



LES EMPLOIS ET LA MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE : ÉVOLUTION ET PERSPECTIVES

A la suite du retournement de conjoncture des années 1974-1975, la Communauté économique européenne s'est préoccupée de l'avenir de l'industrie automobile, qui semblait particulièrement incertain et des conséquences de cette évolution pour l'emploi et l'utilisation de la main-d'œuvre de ce secteur. Elle a ainsi fait appel à trois instituts de recherche (allemand, français, italien (1) pour mener à bien une étude comparée pour mesurer les incidences des nouvelles conditions économiques sur l'activité de l'industrie automobile et sur l'emploi. Le document issu de la contribution française est publié par le CEREP dans sa collection des « Dossiers » éditée par la Documentation française (2) dont il constitue le quinzième volume.

La présente note d'information rend compte des principales conclusions de cette étude qui fait suite et s'appuie sur les enseignements tirés des précédentes études sectorielles entreprises par le CEREP notamment dans les secteurs de la chimie et de la mécanique (note d'information n° 31), du bâtiment (note d'information n° 43), de l'hôtellerie et du tourisme (note d'information n° 25).

(1) Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung, Istituto della formazione professionale dei lavoratori (ISFOL) et le Centre d'études et de recherches sur les qualifications, avec le concours du Bureau d'information et de prévision économique (BIPE).

(2) Les « Dossiers » du CEREP constituent l'aboutissement normal de toute étude programmée par le Centre et présentent donc les conclusions auxquelles il parvient. Ce sont des ouvrages de synthèse de 100 à 150 pages qui peuvent être accompagnés de documents annexes contenant, notamment, les informations statistiques détaillées. La liste des publications du Centre peut être obtenue auprès du Service d'information et de documentation - CEREP - 9, rue Sextius-Michel, 75732 Paris Cedex 15 - Tél. : 577.10.04 (poste 218).

I. — SIGNIFICATION ET PORTÉE DE L'ÉTUDE

Lorsque la Communauté économique européenne a posé le problème pour la première fois, il y avait lieu de craindre une contraction forte des marchés entraînant une baisse sensible du niveau de l'emploi, d'éventuelles reconversions de la main-d'œuvre et la recherche d'une diversification plus poussée de la part des entreprises. En fait, **une reprise de la demande et une analyse plus approfondie des perspectives économiques ont bientôt montré qu'une croissance modérée de l'activité du secteur automobile, avec des variations conjoncturelles plus amples, constituait à moyen terme l'hypothèse la plus probable.**

L'industrie de l'automobile constituant un des secteurs clefs de l'économie occidentale, la C.E.E. a été conduite à s'interroger sur les conséquences, sur l'emploi et l'utilisation de la main-d'œuvre, du retournement de conjoncture des années 1974/1975 qui semble affecter l'avenir du secteur...

Quelles conséquences pouvait-on en tirer du point de vue de l'emploi ?

Il est rapidement apparu que les données quantitatives et qualitatives ne pouvaient être analysées séparément, car elles apparaissaient étroitement liées. Par ailleurs, l'expérience accumulée en matière de prévision et d'analyse de l'emploi conduisait à se défier des explications mécanisées, qui auraient permis de déduire d'hypothèses globales sur l'activité d'un secteur, des conséquences automatiques en matière de structure d'emploi et de composition de la main-d'œuvre.

Le rôle des politiques d'entreprise d'une part, et des conditions spécifiques à chaque marché du travail d'autre part, était susceptible d'interférer avec les données technico-économiques, pour conduire à un large éventail d'évolutions possibles.

L'étude des facteurs explicatifs de l'évolution des qualifications constituant un des principaux axes de recherche du Centre d'études et de recherches sur les qualifications, ce dernier a été conduit à porter un intérêt tout particulier à ces recherches communautaires et à entreprendre cette nouvelle étude sectorielle visant à approfondir les inter-relations entre l'évolution de l'appareil productif, la structure des emplois, la composition de la main-d'œuvre et ses mouvements.

... Le CEREQ, pour qui l'étude des facteurs explicatifs de l'évolution des qualifications constitue un axe prioritaire de recherche (notamment à travers une démarche sectorielle), fut chargé de participer à cette entreprise ainsi que deux Instituts de recherche allemand et italien.

