparativement à l'évolution des diplômes toutes spécialités⁽³⁾, on peut relever :

- Une **relative stabilisation des effectifs en BEP automobile** alors que toutes spécialités confondues, les BEP perdent 16 % de leurs effectifs.

- Une **chute des effectifs en CAP** (- 23 %) et surtout en mention complémentaire (MC) (- 63 %) ; alors que toutes spécialités les CAP ont repris une progression (+ 12 %) et que les MC baissent légèrement (- 6 %).

- La **progression des effectifs se fait par les niveaux supérieurs** : les Bac Pro et les BTS ont très fortement augmenté sur cette période.

Évolution des effectifs lycéens par diplôme dans la filière automobile



Source : ANFA, Effectifs 1997-2003 - Effectifs pondérés

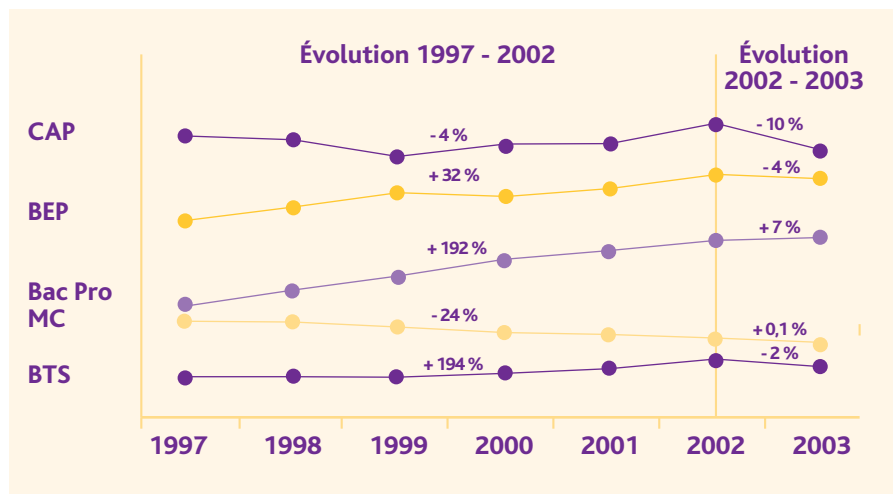
La progression des BTS automobile (+ 23 %) est proche de celle des BTS toutes spécialités (+ 26 %) alors que le Bac Pro automobile a augmenté

(+ 11 %) malgré une stagnation des Bac Pro toutes spécialités.

(3) source : MEN, DEP- Extrait de la BCP.

Les apprentis de l'automobile

Évolution des effectifs en apprentissage dans la filière automobile par diplôme



Source : ANFA, Effectifs 1997-2003 - effectifs pondérés

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

En terme d'évolution, entre 97 et 02⁽⁴⁾, et comparativement à l'évolution des diplômes toutes spécialités⁽⁵⁾, on peut relever :

- Une **baisse des effectifs en CAP auto** (- 4 %), moins prononcée que celle des CAP toutes spécialités (- 9 %).

- Une **chute des effectifs en MC** (- 24 %) qui est plus forte que celle des MC toutes spécialités (- 16 %).

- Une **forte progression des BEP** dans la filière automobile (+ 32 %) ; plus importante que sur les autres spécialités de formation (+ 7 %).

La baisse des effectifs lors de la rentrée 2003 concerne principalement les CAP de l'apprentissage et les BEP dans une moindre mesure. 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 dernière rentrée ;
- le CAP carrosserie, quant à lui, continuait de progresser (+ 11 % entre 97 et 02) mais a fortement chuté lors de la rentrée 2003 (- 12 % entre 02 et 03).

- Comme pour les lycées, la **progression des effectifs en apprentissage se fait par les niveaux supérieurs** : les Bac Pro et les BTS ont été multipliés par trois sur cette période.

(4) Données 2003 toutes spécialités non disponibles.

