



COMMERCE ET RÉPARATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS

Malgré un marché pénalisé ces dernières années par un contexte économique défavorable, l'emploi reste stable dans le secteur du commerce et réparation de véhicules industriels. La progression continue des effectifs en alternance confirme un besoin important en recrutement. Les difficultés d'embauche sont cependant toujours d'actualité, particulièrement pour les métiers de la maintenance. L'après-vente du secteur est dynamique, portée par un parc majoritairement diesel et qui doit désormais, à l'instar de l'automobile, relever le défi de sa transition énergétique.

2 767
établissements
employeurs
28 036 salariés

(Source : URSSAF 2022,
apprentis inclus)



Le secteur du véhicule industriel (VI - ou véhicule de transport routier, VTR) rassemble des **entreprises qui vendent, entretiennent et réparent des véhicules lourds pour le compte de clients professionnels** issus du Transport Routier de Marchandises (TRM), du Bâtiment et des Travaux Publics (BTP), du transport de personnes (autocaristes), ou encore des collectivités locales.

Les véhicules concernés sont donc des **véhicules de transport de passagers** (bus et cars) ou **de marchandises** (véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC*, incluant camions, tracteurs, remorques et semi-remorques), ainsi que des **véhicules spécialisés** (ambulances, bennes à ordures ménagères, grues routières ou véhicules d'incendie).

*Le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) comprend le poids du véhicule, du chauffeur et des passagers et la charge de marchandise.

Dans la branche des services de l'automobile, l'activité de distribution, de maintenance et de réparation de ces véhicules s'exerce dans les **entreprises des réseaux constructeurs** (concessionnaires et agents), des **garages poids lourds** affiliés à un réseau de distributeurs stockistes (ex : AD PL, G-Trucks, Precisium PL, etc.) ou des garages indépendants sans enseigne.

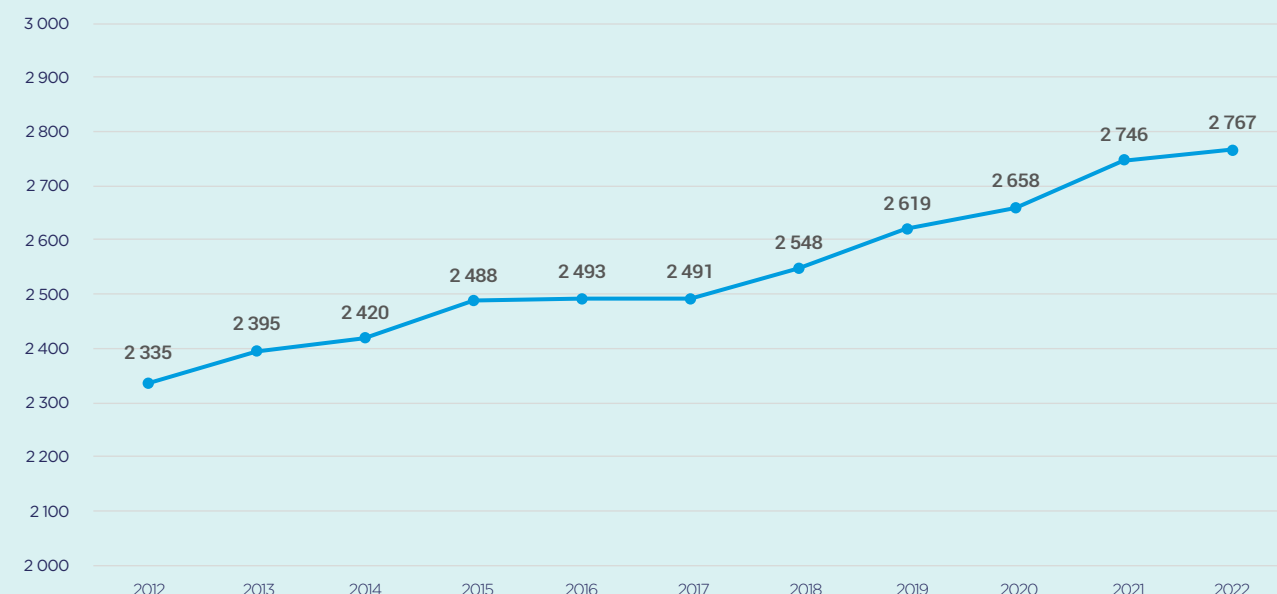
Ces entreprises relèvent des codes NAF 45.19Z (« Commerce d'autres véhicules automobiles ») et 4520B (« Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles ») et regroupent 2 767 établissements employeurs, qui ont progressé de 19 % entre 2012 et 2022. **Ces établissements sont de taille plus importante que ceux du véhicule particulier**, (10 salariés par établissement employeur en moyenne dans le VI, contre 6 dans le VP – sources : Urssaf 2022).

Peuvent également s'ajouter les entreprises spécialisées des pneumaticiens (2600 établissements – source : GIPA 2022), qui font également partie de la branche des services de l'automobile et qui comptent, pour certains, des ateliers spécifiquement dédiés à l'entretien des pneumatiques poids lourds.

Les ateliers intégrés aux entreprises de transport routier ou aux collectivités, où l'activité de maintenance s'exerce également, ne font, quant à eux, pas partie de la branche des services de l'automobile.

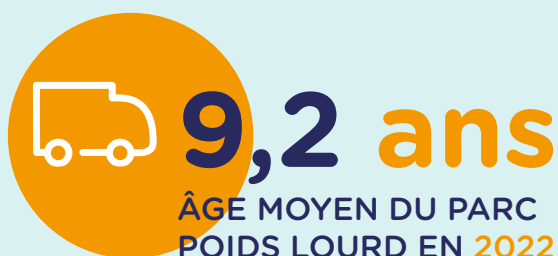


ÉVOLUTION DES ÉTABLISSEMENTS EMPLOYEURS DU SECTEUR VÉHICULE INDUSTRIEL



Source : Acoiss

PARC ET IMMATRICULATIONS



Avec près de 700 000 véhicules, le parc de véhicules lourds (bus et cars inclus) représente **moins de 2 %** de l'ensemble du parc circulant en France métropolitaine.

609 057 POIDS LOURD



TRACTEURS



CAMIONS
(PORTEURS)



VÉHICULES
SPÉCIALISÉS
(VASP)

90 300 BUS ET CARS



BUS



CARS

Parc au 1^{er} janvier 2023, hors Drom-Com
Source : SDES

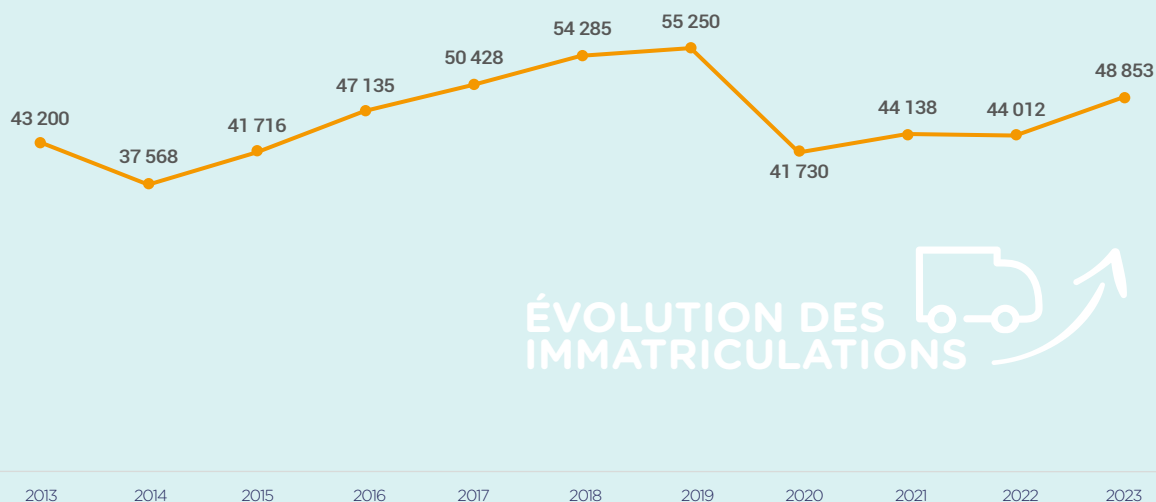
Le parc d'autobus s'est accru de 35 % en dix ans, tandis que celui des autocars reste stable (+ 3 % entre 2013 et 2023).

Sur cette même période, le parc camion a légèrement baissé (- 2,5 %) au profit des tracteurs qui augmentent (+ 14,5 %) du fait d'un phénomène de concentration des principaux groupes de transporteurs (croissance des grandes flottes) et d'un renouvellement plus fréquent de ce type de véhicule. Le parc tracteur est ainsi plus jeune (5,6 ans d'âge moyen en 2022) que le parc camion (11,1 ans) qui demeure cependant majoritaire (source : SDES).

Globalement, **le parc poids lourds est relativement stable mais tend à légèrement vieillir**, d'autant plus dans un contexte de fiabilité croissante des véhicules et de ralentissement des immatriculations.



ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN FRANCE



ÉVOLUTION DES
IMMATRICULATIONS



Source : CCFA, porteurs + tracteurs et autres véhicules +5t / hors cars et bus

**Près de 49 000 poids lourds neufs
ont été immatriculés en 2023.**

(Source : CCFA / hors bus et cars)

Après une période de forte croissance (2014 – 2019), où le renouvellement des flottes était motivé par la mise en conformité avec la norme Euro VI, les ventes de véhicules industriels neufs (tracteurs et porteurs) ont chuté en 2020 (- 25 %) du fait de la crise sanitaire mondiale et d'un environnement économique défavorable (crise des semi-conducteurs ayant entraîné des délais de livraison accrus et un report sur le marché du véhicule d'occasion, inflation des prix de l'énergie, hausse des coûts de financement des véhicules). Les ventes ont depuis repris (+ 17 % entre 2020 et 2023), sans pour autant retrouver le niveau d'avant crise. La reprise observée en 2023 tient essentiellement au traitement des retards de commande et à l'impact de la réglementation sur les nouveaux chronotachygraphes (cf. encadré page 10).

Les incertitudes technologiques, économiques et réglementaires liées à la transition énergétique du parc poids lourds complexifient les stratégies d'investissement des possesseurs de flottes. En conséquence, les immatriculations prévoient de stagner à court terme en raison de leur attentisme et du contexte inflationniste.

Avec 5 696 véhicules immatriculés en 2023, les ventes de bus et cars neufs reprennent (+ 4,9 %) après une période également à la baisse depuis 2020 (source : CCFA, hors minibus et minicar, hors Drom-Com).



Les systèmes de motorisation des poids lourds évoluent sous l'effet des différentes réglementations en matière de préservation de la qualité de l'air et de l'environnement (Normes EURO, Green Deal européen, Stratégie Nationale Bas Carbone - SNBC, Zones à Faibles Emissions Mobilité - ZFEm).

