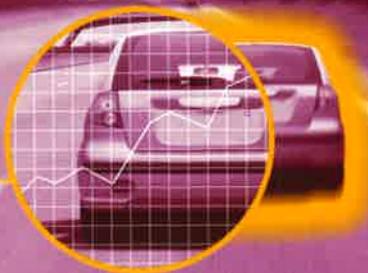


La lettre
de l'observatoire
de l'ANFA



juin 2004

► Portrait sectoriel : commerce et réparation des véhicules industriels

Le secteur du Véhicule Industriel est un secteur intermédiaire entre la construction de poids lourd,

pour lequel, il distribue et/ou entretient les véhicules produits ;

et les usagers qui sont principalement des transporteurs.

À ce titre, il constitue un secteur de service à l'industrie.

Confrontées à un environnement économique, réglementaire et technologique

en évolution, les entreprises du véhicule industriel tentent de s'adapter et de mettre en place de nouveaux modes d'organisation du travail et développent de nouveaux services.

Ce portrait sectoriel se propose de mettre en exergue les tendances fortes d'évolution au regard des caractéristiques de la filière formation.

Le secteur du commerce et de la réparation de véhicules industriels (VI) rassemble :

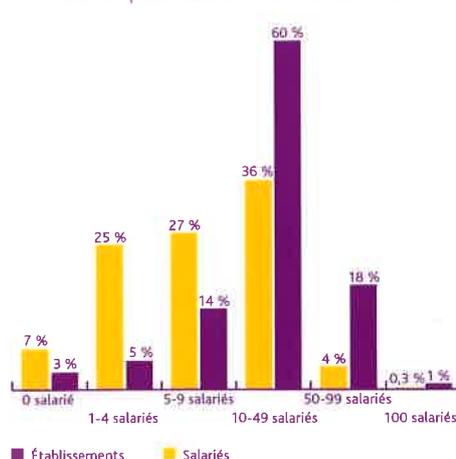
- **1 180 établissements⁽¹⁾** sur le territoire national, dont 41 % comptent au moins 10 salariés,
- **14 770 salariés⁽²⁾**, dont 79 % dans les établissements de plus de 10 salariés.

Les entreprises du VI sont de taille relativement importante au regard de l'ensemble de la branche. En effet, dans le secteur du poids lourd, 41 % des établissements ont plus de 10 salariés, contre 9 % seulement dans l'ensemble de la branche des services de l'automobile. Ainsi, **les entreprises du poids lourd comptent en moyenne 13 salariés par établissement** alors que dans le commerce et la réparation automobile, la taille moyenne est de 5 salariés par établissement.

En effet, le taux d'entrée⁽⁴⁾ était en 1995 de 11,6 %, il est passé à 17 % en 2001 ; le taux de sortie⁽⁵⁾, quant à lui, est passé de 10,1 % en 1995 à 16 % en 2001.

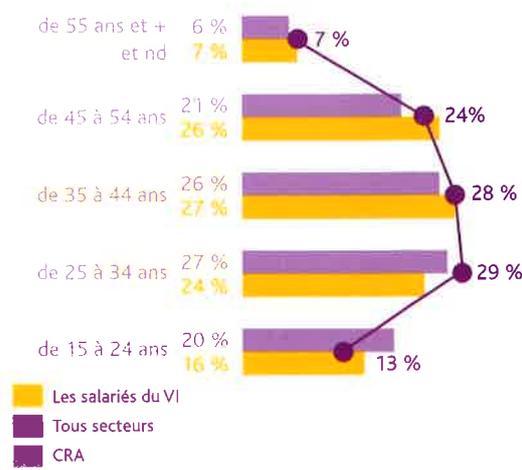
On assiste, de plus, à une progression de la moyenne d'âge qui montre une tendance au vieillissement des salariés. En effet, la moyenne d'âge était de 36,8 ans en 1995, elle a progressé de 1 an puisqu'elle atteint désormais 37,8 ans. Cette moyenne d'âge est supérieure de près de deux ans à la moyenne du secteur du commerce et de la réparation automobile en raison principalement de la plus faible présence des jeunes salariés de moins de 25 ans et d'une représentation plus importante des salariés de plus de 45 ans.

Les établissements et les salariés du VI par taille d'établissement



Source : INSEE, Sirene 2003 et DADS 2001.

Pyramide des âges



Source : INSEE, DADS 2001

Globalement, en terme d'évolution on peut relever une certaine stabilité des effectifs, de l'ordre de 15 000 salariés (qui restent inchangés par rapport à l'enquête précédente⁽³⁾). Cependant, la mobilité interne s'accroît, à l'entrée comme à la sortie du secteur.

(1) INSEE SIRENE 2003

(2) INSEE DADS 2001

(3) La distribution et la réparation de VI - ANFA Observatoire - 1998

(4) Tx d'entrée = Nbr d'entrées / population salariée*100

(5) Tx de sortie = Nbr de sorties / population salariée*100

► Le secteur du transport : principal client des entreprises du VI

Le principal « client » du secteur du VI est le secteur du transport, dont l'évolution économique influe beaucoup sur l'activité des entreprises du VI. Or, la situation économique du transport routier s'est fortement dégradée depuis 2002 ; ce qui a pour conséquence directe une baisse de l'activité des entreprises du VI tant au niveau des achats de véhicules neufs (seulement 10 % des investissements des entreprises de transport ont été consacrés à cet objectif en 2003, contre 20 % en 2000) que du kilométrage parcouru qui, en diminuant, réduit d'autant l'usure du véhicule et donc sa maintenance et ses révisions.