Cette étude se place donc dans une perspective dynamique, en cherchant à apprécier les évolutions possibles à moyen terme. Elle est susceptible d'intéresser les instances concernées par la détermination des politiques d'emploi au niveau national et régional et par les problèmes de formation professionnelle.

II. — LA DÉMARCHE SUIVIE

Le premier problème à résoudre était celui de la délimitation du secteur étudié, étant donné le rôle important de la sous-traitance et les multiples liens de l'industrie automobile avec différentes industries situées en amont. Si la signification de la sous-traitance a pu être analysée, son ampleur et ses implications n'ont pu être exactement mesurées. L'étude a été principalement centrée sur le secteur de la construction automobile qui occupe une place stratégique dans l'économie nationale et dont la concentration facilite l'observation.

L'analyse, rendue complexe par l'importance de la sous-traitance dans ce secteur d'activité, a porté sur les données statistiques les plus récentes, complétée par des observations directes en entreprises...

Les caractéristiques techniques, économiques et physiques (localisation) de ce secteur ont d'abord été analysées, pour voir dans quelle mesure elles étaient susceptibles d'expliquer l'évolution des modes d'organisation et de division du travail, ainsi que les politiques d'emploi des entreprises.

Le recouplement des données nationales et des données d'entreprises concernant l'emploi a permis ensuite d'apprécier son évolution quantitative (effectifs, recrutement, localisation) et qualitative (contenus d'emploi et qualifications, conditions de travail, rémunérations). Il est apparu que le rythme de croissance avait une incidence non seulement sur le volume des recrutements mais aussi sur leur nature, sur la localisation, sur les possibilités de carrière, etc.

... les précédentes études sectorielles avaient montré l'importance des facteurs organisationnels à côté des facteurs technico-économiques...

Un certain nombre de visites d'unités et des entretiens avec des responsables ont permis de compléter et d'éclairer les statistiques disponibles pour analyser la composition de la main-d'œuvre et son affectation aux emplois, ce qui a conduit à apprécier le rôle respectif des politiques d'entreprise, des particularités des marchés du travail et des comportements individuels.

Le résultat des analyses devait se situer sur deux plans en fonction des hypothèses retenues :

— il s'agissait d'abord d'éclairer les évolutions récentes et de mieux comprendre les mécanismes en jeu ;

— il fallait ensuite s'efforcer de définir les tendances probables d'évolution à moyen terme, les problèmes qui en résulteraient et les solutions possibles.

III. — CARACTÉRISTIQUES DU SECTEUR ET DE SON ÉVOLUTION

L'industrie automobile est le prototype d'une industrie de biens d'équipement à production de masse, dont le produit a un coût unitaire élevé et nécessite un assemblage complexe. Elle a donc eu recours à des investissements très lourds mobilisant des moyens financiers considérables, d'où sa concentration.

La combinaison des impératifs de la production de masse et de la multiplicité des opérations d'assemblage est largement responsable d'un mode d'organisation caractérisé par la grande dimension des établissements et la mise en œuvre déjà ancienne (sur une large échelle) de l'organisation scientifique du travail, induisant travail à la chaîne et parcellisation des tâches.

... pour éclairer les mécanismes des évolutions récentes d'un secteur et pour tenter de définir les tendances probables d'évolution à moyen terme et leurs conséquences sur l'emploi.

A. — L'EMPLOI DANS LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

Ce contexte historique a eu sur l'emploi un ensemble de répercussions :

a) **sur le plan quantitatif**, malgré une élévation sensible de la productivité du travail, l'accroissement rapide de la production a entraîné une progression substantielle du niveau de l'emploi et donc des besoins importants de recrutement ;

b) **sur le plan qualitatif**, les emplois de la construction automobile se caractérisent :

— par leur grande diversité mais aussi par leur absence de spécificité par rapport aux autres secteurs de l'industrie mécanique ;

— par leur faible niveau de qualification, lié à la fois à cette prédominance de l'assemblage, au degré de concentration des décisions, à l'importance de la fabrication en grande série et du travail à la chaîne,

Si l'importance des facteurs technico-économiques dans le développement historique du secteur a engendré une homogénéité apparente des firmes, notamment dans l'organisation du travail,...

au développement de l'automatisation ; de plus en plus, les ouvriers qualifiés sont cantonnés dans l'outillage et l'entretien et tendent à disparaître de la fabrication ;

— par leur pénibilité, souvent variable suivant la nature des activités, mais plus encore suivant le degré de modernisation des installations (qui affecte le degré d'automatisme des opérations en même temps que les facteurs d'ambiance) ;

— par la stabilité des modes d'organisation du travail résultant de la stabilité des caractéristiques technico-économiques du secteur ;

— par l'homogénéité de ces différentes caractéristiques entre les entreprises de la construction automobile, homogénéité liée au fait que leurs produits, leurs rythmes de production et leurs dimensions s'avèrent comparables.