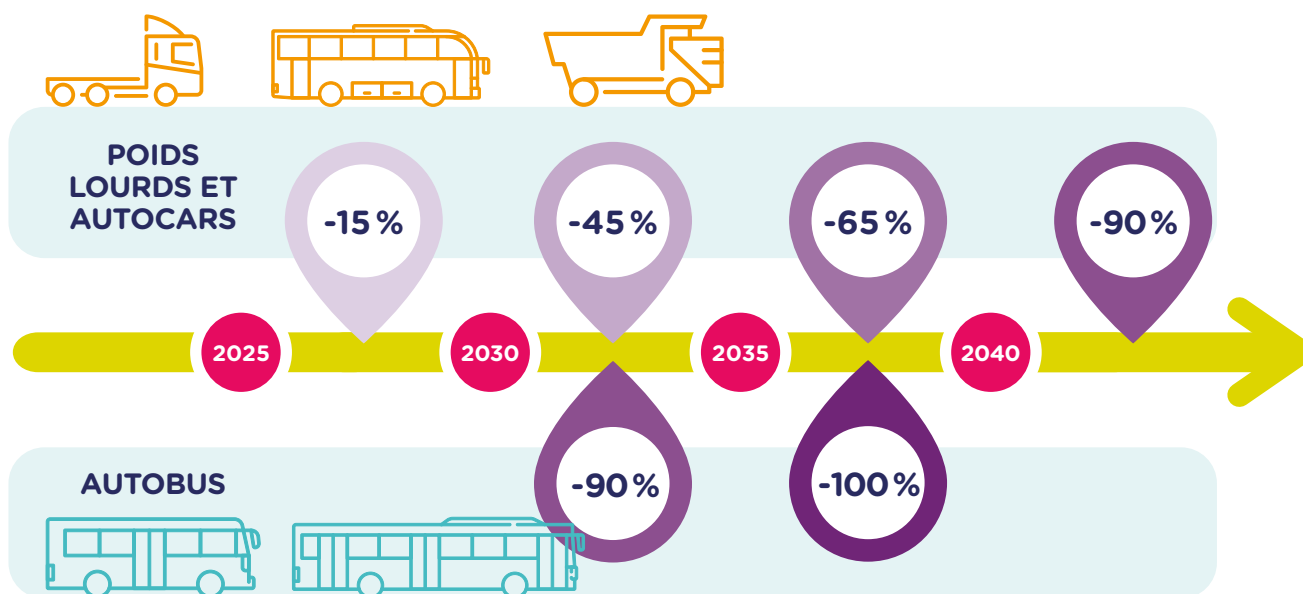
Depuis les années 1990, les émissions polluantes des véhicules de plus de 3,5 tonnes sont encadrées par des **normes européennes (Normes Euro)** imposant des valeurs limites d'émissions des oxydes d'azote (NOx), du monoxyde de carbone (CO), des hydrocarbures (HC) et des particules. Depuis le 1^{er} janvier 2014, les véhicules neufs concernés sont équipés de technologies permettant de répondre aux exigences de la norme Euro VI : l'injection directe à très haute pression gérée électroniquement (Common rail), le recyclage des gaz d'échappement refroidis (EGR), leur post-traitement par catalyse et injection d'urée (SCR/AD Blue) et l'adjonction de filtres à particules (FAP). **Un projet de norme Euro 7** (commune au véhicules lourds et légers) prévoit, dès 2030, de sévérer les seuils d'émissions des poids lourds et de prendre en compte les particules issues du freinage et des pneumatiques. A ce jour, la norme euro VI, qui concerne plus de la moitié du parc de véhicules lourds, s'avère particulièrement répandue dans le parc de tracteurs exploités en longue distance (80 %) et le parc d'autocars (61 %) (source : CNR / SDES).

Concernant les émissions de dioxyde de carbone, la réglementation prévoit la décarbonation complète des transports terrestres d'ici 2050 (Green Deal, SNBC), avec un objectif intermédiaire de réduction de 55 % des émissions de CO₂ en 2030 par rapport à 1990 (Paquet législatif « Fit for 55 »).

Le règlement UE 2019/1242, en cours de révision, établit les standards d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds immatriculés : l'objectif de réduction de 15% des émissions de CO₂ à partir de 2025 (par rapport à 2019), devrait être porté à 45 % pour les véhicules qui sortiront des usines en 2030, 65 % pour la génération 2035 et 90 % pour celle de 2040 (sont exemptés les véhicules agricoles, de police, de pompiers et des ambulances). L'objectif « zéro émission » est visé pour l'ensemble des bus urbains neufs qui seront mis en circulation en 2035 (avec un objectif intermédiaire de 90 % dès 2030).



PROPOSITIONS DE RÉVISION DU RÉGLEMENT CO₂ AU 18.01.2024

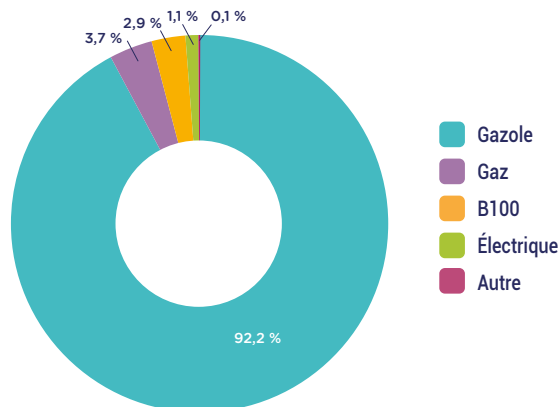


En conséquence, les constructeurs accélèrent le développement de leur offre sur les véhicules « zéro émission », en réaction aux pénalités (a priori très dissuasives) qui seront appliquées dès 2025 en cas de non-respect de la première tranche de réduction des émissions de CO₂ (- 15 %).

Malgré tout, la transition énergétique s'amorce très lentement dans le parc et dans les immatriculations de véhicules lourds : à l'exception de segments spécifiques bénéficiant de l'appui de financements publics (bus, bennes à ordures), l'électrique, bien que croissant, reste anecdotique. Seuls le Gaz Naturel pour Véhicule (GNV) et certains biocarburants (B100) se distinguent par un niveau d'immatriculation significatif en raison, notamment, de leur éligibilité à la vignette Crit'air 1 et de la maturité de ces technologies.



RÉPARTITION DES IMMATRICULATIONS PAR TYPE D'ÉNERGIE EN 2023



Source : CSIAM - base : 48 864 immatriculations



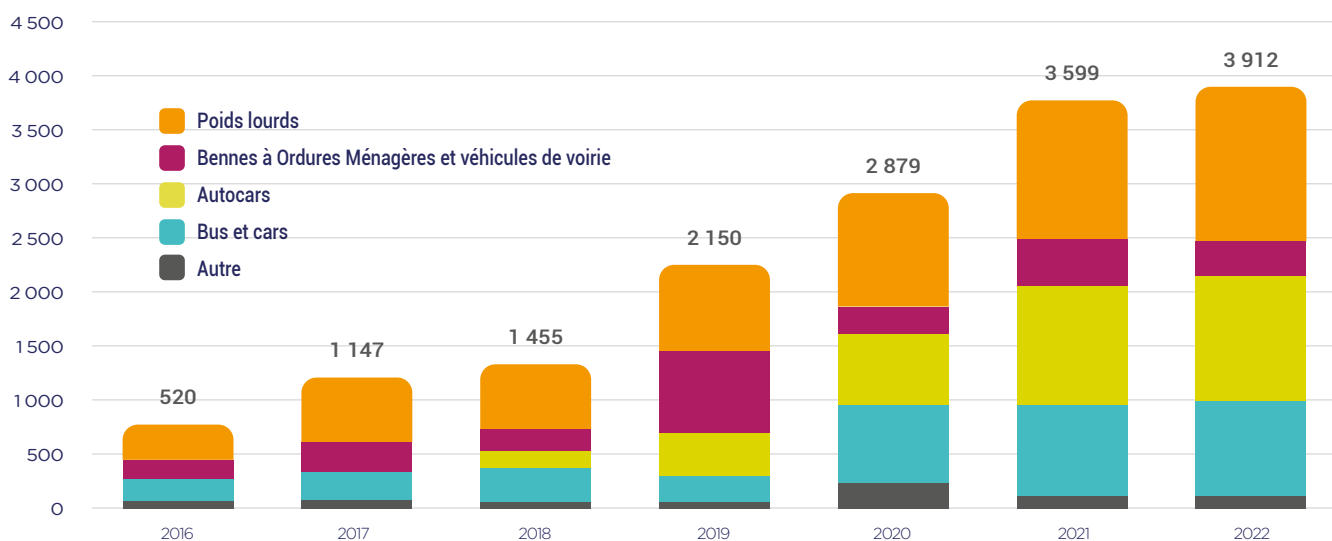
Le parc poids lourds demeure majoritairement équipé de motorisation diesel.

(98 % - Source : SDES au 1^{er} janvier 2023)



Parmi les 2 % de véhicules du parc qui fonctionnent avec un carburant alternatif (soit 11 600), 10 500 utilisent du **gaz naturel** (source : SDES, au 1^{er} janvier 2023). Après des années de progression, cette énergie demeure la première alternative au diesel pour la mobilité lourde mais stagne désormais dans les immatriculations de poids lourds en raison de la hausse du prix de l'énergie et du renforcement des contraintes en matière d'émission de CO₂. En effet, bien qu'éligibles à la vignette Crit'air 1 permettant l'accès au ZFE-m, les véhicules roulant au GNV ne sont pas neutres en émissions de polluants à l'échappement. En conséquence, certains constructeurs ne proposent pas (ou moins) ce type d'offre dans leur catalogue.