(5) Source : MEN, DEP - Extrait de la BCP.

► ZOOM sur l'apprentissage automobile

7 % de l'ensemble des apprentis

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



Progression modeste des effectifs

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.

Évolution des effectifs dans les principales filières d'apprentissage entre 1997 et 2002

Agroalimentaire	↘	- 11 %
Commerce	↗	+ 15 %
Bâtiment	↗	+ 13 %
Automobile	↗	+ 3 %
Coiffure	↗	+ 15 %
Hôtellerie	↘	- 18 %
Électricité	↗	+ 10 %

Source : MEN - DEP/RERS

Filiarisation assez faible

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 %. Si cette progression 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.

Évolution de la répartition par niveau de formation

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

Source : MEN - DEP/RERS

► Quelles pistes de réflexion pour comprendre la baisse de l'apprentissage ?

L'évolution de l'apprentissage en tant que formation sous contrat de travail, est consécutive de l'adhésion des jeunes et des entreprises pour ce mode de formation. Or 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⁽⁶⁾, en outre, que les jeunes qui souhaitent engager 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).

(6) G. Moreau - Le monde apprenti, Ed. La dispute 2002.

En conséquence, il semblerait que la baisse des effectifs ne soit pas tant le fruit d'une pénurie de jeunes que d'une (probable) pénurie d'entreprises.



Quelles pistes de réflexion pour comprendre la baisse de l'apprentissage ?

► L'effet démographique

L'évolution des effectifs dans la filière automobile est assez proche de l'évolution démographique. Les deux grandes périodes de transition pour l'appareil de formation automobile que sont 1998 et 2003 correspondent à un creux démographique.

De plus, 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.

► 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⁽⁷⁾. Or entre 2002 et 2003 le marché du travail s'est fortement dégradé⁽⁸⁾.

En effet, les petites entreprises (- de 10 salariés) perdent des emplois (- 1,4 %

entre 2000 et 2002⁽⁹⁾) et les indicateurs économiques sont à la baisse (- 2 % de CA pour les TPE du CRA entre 2002 et 2003⁽¹⁰⁾). La conjoncture économique plutôt défavorable aux entreprises de moins de 10 salariés (principal employeur d'apprentis) 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).

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.

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

(7) Dares – premières synthèses N° 13.1

(8) INSEE Première N° 958

(9) Unedic naf 50

(10) FCGA BP

► L'effet « gestion des ressources humaines » des entreprises du CRA

Dans le secteur automobile, 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. Cette progression s'est opérée davantage par la baisse de la part des « sans diplôme » (25,9 % à 12,8 %) que celle des « CAP-BEP » (70,5 % à 63,8 %).

Niveau de diplôme des ouvriers de la réparation automobile de moins de 30 ans

	1990	2002
Aucun diplôme ou BEPC	25,9 %	12,8 %
CAP, BEP	70,5 %	63,8 %
BAC	3,1 %	22,1 %
BAC +2	3,1 %	22,1 %

Source : INSEE, enquête emploi, exploitation DARES

EN outre, le développement de la filière BEP – Bac Pro en apprentissage conduit à réduire les places disponibles en entreprises (le jeune restant plus longtemps). De plus, le développement du Bac Pro conduit un nombre croissant d'entreprises à former directement au niveau IV, ce qui ouvre la question de la prise en charge de la formation au niveau V.

► L'effet éducatif et les processus d'orientation

Les processus d'orientation 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. Le CAP, mis en concurrence avec le BEP, est positionné en situation inférieure car ne menant pas au diplôme « phare », et vécu par les jeunes (et probablement aussi par les entre-

prises) 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.**



autofocus
 Directeur de la publication : Yves Terral
 Directeur de rédaction : Philippe Merel
 Rédaction : Valérie Chiron
 Observatoire : 02 28 01 08 01
 www.anfa-auto.fr
 observatoire@anfa-auto.fr