En d'autres termes, les caractéristiques technico-économiques propres à la production dans cette branche semblent bien avoir été déterminantes dans la structuration des emplois. Elles ont suscité des modèles d'organisation du travail, de structure des emplois et des qualifications homogènes entre les entreprises. Ces modèles se sont développés dans un contexte socio-économique déterminé.

Mais on peut se demander si ces modèles étaient bien les seuls possibles et s'il n'y a pas eu exagération des impératifs économiques :

— car si les conditions de production n'évoluent que lentement, le contexte socio-économique général, qui est en train de changer de manière irréversible sous l'effet notamment des réactions du marché du travail, impose certaines adaptations aux entreprises ;

— mais ces adaptations sont difficiles et prendront du temps, car, quelle que soit leur justification, les solutions adoptées ont créé une situation de fait difficilement réversible étant donné l'inertie du système et l'inter-relation des multiples causes et des différents éléments de la gestion des entreprises.

B. — L'INDUSTRIE DE L'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE

L'industrie de l'équipement automobile a correspondu à ce schéma dans ses grandes lignes, mais avec quelques différences par rapport à la construction : moindre diversité des emplois au niveau des entreprises, niveau moyen de qualification généralement encore plus faible, plus grande dispersion des nouvelles implantations, à l'écart des pôles de développement de la construction automobile.

C. — LA MAIN-D'ŒUVRE ET LES MARCHÉS DU TRAVAIL

L'homogénéité constatée entre entreprises du point de vue des emplois ne se retrouve pas quand on étudie leur main-d'œuvre, dont la composition est plus différenciée :

1° Le rôle des politiques d'entreprises.

D'une part les faits inclinent à penser que les différences entre entreprises ont sans doute été plus grandes en ce qui concerne la mise en œuvre de leur politique sociale que de leur politique industrielle.

D'autre part, l'analyse montre qu'il n'y a pas de correspondance simple entre la nature des emplois et la composition de la main-d'œuvre. Ainsi si certains emplois sont occupés plus souvent par une main-d'œuvre féminine (rare dans l'automobile) ou par une main-d'œuvre immigrée (beaucoup plus fréquente), ce n'est pas uniquement dû à leur nature et à leur pénibi-

... l'analyse a très vite mis en évidence le rôle essentiel joué par les politiques sociales des entreprises d'une part...

lité. Cela résulte beaucoup plus d'une série d'inter-relations entre des données historiques, des contextes géographiques particuliers, des politiques propres à chaque entreprise et des comportements évolutifs.

Ces données peuvent changer et la composition de la main-d'œuvre peut ainsi se modifier sous l'influence de ces divers facteurs.

2° Localisation et décentralisation de l'industrie automobile.

Une analyse également nuancée doit être appliquée aux problèmes de localisation.

Un bilan des implantations nouvelles montre que si leur création était souvent rendue nécessaire par des considérations techniques, la recherche de main-d'œuvre a joué un rôle au moins aussi déterminant dans le choix de ces implantations.

L'analyse des cas d'implantations nouvelles montre qu'elles ne sont pas toujours entrées dans le cadre général défini par la politique de décentralisation.

Dans plusieurs cas, les reconversions de main-d'œuvre qui constituaient la justification la plus apparente d'une création ou d'une reprise d'établissement ne se sont pas produites, ou pas à la même échelle localement, souvent parce que la main-d'œuvre disponible n'a pas été attirée par les emplois proposés.

S'il ne faut pas attendre des résultats saisissants des tentatives de reconversion de la main-d'œuvre, par contre, la création d'usines nouvelles dans des zones économiquement déprimées répond à un besoin qui découle des écarts entre la démographie et l'économie ; elle contribue à fixer la main-d'œuvre sur place, non par une récupération terme à terme, mais en créant une fluidité sur le marché du travail, qui engage un mouvement dynamique de l'ensemble de la main-d'œuvre. Autrement dit, il faut donc tout autant compter sur les effets d'entraînement que sur les effets directs.