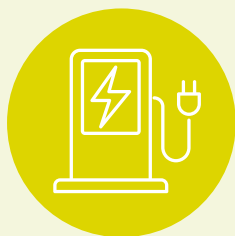
ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LOURDS BIOGNV/GNV



Source : AFGNV



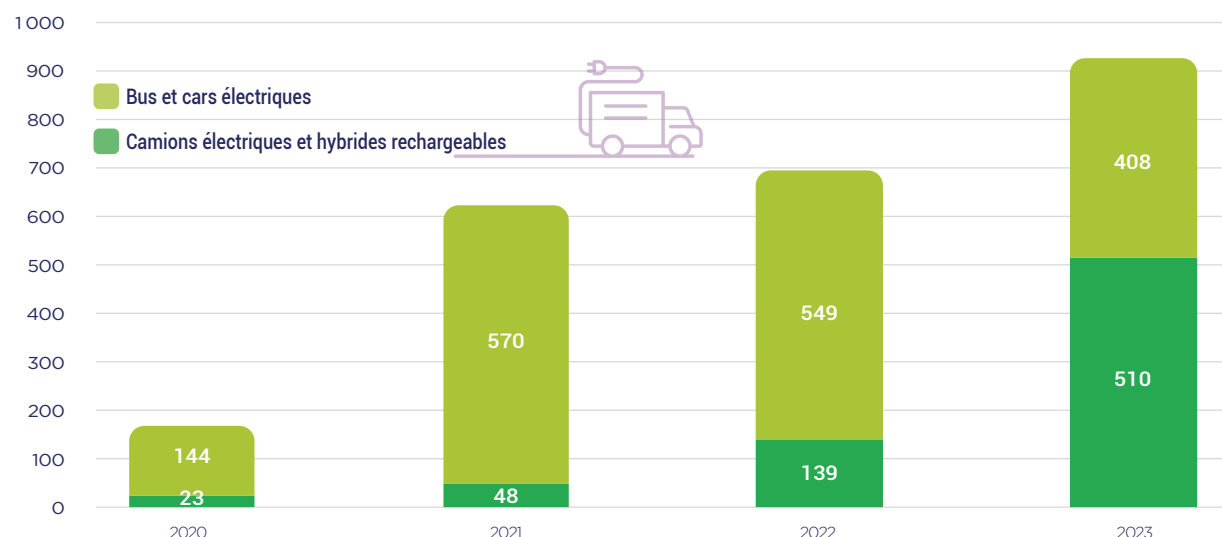
Parallèlement, **les biocarburants** s'imposent comme une solution alternative provisoire (B100, HVO, etc.). Principalement composé d'huile végétale, le B100, compatible avec la grande majorité des camions, s'est particulièrement développé suite à l'arrêté du 4 octobre 2022 octroyant la vignette Crit'Air 1 aux véhicules roulant exclusivement avec ce carburant (« B100 exclusif » et irréversible). Multipliées par 10 entre 2021 et 2022, leurs immatriculations continuent de progresser en 2023, pour atteindre 880 véhicules (soit près de 3 % du marché tracteurs et porteurs - source : CSIAM).



L'électrique (véhicule à batterie, dont hybride rechargeable et pile à combustible) représente, pour les poids lourds, près de 750 véhicules dans le parc et 510 immatriculations en 2023 (source : Baromètre Avere au 1^{er} janvier 2024). Si celles-ci ont été multipliées par 20 entre 2020 et 2023, l'énergie électrique reste pour l'instant marginale du fait :

- de l'immaturité de l'offre (industrialisation de la production en cours),
- d'un prix d'achat trois fois supérieur à celui d'un véhicule thermique,
- des conditions d'exploitation contraintes par une moindre autonomie et une baisse de charge utile (du fait du poids des batteries),
- du déploiement insuffisant des infrastructures de recharge, notamment au niveau européen pour le transport longue distance. Les VI ne peuvent utiliser l'infrastructure de recharge des VL dont la puissance est plus faible (cf. encadré).

ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LOURDS ÉLECTRIQUES



Source : Avere

VÉHICULES LOURDS
ÉLECTRIQUES

L'évolution des énergies est un peu plus significative dans le parc de véhicules destinés au transport de voyageurs,

en raison des subventions spécifiques à ce segment et d'une réglementation plus stricte : depuis 2020, les opérateurs de services de transport public avec un parc de plus de 20 autobus et autocars doivent renouveler leur flotte dans une proportion minimale de 50 % de véhicules à faibles émissions, puis en totalité à partir du 1^{er} janvier 2025. Le parc d'autobus inclue ainsi 17 % de véhicules roulant au gaz, 9 % d'hybrides et 7 % de véhicules électriques (source : SDES, au 1^{er} janvier 2023). En 2023, 44 % des immatriculations d'autobus neufs concernaient du gaz et 36 % de l'électrique (source : CSIAM).

La transition du parc d'autocars est en revanche similaire à celle des poids lourds, les motorisations diesel concernant encore 97 % du parc et 85,5 % des immatriculations en 2023

(Source : SDES / CSIAM).



En 2023, près d'un bus neuf sur trois est électrique, et près d'un sur deux roule au gaz.

(Source : CSIAM)





VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYDROGÈNES

VÉHICULES GAZ
VÉHICULES HYBRIDES RECHARGEABLES

BIODIESEL

DIESEL

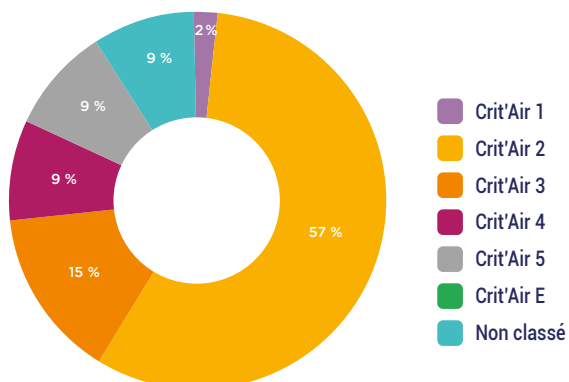
ESSENCE

EURO VI à partir
du 1^{er} janvier 2014EURO VI à partir
du 1^{er} janvier 2014EURO VI
à partir du
1^{er} janvier 2014EURO V
du 1^{er} octobre 2009
au 31 décembre 2013EURO V
du 1^{er} octobre 2009
au 31 décembre 2013EURO V
du 1^{er} octobre 2009
au 31 décembre 2013EURO III ET IV
du 1^{er} octobre 2001
au 30 septembre 2009EURO IV
du 1^{er} octobre 2006
au 30 septembre 2009EURO IV
du 1^{er} octobre 2006
au 30 septembre 2009EURO III
du 1^{er} octobre 2001
au 30 septembre 2006EURO III
du 1^{er} octobre 2001
au 30 septembre 2006

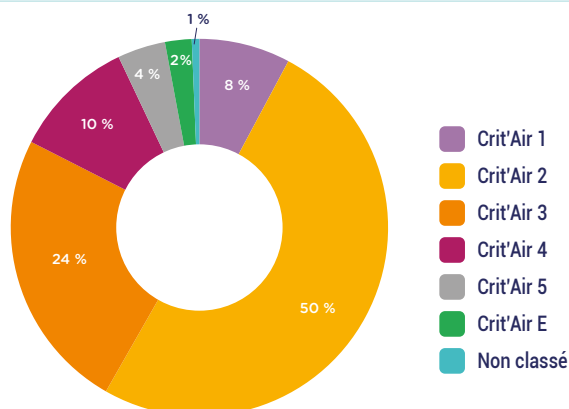
NON CLASSÉ

EURO I, II et avant
jusqu'au 30 septembre 2001

Source : Arrêté du 4 octobre 2022

RÉPARTITION DU PARC PL PAR VIGNETTES CRIT'Air
AU 1^{ER} JANVIER 2023

Source : SDES, hors Drom-Com

RÉPARTITION DU PARC BUS & CARS PAR VIGNETTES
CRIT'Air AU 1^{ER} JANVIER 2023

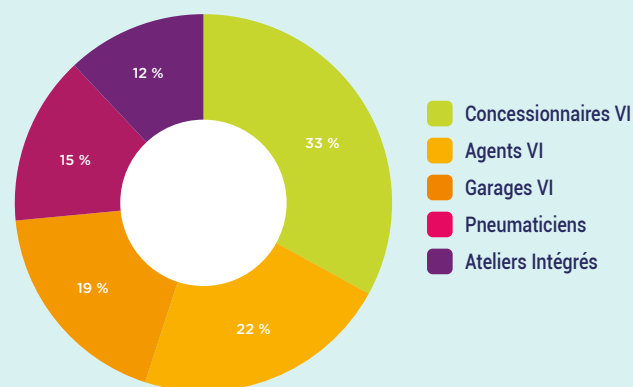
Source : SDES, hors Drom-Com

PANORAMA DES ACTEURS DE L'APRÈS-VENTE

Les clients des ateliers poids lourds sont des professionnels pour qui l'immobilisation d'un véhicule peut pénaliser l'activité. Dans ce contexte, l'activité d'entretien-réparation représente un enjeu important pour la disponibilité des véhicules, leur fiabilité technique et leur conformité réglementaire.

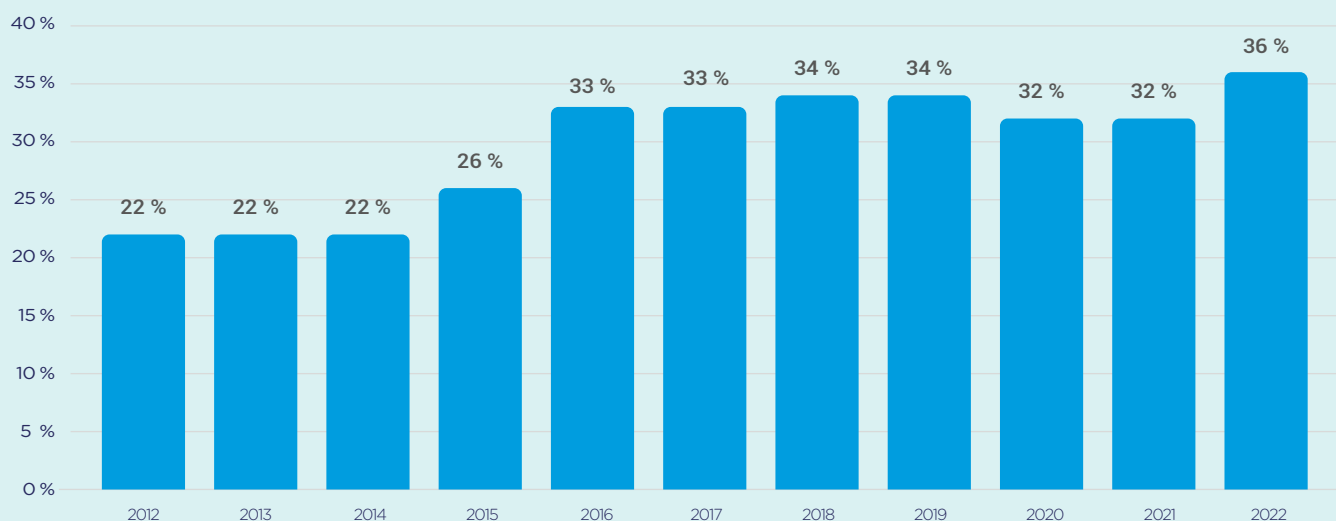
Le marché de l'après-vente poids lourds est traditionnellement dominé par **les réseaux constructeurs : agents et concessionnaires concentrent plus de la moitié des entrées ateliers**, et les effectifs atelier des concessions sont deux fois plus importants que ceux des autres acteurs (12 employés contre 6 en moyenne – source : GIPA 2022). Cette position tient à la technicité des véhicules et aux entrées ateliers liées aux garanties et contrats d'entretien : plus d'un tiers des VI neufs vendus en 2022 est sous contrat d'entretien (full service ou contrat d'origine constructeurs). Bien que cette part recule en 2023, elle a progressé de 13 points entre 2014 et 2022.