Les implantations nouvelles de l'industrie automobile ont :

- souvent attiré une main-d'œuvre jeune, mais à laquelle il n'a été offert qu'une majorité d'emplois peu qualifiés ;
- peu répondu à l'attente de travail féminin formulée par les régions ;
- bénéficié, mais de façon très progressive, du transfert d'une partie de la main-d'œuvre appartenant à des secteurs traditionnels en régression (ex. textile) à laquelle elles proposaient des perspectives d'avenir et des rémunérations supérieures.

Par ailleurs, il faut noter que, contrairement à certaines attentes, la création d'usines de la construction automobile n'a généralement eu aucun effet d'entraînement sur l'industrie mécanique locale.

3° Les carrières.

Les indications très fragmentaires disponibles sur les carrières semblent montrer que, malgré les différences et les modifications dans les systèmes de classification, la partition la plus fondamentale sépare les emplois d'ouvriers non qualifiés des autres emplois. Cette partition porte à la fois sur la nature de l'activité, sur l'environnement et sur les perspectives de carrière.

Le fait de posséder une formation technique préalable paraît constituer une condition non suffisante, mais presque nécessaire pour passer d'une catégorie dans l'autre. Les possibilités de formation continue pour remplacer la formation préalable sont très réduites. La spécialisation professionnelle est moins significative en elle-même que comme critère de la qualité de la formation acquise.

... et par les conditions spécifiques des marchés du travail national et régionaux voire locaux d'autre part...

... à côté des facteurs technico - économiques contraignants...

... ce qui conduit, par exemple, à une composition de la main-d'œuvre différente suivant les firmes, et peut surtout induire des évolutions contrastées et très différenciées.

IV. — LES PERSPECTIVES DU SECTEUR A MOYEN TERME

Le rapprochement entre l'analyse qui précède et les prévisions que l'on peut raisonnablement élaborer sur l'avenir de l'automobile (et de ses marchés) conduit d'une part à esquisser des tendances probables d'évolution et des problèmes, d'autre part à poser des questions sur les réactions possibles pour résoudre ces problèmes.

A. — TENDANCES D'ÉVOLUTION ET PROBLÈMES POSÉS

Il est probable qu'il n'y aura pas d'effondrement de l'emploi dans le secteur automobile, mais une lente diminution des effectifs ou au mieux le maintien au niveau actuel, avec des variations conjoncturelles plus accentuées.

La tendance à la décentralisation se poursuivra, mais l'industrie automobile cessera de jouer au niveau national un rôle moteur pour le recrutement.

Ces conclusions doivent cependant être différenciées suivant les localisations et les catégories de main-d'œuvre.

Du fait du contexte nouveau créé depuis quelques années, les entreprises risquent d'avoir à faire face à un certain nombre de problèmes et de contradictions :

- entre la nécessité de continuer sinon d'accélérer la modernisation et l'automatisation des équipements, pour faire face à la concurrence et améliorer les conditions de travail, alors qu'il devient plus difficile de dégager les ressources nécessaires ;
- entre les conséquences négatives qu'entraînerait cette modernisation sur le niveau de l'emploi (par le développement de l'automatisation et l'amélioration de la productivité) et la persistance du chômage au niveau national ;
- entre la rigidité croissante du marché de l'emploi et la nécessité de s'ajuster à des fluctuations de production probablement plus amples ;
- entre l'existence d'un chômage croissant et les difficultés de recrutement rencontrées par certaines unités et liées notamment aux conditions de travail, mais aussi aux aspirations nouvelles des travailleurs ;
- entre ces aspirations et les perspectives de carrière plus réduites qui risquent de résulter du ralentissement probable du rythme de croissance jusque-là très rapide de l'industrie automobile.