RÉPARTITION DES ENTRÉES ATELIERS VI PAR ACTEURS EN 2022



Source : GIPA Étude réparateurs PL 2022

PART DES ACHATS DE VI SOUS CONTRATS D'ENTRETIEN



Source : OVI, enquête auprès des distributeurs de VI / traitement Xerfi

Sortie de la période de garantie des véhicules, **les enseignes indépendantes** font valoir leur compétitivité, notamment dans le contexte des deux dernières années marquées par le vieillissement du parc lié au ralentissement des immatriculations : leur part de marché est passé de 15 à 19 % entre 2020 et 2022 (Source : GIPA 2022).

Certains acteurs se démarquent par des segments d'activité spécifique. C'est le cas des **pneumaticiens** à qui l'entretien des pneumatiques est généralement sous-traité en raison de la spécificité des techniques de pose et d'entretien des pneus poids lourds ; ou des garages indépendants en charge des interventions sur chronotachygraphes qui demeurent réglementairement interdites aux entreprises des réseaux constructeurs.

Les ateliers intégrés des transporteurs se concentrent sur des activités d'entretien courant (vidange, filtration). Ils confient généralement les interventions plus complexes aux réseaux

constructeurs (chaîne cinématique, diagnostic de panne, etc.). La gestion d'un atelier intégré est en effet de plus en plus contrainte par les problématiques de recrutement, l'entretien des compétences, la gestion des stocks de pièces et l'accès aux outils de diagnostic. L'internalisation de la maintenance et réparation des véhicules est en revanche plus généralisée dans le transport de voyageurs.

Plus de 70 % des concessionnaires et des garages sous-traitent les activités de vitrage et de carrosserie, notamment auprès des carrossiers-constructeurs spécialisés sur le carrossage des véhicules (source : GIPA 2022).

Un tiers des véhicules industriels neufs est vendu avec un contrat d'entretien.

(Source : OVI 2023)



Compte tenu du poids important du diesel dans le parc lourd, **les activités d'entretien des systèmes de dépollution** (EGR, SCR, FAP) **restent fréquentes dans les ateliers**, à l'instar de la préparation des véhicules aux visites réglementaires périodiques (contrôle technique annuel pour les véhicules de marchandises et biennuel pour ceux du transport de personnes) ou celles liées aux équipements qui l'imposent (hayons des matériels de levage, limiteurs de vitesse, chronotachygraphes, etc.).

L'entretien des systèmes de dépollution : des activités fréquentes dans les ateliers.



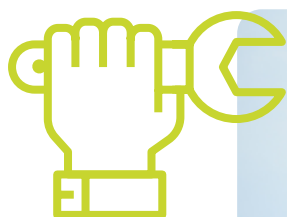
CHRONOTACHYGRAPHE NUMÉRIQUE « DEUXIÈME GÉNÉRATION »

Depuis le 22 août 2023, le paquet européen sur le transport routier (« Paquet mobilité ») impose aux véhicules neufs de plus de 3,5 tonnes une nouvelle version du chronotachygraphe intelligent (1CV2) qui permet, grâce à la géolocalisation par satellite, d'enregistrer automatiquement la position d'un camion lors des passages frontaliers et ainsi mieux contrôler le cabotage.

Les problématiques d'approvisionnement en composants électroniques ont fortement retardé la livraison de ces nouveaux équipements et la mise en conformité des véhicules immatriculés à partir d'août 2023. En réaction, un pic d'immatriculations de véhicules équipés de la première version du chronotachygraphe numérique a été observé au premier semestre 2023.

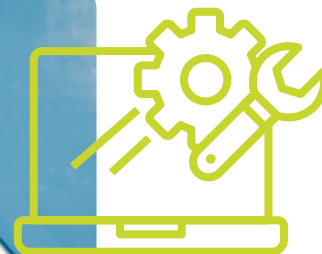
Ce nouvel équipement devra remplacer en rétrofit les tachygraphes de génération 1B en 2024 puis 1C en 2025. Cet appareil deviendra aussi obligatoire à bord des VUL de +2,5 tonnes et dans le transport international ou le cabotage à partir de juillet 2026.

Pour rappel, les chronotachygraphes doivent être contrôlés tous les deux ans par des garages agréés et indépendants (hors ateliers transporteurs, vendeurs et loueurs VI). 60 % des centres agréés font partie de la branche des services de l'automobile (Source : Ministère de l'Économie et des finances / Traitement ANFA).



Plus généralement, les activités de maintenance réparation évoluent sous l'effet du **développement exponentiel des technologies** (télématique, connectivité, multiplexage) et la fiabilité accrue des pièces.

La plupart des fonctionnalités des véhicules sont désormais gérées électroniquement (injection, liaison tracteur/remorque, chaîne cinématique, etc.). La transition du parc vers la norme Euro VI s'est accompagnée d'une diversification des systèmes de transmission de données (standards de multiplexage busCAN, protocole DOIP, WIFI, etc.). Les calculateurs et capteurs se sont ainsi multipliés au sein des véhicules, permettant d'assister leur gestion et leur surveillance : consommation, dépollution, aide à la conduite, diagnostic à distance, etc. En conséquence, les opérations de maintenance, telles que le remplacement d'embrayage, d'alternateurs ou de courroies constituent toujours le premier motif d'entrée atelier (devant la réparation) mais sont plus espacées en raison d'une moindre usure des pièces.



*La connectivité croissante des véhicules **impacte** l'après-vente dans son ensemble.*

En revanche, **la recherche de panne, dont les causes sont de plus en plus liées à l'électronique, occupe les ateliers de façon croissante, et rend les outils de diagnostic incontournables. Les entrées atelier ayant un motif électronique sont deux fois plus importantes chez les concessionnaires que dans les garages indépendants** (14 % contre 8 % – source : GIPA 2022). Ces derniers déclarent par ailleurs davantage de problématiques liées au suivi de l'évolution technologique des véhicules (36 % des garages, contre 18 % des concessionnaires – source GIPA 2022).

Si la diversification des protocoles informatiques utilisés n'impacte pas, en soi, les compétences liées à l'utilisation de l'outil de diagnostic, le développement des calculateurs et la mise à jour des logiciels qui leur sont associés rendent

les **problématiques informatiques plus prégnantes dans les ateliers** (ex : reprogrammation, mise à jour, etc.).

La **connectivité croissante des véhicules** impacte plus généralement les activités de l'après-vente et son organisation : **le diagnostic à distance et les contrats de maintenance prédictive** permettent un suivi rapproché des équipements du véhicules (freins, huiles, batteries, cartouche d'air, pneus, dispositifs de dépollution). La transmission de ces données techniques aux services après-vente permet une meilleure planification des entrées ateliers et des commandes de pièces, et une moindre immobilisation des véhicules. En conséquence, ces activités continuent de se développer et de se digitaliser.



LA GÉNÉRALISATION DES DISPOSITIFS CONNECTÉS DE SÉCURITÉ ET D'ASSISTANCE À LA CONDUITE

À partir de juillet 2024, toutes les immatriculations de véhicules dans l'Union Européenne devront être conformes à la nouvelle directive européenne sur la sécurité routière. Le Règlement de Sécurité Générale (GSR2) prévoit notamment l'équipement obligatoire de huit dispositifs de sécurité pour les poids lourds :

1

Signal de freinage d'urgence

2

Système de contrôle de la pression de gonflage des pneus

3

Système d'information sur les angles morts

4

Système de détection en marche arrière

5

Système d'information au démarrage

6

Interface d'installation d'un éthylotest antidémarrage

7

Avertisseur de somnolence

8

Adaptation intelligente de la vitesse



La diversification énergétique du parc n'impacte pas de la même façon tous les acteurs de l'après-vente du véhicule industriel. Les investissements en équipement et en habilitation du personnel (gaz, risque électrique, ATEX – Atmosphère Explosive) sont fonction de la localisation géographique de l'atelier (ex : présence d'une ZFE-m) et du type d'activité de leurs clients. Les activités nécessitant des arrêts fréquents du véhicule, et donc un usage sévère du moteur thermique (collecte des ordures ou de la production laitière, chantiers, transport de passagers, livraison « dernier km », etc.) se sont par exemple converties plus rapidement à l'électromobilité.

Concernant l'entretien-réparation du parc « alternatif » aux motorisations thermiques, les concessions gardent une longueur d'avance en raison de l'importance des process constructeur dans ce type d'opération : elles sont plus de la moitié à déclarer pouvoir prendre en charge les véhicules utilitaires et industriels ayant une motorisation gaz ou électrique. La part de garages indépendants les prenant en charge a toutefois été multipliée par 2,5 entre 2020 et 2022.

SERVICE PROPOSÉ	CONCESSIONNAIRES PL	AGENT PL	GARAGE PL	PNEUMATICIENS
Prise en charge des véhicules au gaz	52 %	52 %	43 %	4 %
Prise en charge des véhicules électriques	55 %	29 %	38 %	15 %

Source : GIPA 2022

L'entretien des véhicules électriques exige moins d'activités de maintenance en raison de la récupération du freinage à la décélération (moins d'usure des plaquettes et freins à disque), de l'absence de lubrification (pas de vidange) et de la suppression de certaines pièces d'usure (embrayage, boîte de vitesse, courroies, alternateurs).

Les véhicules électriques lourds exigent en revanche une vigilance accrue des systèmes de refroidissement liés à la gestion thermique de la cabine et des batteries, et des compétences pour l'entretien des systèmes électriques, électrotechniques et mécatroniques qui viennent en remplacement des systèmes mécaniques (ex : compresseur pneumatique électrique pour les suspensions et le freinage, pompe hydraulique électrique pour la direction assistée, compresseur de climatisation électrique, etc.).

Les batteries, dont la surveillance est assurée par l'électronique embarquée de gestion et de contrôle (le BMS), ne font pas l'objet d'opération de maintenance dans les ateliers après-vente. Elles sont généralement remplacées en cas de défaillance ou lorsque leur capacité devient inférieure à 80 % (State of Health – SOH).

Les techniciens des ateliers poids lourds sont déjà fortement sensibilisés à la gestion du risque électrique compte tenu de l'énergie embarquée dans les poids lourds (habilitation, équipements de sécurité). En effet, quel que soit le type de motorisation, les véhicules industriels sont dotés de batteries d'une puissance bien supérieure à celle d'une automobile afin d'assurer les fonctionnalités du véhicules qui sont pilotées électriquement ou électroniquement : aides à la conduite, hayons, injection, wifi, etc. Les opérations d'entretien réparation, qu'elles soient d'ordre électrique ou non, nécessitent une habilitation B2XL opération batterie.

Des habilitations supplémentaires sont requises dans le cas des véhicules lourds électriques en raison de la puissance des batteries de traction qui s'ajoutent à l'énergie déjà embarquée dans le véhicule. Il s'agit des mêmes habilitations que pour l'automobile électrique (BOL, B2L, B2VL, BCL) mais certaines opérations, telle la consignation du véhicule, peuvent prendre plus de temps dans le cas des poids lourds.

L'électromobilité fait également apparaître de nouveaux types de véhicules dans les ateliers, tels des triporteurs à assistance électrique, commercialisés et entretenus dans les réseaux de certains constructeurs poids lourds s'étant positionnés dans la fabrication de ce type de véhicules destinés à la livraison « dernier km ». Leur maintenance n'appelle cependant pas de compétences spécifiques.



La distribution de poids lourds est concentrée autour de sept marques principales pour cinq groupes de constructeurs : Volvo/Renault Trucks (groupe Volvo), Mercedes-Benz trucks (Groupe Daimler), MAN/Scania (groupe Traton), Iveco et DAF.

Plus de 80 % des VI sont financés en location avec option d'achat.

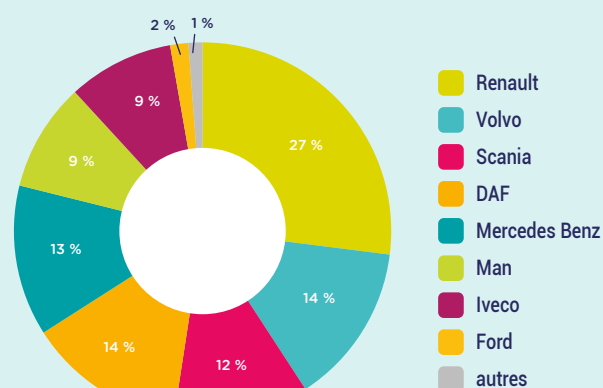
(source : Xerfi 2023)

La majorité des VI sont financés en location, avec (87,2 %) ou sans (11,5 %) option d'achat (Source : Xerfi 2023). Compte tenu du coût important des véhicules, cette solution de financement est traditionnellement privilégiée pour lisser et maîtriser l'intégralité du coût d'usage. Des formules incluant un ensemble de services peuvent s'y ajouter (gestion administrative, garanties, contrat de maintenance, assistance, etc.).

Ce modèle entretient le renouvellement régulier des flottes et favorise donc une **forte proximité entre l'acheteur et le vendeur**. Le vendeur se rend régulièrement chez le client pour lui présenter les produits (et non l'inverse).

Le facteur humain est en effet prépondérant dans le métier de la distribution VI en raison de la complexité de l'offre. Il existe une multitude de formes et de tailles de camions et en fonction de leur utilisation finale, la plupart des camions sont construits sur mesure sur une base individuelle. **La compétence du vendeur réside dans la compréhension du besoin client et de la bonne connaissance**

PART DE MARCHÉ PAR MARQUES EN 2023



Source : AAA Data / presse professionnelle

de son activité pour définir la hauteur du châssis, le type de motorisation, le nombre d'essieux ou encore le type de carrossage. Pour répondre à ces exigences techniques, les vendeurs VI travaillent en étroite collaboration avec d'autres acteurs tels que les carrossiers constructeurs et les fabricants d'équipements (remorques, hayons, grues, groupes froids, etc.). Ils s'appuient également sur des services numériques leur permettant de construire une offre adaptée (outils de simulation propre à chaque constructeur), associant le véhicule et des services (solution de financement, d'entretien réparation, de gestion de flotte, etc.).

COMMERCIALISATION DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES LOURDS : DE NOUVEAUX SERVICES



L'électromobilité fait évoluer les modes de financement, la nature des services associés au véhicule et les pratiques commerciales.

Les incertitudes liées au coût important des véhicules électriques (amortissement, valeur résiduelle de la batterie, etc.) font évoluer les modèles de financement (ex : offres de location avec facturation à l'usage, location kilométrique ou à l'heure). Les réseaux de distribution assurent également un appui dans la gestion des dossiers d'aides à l'acquisition (suramortissement, appel à projet de l'Ademe, aides régionales).

La nature des services associés à l'acquisition d'un véhicule se diversifie. **La vente d'un véhicule électrique lourd implique d'inclure dans le coût de détention (TCO) les temps et les modalités de recharge, le vieillissement de la batterie, l'évolution du prix de l'électricité ou encore la réorganisation des flux logistiques.** En effet, les enjeux liés à l'autonomie de la batterie (puissance, modalités de recharge) changent la façon de faire une tournée (conduite rationnelle, chargement et livraison de la marchandise dans un ordre précis, etc.). Ce contexte implique, pour les forces commerciales, de s'approprier de nouvelles connaissances, compétences et outils pour juger de la pertinence du type de motorisation et configurer une offre permettant d'adapter la puissance de la

batterie au type de véhicule et à l'usage qui en sera fait. Dans le cas du véhicule électrique, les offres de télédiagnostic se systématisent pour des raisons de sécurité (surveillance de la batterie) et s'étendent aux infrastructures commercialisées pour la recharge (bornes et chargeurs connectés).

Les constructeurs et leur distributeurs proposent en effet une offre de mobilité complète, incluant les infrastructures de recharge, leur financement et leur installation. Dans les groupes de distribution, un poste est généralement dédié à ce type de prestation (ex : technico-commercial infrastructures de recharge). Il intervient en relai du vendeur de véhicule pour faire l'interface entre le client et un professionnel qualifié pour l'installation de bornes. Cette activité requiert des compétences techniques (identifier le type de solution de recharge adaptée à la capacité de la batterie et au type de chargeur, adapter les contrats de maintenance) mais aussi administratives et commerciales (financement de la prestation, facturation, relations fournisseurs, gestion d'appel d'offres et de contrats, etc.).

Enfin, les activités de **mise en main à la livraison du véhicule et les prestations de formation à la conduite se renforcent en raison de l'impact incontournable du mode de conduite** sur l'autonomie du véhicule électrique et son coût de détention.



ÉLECTROMOBILITÉ LOURDE ET RECHARGE



En réponse aux enjeux spécifiques à la décarbonation du transport longue distance, **plusieurs projets sont expérimentés en Europe en matière de recharge des véhicules :**

- « routes électriques », par caténaires, bobines magnétiques ou des rails électriques glissés sous le bitume, permettant de recharger les camions électriques en roulant
- stations relais dans lesquelles les chauffeurs déposent leur remorque, qui sera ensuite attelée à un nouveau véhicule rechargé, avec un autre chauffeur.

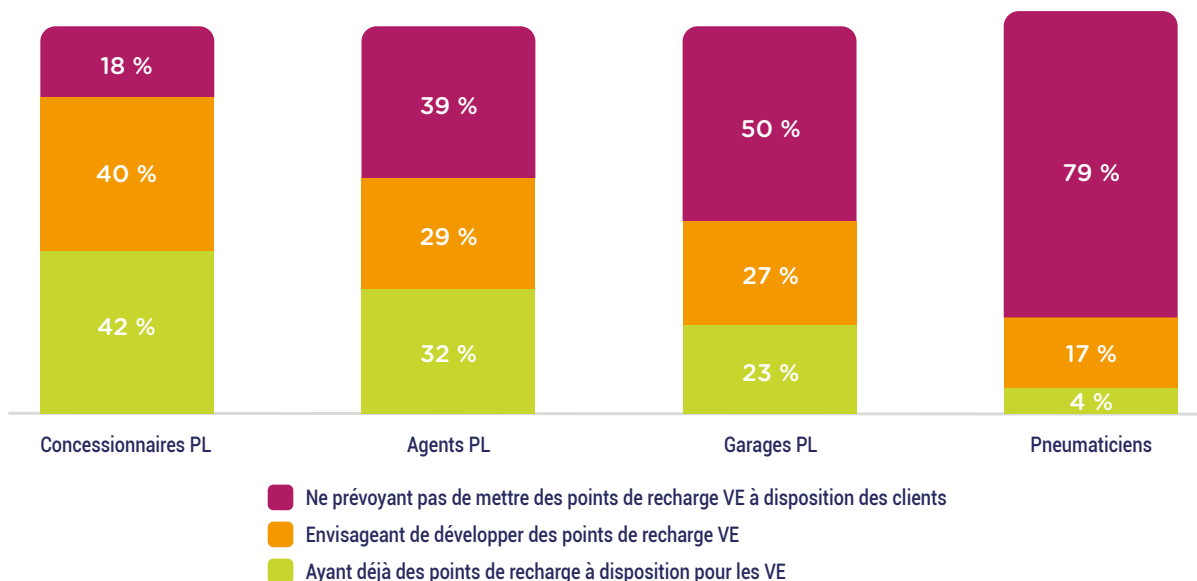


Un premier réseau de recharge sur autoroute dédié aux véhicules lourds est attendu en France en 2024 sur l'autoroute entre Paris et Lyon.

Les bus, quant à eux, sont généralement rechargés au dépôt sur les temps d'immobilisation du véhicule (en charge lente), en « bout de ligne » (recharge rapide, entre deux allers-retours) ou en station, par pantographe (recharge ponctuelle et rapide à chaque station).

En l'état, la recharge des véhicules industriels électriques s'effectue principalement via le réseau privé (généralement sur les temps d'immobilisation et au dépôt). **L'infrastructure et son installation font désormais partie intégrante de l'offre proposée par les concessionnaires.** Ces derniers sont par ailleurs davantage équipés en borne de recharge que les autres acteurs de l'après-vente.

MISE À DISPOSITION D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE PAR TYPE D'ACTEURS APRÈS-VENTE POIDS LOURDS



Source : GIPA 2023



86 % des entrées-atelier des enseignes de spécialistes sont liées aux pneumatiques.

(Source : GIPA 2022)

Le marché du pneu industriel est stable en dépit des hausses de prix conséquentes sur les pneus neufs (+17,1 % en 2022) et rechapés (+ 16,3 % en 2022). La demande est en progression continue depuis 10 ans, à l'exception des pneus rechapés dont les ventes baissent depuis huit ans. Ce type d'équipement, propre aux poids lourds, est basé sur des techniques de reconditionnement permettant de rallonger la durée de vie du pneu. Les rechapés pèsent désormais moins de 30% du marché (source : SPP 2022).

Près de 80 % des pneumatiques neufs dédiés aux véhicules industriels sont vendus par les enseignes de spécialistes auprès des professionnels du transport, du BTP et de l'agriculture. Les 20 % restant sont commercialisés en direct par les fabricants qui délèguent ensuite les prestations associées aux réseaux de pneumaticiens.

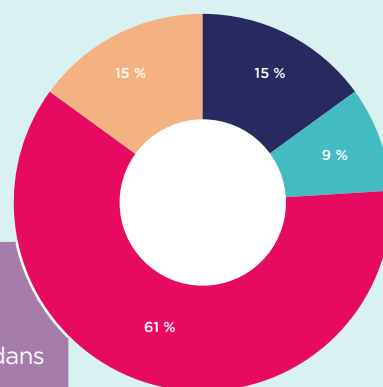
En raison des spécificités techniques et du nombre important de pneumatiques sur les véhicules et leurs remorques, leur maintenance est confiée à des opérateurs dédiés. Ces derniers interviennent sur tous types de véhicules (camion, bus, cars, matériels agricoles ou de génie civil). Leur activité est circonscrite au seul équipement pneumatique : contrôle de la pression et de l'usure, démontage, permutation, recroisement, orientation sur le rechapage et le recyclage, géométrie des trains roulants.