B. — LES RÉACTIONS POSSIBLES

La réaction la plus probable, et qui se manifeste déjà, de la part des entreprises, est sans doute la recherche d'une plus grande souplesse :

- **au niveau de la structure d'ensemble de l'appareil de production**, qui tend à se ramifier de plus en plus au niveau national et international, par la multiplication des échanges entre établissements et entre firmes ;
- **au niveau de l'organisation du travail** : les expériences de raccourcissement des chaînes et de re-structuration du travail peuvent s'expliquer par des impératifs de gestion aussi bien que par la recherche d'une valorisation des emplois afin de les rendre plus attractifs, d'autant plus qu'ils seront offerts davantage à une main-d'œuvre nationale. Cependant, la dimension réduite de ces expériences et l'extrême prudence des intéressés — entreprises et syndicats — incitent à réserver pour l'instant les conclusions que l'on peut en tirer et qui doivent être nuancées ;

• **au niveau de l'affectation de la main-d'œuvre.** La recherche d'une polyvalence et d'une adaptabilité plus grandes se poursuivra sans doute. Elle peut tendre à réduire le fossé entre une minorité de titulaires d'une formation technique spécifique et une majorité sans aucune formation. Il pourrait s'agir alors de développer le niveau de base d'une proportion plus importante de la main-d'œuvre pour améliorer ses chances d'évolution. Une telle orientation irait dans le sens des suggestions récentes du Conseil de l'Europe.

Cette étude fait apparaître, à nouveau, tout l'intérêt des analyses sectorielles pour les dispositifs de prévision d'emploi à moyen terme, intérêt encore renforcé par les problèmes liés à la concurrence internationale.

CONCLUSION

Les observations faites sur l'évolution de l'industrie automobile montrent une nouvelle fois tout l'intérêt des analyses sectorielles dans les dispositifs de prévisions d'emploi à moyen terme, mais aussi les limites de ces prévisions.

Par leurs analyses, elles permettent de dégager les grands traits caractéristiques des modalités et des conditions du développement des secteurs économiques face aux problèmes de compétitivité et de concurrence internationales.

Mais elle met aussi en évidence les limites de ces analyses en montrant le rôle primordial joué par les politiques de personnel des entreprises et les marchés du travail sur l'évolution des structures d'emploi.

Mais ces observations montrent aussi combien l'évolution des emplois et surtout les conditions d'utilisation de la main-d'œuvre dépendent étroitement des politiques de personnel des entreprises, lesquelles n'ont pas un lien direct avec les problèmes précédents. C'est pourquoi toutes prévisions à moyen terme dans ces domaines ne sauraient se substituer à une réflexion conjointe des Pouvoirs Publics et des Partenaires Sociaux sur les choix de ces politiques et leur signification.

LA BASE DE DONNÉES EMPLOI-FORMATION

Les thèmes intéressant l'emploi, la formation professionnelle, et leurs inter-relations, inspirent une littérature de plus en plus abondante et donnent lieu à des recherches importantes aussi est-il apparu nécessaire d'entreprendre un recensement de ces travaux. Seul un réseau national d'information groupant divers organismes d'information de recherches et d'études, ainsi que des administrations, pouvait permettre d'atteindre ce but ambitieux.

C'est ainsi qu'est né le « Réseau d'information sur les publications concernant l'emploi et la formation professionnelle » sous l'égide du Ministère du Travail avec l'apport logistique du Centre de documentation des sciences humaines du CNRS. Compte tenu de sa mission générale, le CEREQ a été associé étroitement à la mise en place du réseau et à sa maintenance, aux côtés, entre autres, du Centre d'études de l'emploi.

Le réseau a pour but d'inventorier et de sélectionner les rapports d'études, ouvrages, articles de périodiques, publiés en France (mais aussi à l'étranger) sur les thèmes retenus. Chaque document fait l'objet d'une analyse brève présentant le sujet et les principaux thèmes étudiés.

Ces analyses alimentent la base de données et sont publiées (au fur et à mesure de leur rédaction) dans la revue trimestrielle « Emploi-formation » éditée par la Documentation française (29-31, quai Voltaire, 75340 Paris Cedex 07 - abonnement annuel 70 F).

La « base » peut être interrogée directement en fonction d'un sujet (Centre de documentation des sciences humaines : 54, boulevard Raspail, Paris 6^e).

Les documents originaux peuvent tous être consultés auprès des organismes qui en ont effectué l'analyse.

Pour tous renseignements complémentaires, nos lecteurs pourront s'adresser au Service d'information et de documentation du CEREQ (9, rue Sextius-Michel, Paris-15^e, tél. 577-10-04 - poste 218).

Reproduction autorisée à condition expresse de mentionner la source.