Afin de ne pas pénaliser la disponibilité des flottes, l'intervention sur site est la norme pour les réseaux de pneumaticiens. Les opérateurs interviennent fréquemment chez le client ou sur le site dans le cas d'un dépannage. En conséquence, le reporting d'activité (proposé par 72 % des réseaux de pneumaticiens – source : GIPA 2022) est une activité courante, et de plus en plus réalisée à l'aide d'outils digitaux.



RÉPARTITION DES INTERVENTIONS PNEUMATIQUES PAR TYPE D'ACTEURS

-  Réseaux constructeurs
-  Garages poids lourds
-  Pneumaticiens
-  Ateliers intégrés



NOTE DE LECTURE

En 2023, 61 % des opérations d'entretien/remplacement de pneu ont été réalisées dans l'atelier d'un pneumaticien.

Source : Enquête GIPA auprès des flottes de transporteurs 2023



NOTE MÉTHODOLOGIQUE

Suite à un changement de définition de l'emploi par l'URSSAF (qui ne comptabilisait jusqu'ici que les salariés en CDD, en CDI et en contrat de professionnalisation), les données de l'emploi incluent désormais les apprentis depuis décembre 2022.

En 2022, 28 036 salariés (dont apprentis) ont été recensés dans les entreprises des secteurs du commerce (NAF 45.19Z) et de

l'entretien-réparation (4520B) de véhicules industriels. Environ 70 % de ces effectifs relèvent de la convention collective de la branche des services de l'automobile, à laquelle adhèrent également 20 % des effectifs du secteur de la fabrication de carrosseries et remorques (NAF 2920Z).

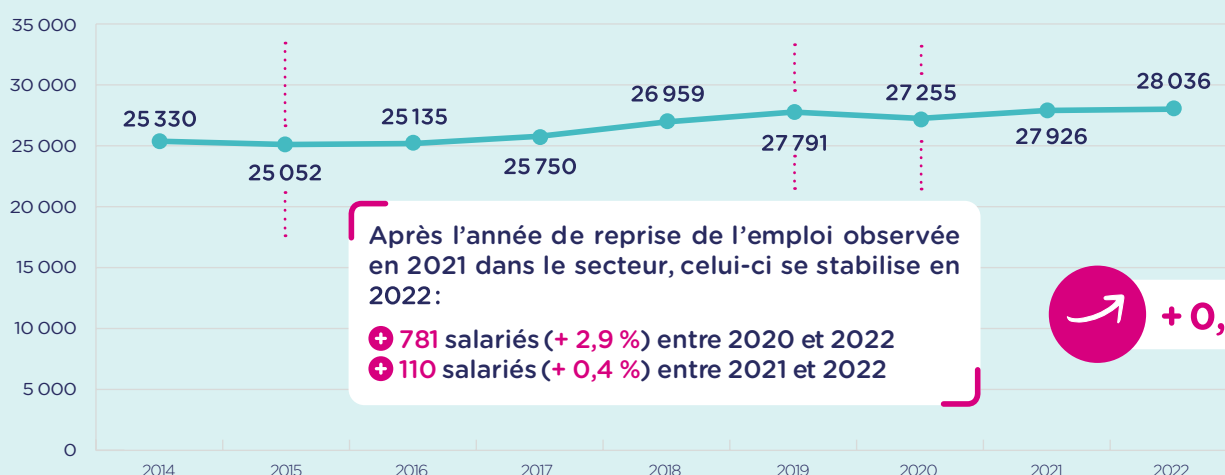
L'emploi salarié décrit ici n'inclue pas l'emploi des pneumaticiens qui comptent 10 400 salariés à l'atelier, mais qui ne sont pas tous spécialisés sur l'entretien des pneumatiques poids lourds.

Plus de 28 000 salariés travaillent dans le secteur du commerce et réparation de véhicules industriels (hors pneumaticiens).

(Source : URSSAF 2022)



45.19Z ET 45.20B COMMERCE ET RÉPARATION DE VÉHICULES UTILITAIRES ET INDUSTRIELS



Source : URSSAF, données actualisées à fin 2022

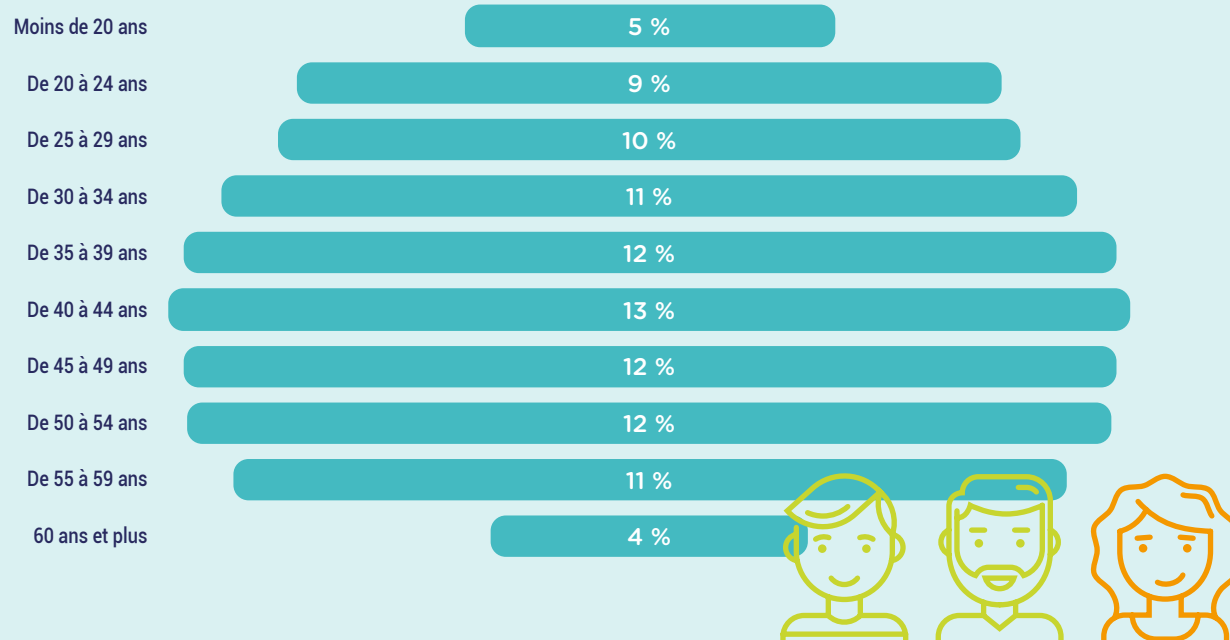
En dépit d'une légère baisse observée sur la période de crise sanitaire en 2020, l'emploi est traditionnellement stable dans le secteur du véhicule industriel. La tendance haussière observée sur la courbe des effectifs est essentiellement imputable à la croissance des effectifs apprentis (cf. partie formation).

Cette stabilité de l'emploi se traduit également par **un taux de salariés en CDI élevé** (95,8 %, contre 93,4 % dans l'ensemble de la branche (sources : INSEE BTS 2021, hors apprentis et intérim). Près de la moitié des CDI ont plus de cinq ans (41 % contre 36 % dans l'ensemble de la branche – source : IRP Auto 2022 / traitement ANFA).



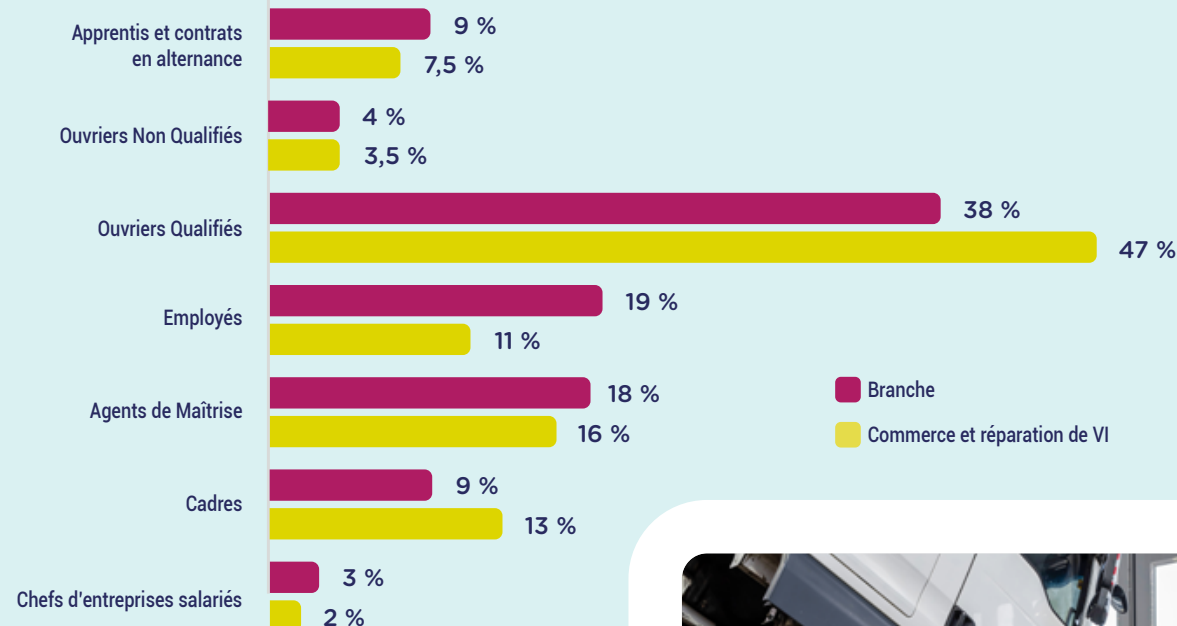
Compte tenu de cette stabilité, la moyenne d'âge est élevée (39,2 ans contre 37,2 ans dans la branche) et **les salariés de plus de 55 ans représentent 15 % des effectifs totaux du secteur** (soit 2 points de plus que dans le reste de la branche – source : INSEE BTS 2021).

RÉPARTITION DES SALARIÉS PAR TRANCHE D'ÂGE



RÉPARTITION PAR TRANCHE D'ÂGE

RÉPARTITION DES SALARIÉS PAR CSP



RÉPARTITION DES SALARIÉS PAR CSP

Face au vieillissement de la population salariée, **le recrutement demeure un enjeu majeur** pour les entreprises du secteur : 75 % des nouvelles embauches du secteur ont pour motif le remplacement d'un départ lié par exemple à un départ en retraite ou une démission (source : Enquête recrutement ANFA 2023).

L'analyse des offres d'emploi du secteur montre que les besoins portent prioritairement sur des compétences mécaniques pour l'entretien courant du parc et, dans une moindre mesure, sur des compétences en électricité et en électronique liées à son évolution.



Mais les ouvriers qualifiés, qui représentent près de la moitié de l'emploi du secteur, sont particulièrement difficiles à recruter en raison de la spécificité et de la technicité des compétences en maintenance.

Trouver du personnel qualifié et le garder reste en effet la difficulté principale pour trois quarts des concessionnaires, agents et garages poids lourds (source : GIPA 2022). En 2022, **40 % des souhaits de recrutement des entreprises de la branche sur les métiers de la maintenance VI n'ont pas abouti** (source : Enquête recrutement ANFA 2023).

Face à ces difficultés, les entreprises diversifient leur mode de recrutement. Si le bouche à oreille demeure le principal canal d'embauche, une part croissante de recrutements fait l'objet d'une publication d'annonce : **17 500 offres en CDI ont été publiées sur les métiers de la maintenance VI en 2022** (source : ScAn-jobauto / Pôle Emploi – traitement ANFA).

Certaines entreprises, notamment celles de plus de 50 salariés qui concentrent près de la moitié de l'emploi, mettent en place **des politiques de rémunération supérieure au prix du marché** dans le but d'attirer ou de fidéliser la main d'œuvre. Le salaire moyen dans le VI est supérieur de 13 % à celui pratiqué dans les entreprises du véhicule léger (source : Rapport de branche 2022).

Enfin, le recours aux contrats en alternance, qui concerne 8 % des salariés, est traditionnellement mobilisé pour ces métiers. Ceux-ci se heurtent toutefois à des **problématiques d'attractivité et de fidélisation des jeunes** tout au long de leur parcours de formation et d'insertion professionnelle.



BESOINS EN RECRUTEMENT EN 2022 DANS LES MÉTIERS DE LA MAINTENANCE VI

1 763

1 058

RECRUTEMENTS RÉALISÉS

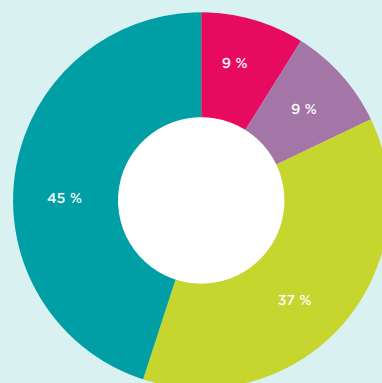
705

RECRUTEMENTS
NON ABOUTIS



Les métiers de la maintenance et réparation de véhicules industriels connaissent d'importantes difficultés de recrutement.

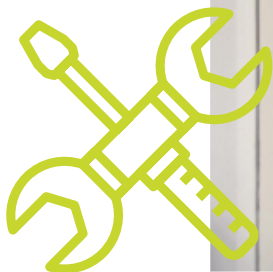
RÉPARTITION DES SALARIÉS PAR TAILLE D'ENTREPRISE



1 à 5 salariés
6 à 10 salariés
11 à 49 salariés
50 salariés et plus

Source : INSEE BTS 2021

EFFECTIFS EN FORMATION



*La filière maintenance des véhicules de transport routier compte **5 628 jeunes en formation** à la rentrée 2023, dont **58 % d'alternants**.*

(Source : ANFA)

Les jeunes qui se forment à un métier de la maintenance des véhicules de transport routier (VTR – pour les diplômés de l'éducation nationale) ou véhicules industriels (VI – pour les certifications de branche) représentent 8 % des effectifs en formation de la branche.



RÉPARTITION DES EFFECTIFS EN FORMATION DE LA FILIÈRE MAINTENANCE POIDS LOURDS À LA RENTRÉE 2023/2024

5 628

JEUNES EN FORMATION



2 388

SOUS STATUT SCOLAIRE



3 240

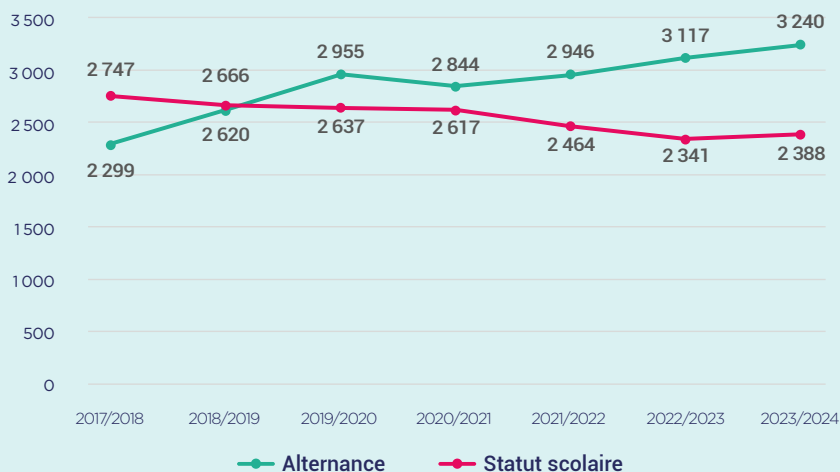
EN ALTERNANCE

3 091 APPRENTIS

149 CONTRATS DE PRO

Source : ANFA

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS VI PAR MODE DE FORMATION



Source : ANFA

Les jeunes en apprentissage ou en contrat de professionnalisation représentent, depuis la rentrée 2018, la majorité des effectifs (58 % en 2023). Leur progression à la rentrée 2022 (+ 5 %), puis à la rentrée 2023 (+ 4 %) a permis de retrouver et de dépasser le niveau d'avant crise sanitaire, avec plus de 3 000 alternants formés au véhicule industriel.

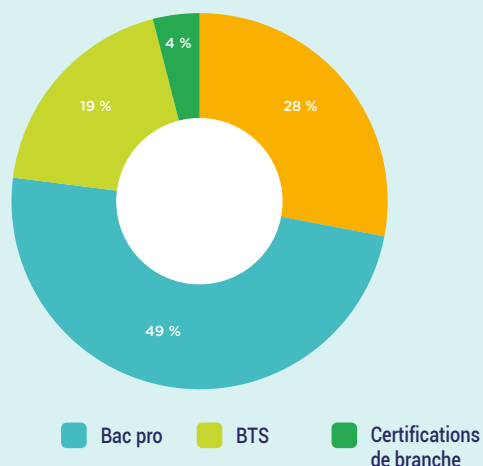
Les effectifs en alternance de la filière maintenance PL sont en progression.

En effet, à l'instar de l'emploi et des immatriculations, les effectifs se sont légèrement repliés en 2020 en raison, notamment, du gel des événementiels liés à l'orientation sur la période de crise sanitaire. Ces dispositifs s'avèrent indispensables pour attirer des candidats sur ces métiers qui sont généralement moins connus des jeunes et de leur famille que ceux de la filière automobile.

Une étude conduite auprès de 6 000 apprentis par le Service Accompagnement des établissements et de la Mobilité Européenne de l'ANFA révèle ainsi que l'observation du métier au cours d'un stage est par exemple mentionnée par une proportion d'apprentis de la filière VUI supérieure aux autres filières métiers quant aux leviers ayant motivé le choix d'une spécialité.

Outre une moindre attractivité, les formations initiales préparant aux métiers de la maintenance et la réparation VUI sont par ailleurs plus difficiles à mettre en place que les formations consacrées aux véhicules légers : elles nécessitent un fort investissement en matériel et en équipement de l'atelier pédagogique du fait des systèmes technologiques embarqués dans les véhicules (hydrauliques, électroniques, etc.).

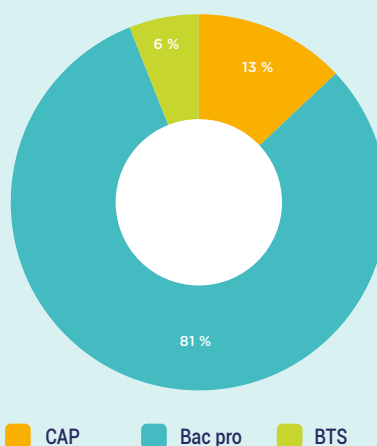
RÉPARTITION DES EFFECTIFS EN ALTERNANCE PAR DIPLÔME/CERTIFICATION À LA RENTRÉE 2023



Source : ANFA

Compte tenu du niveau technologique élevé de cette activité, les jeunes sont principalement formés au niveau bac professionnel (49 % des alternants et 81 % des lycéens) et BTS (19 % des alternants). La part de jeunes préparant un CAP est ainsi relativement faible.

RÉPARTITION DES EFFECTIFS DE LA VOIE SCOLAIRE PAR DIPLÔME À LA RENTRÉE 2023



Source : ANFA



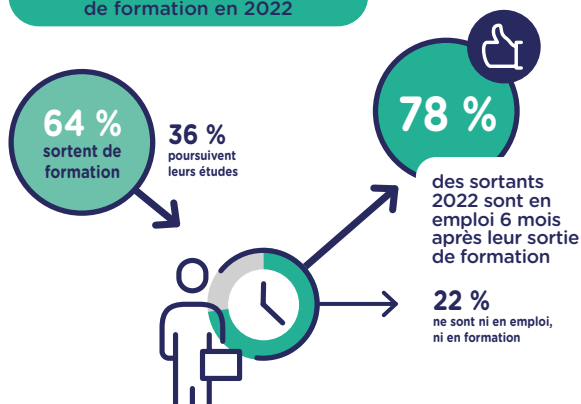
RÉNOVATION DES DIPLÔMES DE LA FILIÈRE MAINTENANCE DES VÉHICULES

A la demande de la branche des services de l'automobile (délibération paritaire n°13-23), l'ANFA a initié des travaux de rénovation des trois diplômes de l'Education Nationale (CAP, Bac pro, BTS) de la filière maintenance des véhicules - Option A (Véhicule Particulier), B (Véhicule de Transport Routier), C (Motocycle).

Ce projet, présenté à la Commission Professionnelle Consultative « Industrie » du 17 novembre 2023, prévoit la mise en œuvre, dès la rentrée 2025, de diplômes actualisés au regard des évolutions sectorielles (électrification du parc, électronique embarquée, etc.) et harmonisés, dans leur architecture, avec les certifications professionnelles de branche.

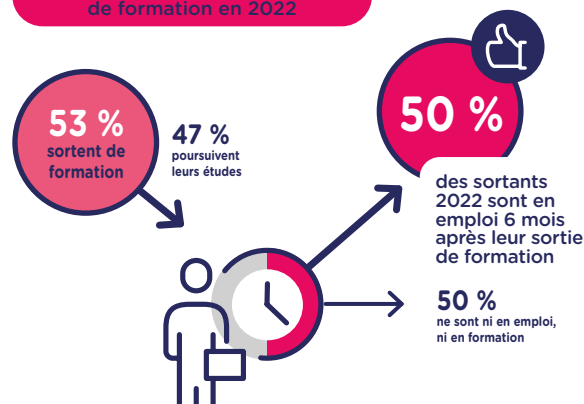
INSERTION SORTANTS 2022

858 APPRENTIS
en dernière année
de formation en 2022



2022	Taux de poursuite d'études	Taux d'emploi
CAP	45 %	65 %
Bac pro	38 %	82 %
BTS	19 %	83 %

807 LYCÉENS
en dernière année
de formation en 2022



2022	Taux de poursuite d'études	Taux d'emploi
CAP	53 %	20 %
Bac pro	47 %	53 %
BTS	32 %	71 %

NOTE DE LECTURE

38 % des apprentis terminant un Bac pro Maintenance Option B VTR poursuivent leurs études. Parmi ceux qui ne poursuivent pas (≈ 62 %), 82 % sont en emploi 6 mois après la sortie de formation.

Source : InserJeunes, sortants 2022, hors emploi non salarié, à l'étranger et auprès de particuliers

Traditionnellement élevée, l'insertion professionnelle des jeunes formés aux métiers de la maintenance VTR est en progression, pour les lycéens (+ 10 points entre 2020 et 2022) comme pour les apprentis (+ 11 points entre 2019 et 2022). **Il s'agit de la filière de formation technique en apprentissage qui offre les meilleures chances d'insertion.** En raison de la moindre attractivité de ces métiers et face aux besoins croissants de main d'œuvre, les entreprises ont en effet traditionnellement recours à l'alternance pour former et embaucher durablement du personnel.

Le dynamisme de l'appareil de formation et d'insertion, notamment de l'apprentissage, ne doit pas éluder une problématique importante de déperdition de jeunes, tout au long du parcours de formation. En effet, l'analyse du devenir des jeunes en première année de Bac pro (à partir des données ANFA / InserJeunes), permet d'appréhender la période charnière de la fin de formation et du début de vie active. Elle révèle **plusieurs facteurs qui contribuent, quel que soit le mode de formation, à détériorer l'insertion dans la branche tels que les abandons entre la première et la terminale, la non-obtention du diplôme ou la poursuite d'études vers d'autres spécialités de formation.**

La filière VTR fait généralement l'objet d'un vœux secondaire dans les choix d'orientation des jeunes analysés sur la plateforme Affelnet. Ceci explique en partie la problématique d'abandon entre la première et la terminale qui concernait, en 2021-2022, 9 % des jeunes inscrits en première bac pro maintenance VTR (*pour aller plus loin : Autofocus effectifs insertion n°106*).



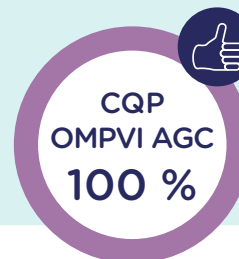
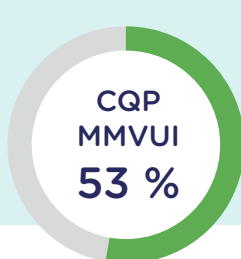
78 % des apprentis formés à la maintenance VTR sont en emploi six mois après leur sortie de formation.

(Source : Inserjeunes)

Les certifications de branche sont également plébiscitées par les entreprises du secteur du véhicule industriel. Régulièrement actualisées au gré des évolutions des métiers (cf. Actualités des certifications de la filière ci-après), elles présentent un taux d'emploi particulièrement élevé. En effet, les titulaires d'une certification

du domaine VUI étaient, en 2022, **tous en emploi** 6 mois après leur sortie de formation (à l'exception du CQP Mécanicien de maintenance véhicule utilitaire et industriel, généralement préparé par des demandeurs d'emploi pour qui les spécificités du métier peuvent être plus longues à acquérir).

TAUX D'INSERTION DES TITULAIRES D'UNE CERTIFICATION DU DOMAINE MAINTENANCE VUI EN 2022 (6 MOIS APRÈS LA SORTIE DE FORMATION)



- **TEAVVUI** (Technicien expert après-vente véhicule utilitaire et industriel)
- **MMVUI** (Mécanicien de maintenance véhicule utilitaire et industriel)
- **MVUI** (Mécanicien véhicules utilitaires et industriels, anciennement dénommé MSVUI avant son enregistrement au RNCP)
- **OMPVI AGC** (Opérateur maintenance pneumatiques véhicules industriels, agricoles et génie civil, anciennement dénommé OSMPI avant son enregistrement au RNCP).

Source : ANFA, enquête insertion certifications sortants 2022

ACTUALITÉS DES CERTIFICATIONS DE LA FILIÈRE VÉHICULES INDUSTRIELS

Les métiers des services du véhicule industriel (vente, maintenance et pneumatiques) constituent une filière complète au sein du Répertoire National des Qualifications des Services de l'Automobile (RNQSA), allant du niveau ouvrier à cadre. À chacune des qualifications, correspond une certification de branche, accessible par différents modes d'accès (contrat de professionnalisation, formation continue, Préparations Opérationnelles à l'Emploi Collectives pour les demandeurs d'emploi, et/ou la Validation des Acquis de l'Expérience).

En 2023, **trois certifications (CQP TEAVVUI / CQP OMPVI AGC / CQP MVUI) ont été enregistrées au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP)** et sont donc éligibles à un financement CPF (Compte Personnel de Formation), PTP (Projet de Transition Professionnelle) et à la VAE (Validation des Acquis de l'Expérience). Elles sont désormais positionnées sur un niveau de qualification reconnu par l'Etat.

En 2021, **les CQP du domaine de la maintenance des pneumatiques VI ont été rénovés** afin de tenir compte des évolutions liées aux interventions sur pneus connectés et de mieux distinguer les activités de l'Opérateur Maintenance Pneumatiques VI (CQP OPMVI) de celles de l'Opérateur Spécialiste Maintenance Pneumatiques VI (CQP OSMPI, devenu, à la suite de l'enregistrement au RNCP, OMPVI AGC (Agricultures et Génie Civil)).

Enfin, en 2022, **une certification Opérateur de vérification des dispositifs embarqués (CQP OVDE) a été créée**, à la demande des partenaires sociaux, pour répondre aux besoins de recrutement et de qualification des personnels en charge des activités d'inspection périodiques dans les centres agréés.

FOCUS SUR LE CQP OPÉRATEUR DE VÉRIFICATION DES DISPOSITIFS EMBARQUÉS



La formation préparant au CQP OVDE est axée sur trois dispositifs :

- Le chronotachygraphe qui enregistre les temps d'activité et de repos du conducteur
- L'éthylotest anti-démarrage (EAD) qui empêche le démarrage d'un véhicule si le conducteur est en état d'ébriété
- Le taximètre qui détermine le prix de la course en fonction de la durée et de la distance du trajet

Ce CQP prépare à l'habilitation, par l'employeur, du futur opérateur pour exercer ce métier dans le cadre réglementé d'un système qualité. L'opérateur habilité réalise l'inspection, identifie les anomalies, remet aux normes, remplace les éléments défectueux et atteste de la conformité de l'appareil.

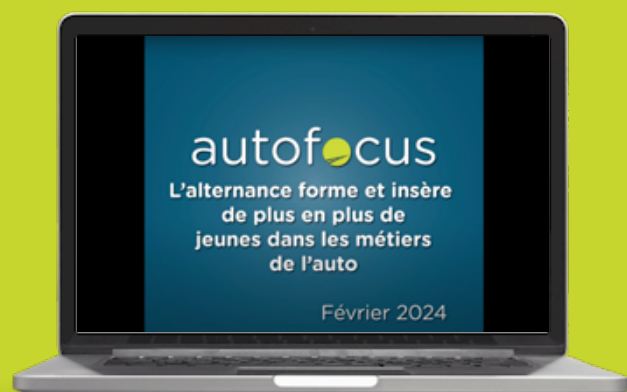
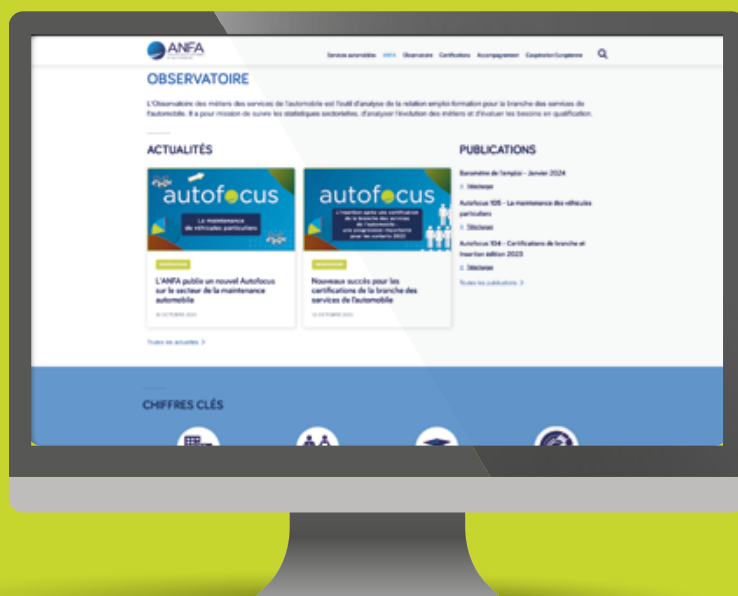
Il s'agit d'une formation courte, de 6 à 12 mois, articulée autour de trois blocs de compétences (chronotachygraphe, EAD, taximètre). Elle s'adresse à tout public souhaitant mener une démarche rigoureuse de vérification sur véhicules légers, utilitaires et poids lourds.

Elle peut intéresser autant les demandeurs d'emploi, les salariés en poste ou en reconversion mais aussi les jeunes souhaitant entrer dans les métiers de la maintenance VI.

Le CQP OVDE est accessible par contrat de professionnalisation, par la voie de la formation continue, et par le dispositif de branche permettant une reconnaissance de l'expérience.

DÉCOUVREZ TOUTES LES DONNÉES ET LES PUBLICATIONS DE L'OBSERVATOIRE SUR LE SITE DE L'ANFA

anfa-auto.fr/observatoire



ET DÉCOUVREZ EN VIDÉO LES DERNIÈRES ÉTUDES DE L'OBSERVATOIRE



À propos de l'ANFA

L'ANFA est chargée par la Commission Paritaire Nationale de la mise en oeuvre de dispositifs relevant de la politique nationale de formation de la branche des Services de l'Automobile. À ce titre, l'ANFA :

- anime l'Observatoire des métiers des services de l'automobile (OPMQ de branche) et apporte une expertise dans le cadre de la GPEC,
- propose une ingénierie des dispositifs de formation professionnelle,
- élabore des certifications,
- assure la promotion des métiers,
- développe l'apprentissage, notamment via les réseaux des CFA Pilotes.

Observatoire ANFA
2, rue Capella - 44470 Carquefou
Tél. : 02 44 76 21 50
observatoire@anfa-auto.fr • www.anfa-auto.fr

Directrice de la publication : Guillaume Faurie
Directrice de rédaction : Valérie Chiron
Rédaction : Marion Vidal
Édition et création : Service Communication ANFA