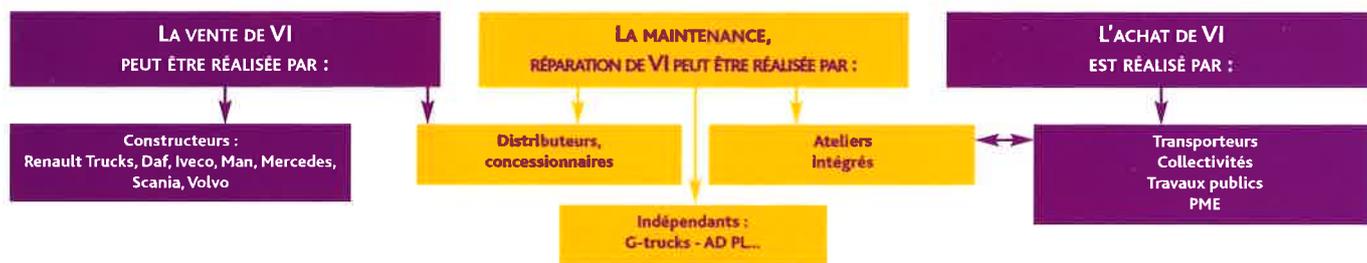
Qu'en est-il de l'évolution de l'atelier intégré ?

Le choix pour une entreprise de transport d'internaliser ou externaliser l'activité réparation maintenance procède de plusieurs facteurs :

- le taux d'activité : en période de croissance économique (telle qu'en 2000), la tendance est à l'externalisation alors qu'en période de ralentissement économique, on observe un retour à l'internalisation de l'activité maintenance/réparation ;
- la difficulté à gérer un atelier en terme de GRH (coût/recrutement/ adaptation des compétences) et d'espace (place nécessaire à l'activité) qui est corrélative à la taille de l'entreprise ;
- la réactivité permanente et la disponibilité de l'équipe de maintenance, qu'impose

le système de production en flux tendus, semblent plus efficaces lorsque l'entreprise de transport dispose de ses propres compétences. À cet effet, les entreprises du VI développent de nouvelles stratégies commerciales (élargissement des plages horaires, engagement sur les délais d'intervention et les résultats...) ;

- cependant, une dichotomie s'opère : l'entretien courant est généralement conservé dans l'atelier alors que les activités dites « d'usure » semblent de plus en plus externalisées (freinage, démarrage, embrayage...) ; les activités de réparations (gros œuvre) sont généralement externalisées.



► Réglementation : nouvelle distribution et amélioration de l'environnement et de la sécurité

1) La nouvelle réglementation européenne (1 400 – 2002), qui tend à libéraliser le marché de la distribution des véhicules et des pièces détachées, a conduit les constructeurs à redéfinir les contrats qu'ils avaient avec leurs distributeurs. Si l'on essaie d'identifier les différentes démarches mises en œuvre par les constructeurs, on peut relever deux points caractéristiques :

- la plupart d'entre eux ont opté pour une distribution sélective en fonction de critères quantitatifs pour la vente des poids lourds et de critères qualitatifs pour l'après-vente ; sauf la marque au losange qui a fait le contraire : critères qualitatifs pour la distribution et critères quantitatifs pour l'après-vente. En conséquence, Renault Trucks limite quantitativement son réseau d'après-vente, ce choix stra-

tégique s'inscrit dans la perspective de limiter la concurrence sur le marché de l'après-vente ;

- une nouvelle expérimentation est développée en matière de distribution des poids lourds par le constructeur Volvo, qui a transformé ses concessionnaires en agents commerciaux et récupéré à son actif la vente des poids lourds.

Le règlement a ouvert le champ à une concurrence très active autour de la pièce de rechange, en permettant aux utilisateurs (réparateurs de VI, négoce...) de s'approvisionner en pièces d'origine ailleurs que chez le concessionnaire.

2) Les normes européennes concernant l'environnement et la sécurité routière influent de manière non négligeable sur l'activité des établissements du poids lourd, que ce soit en matière de technologie (les normes anti-pollution ont considérablement fait évoluer les motorisations) ou de développement de nouvelles offres de services induit par la multiplication des contrôles obligatoires. L'objectif pour les professionnels du véhicule industriel est donc de développer le service auprès des entreprises de transport afin de multiplier les occasions de visite en atelier. Les visites et contrôles obligatoires constituent, à ce titre, des occasions particulières, prévisibles et régulières, à partir desquelles le technicien pourra proposer des interventions de maintenance complémentaires.

► La technologie informatique au service de l'environnement et de la sécurité

L'introduction progressive de l'électronique et de l'informatique dans les modèles répond à plusieurs exigences :

► **1) Le respect de la réglementation sur les émissions de gaz polluants** qui a conduit les ingénieurs motoristes à travailler sur la combustion (d'où le développement par exemple de l'injection haute pression à commande hydraulique) et sur l'échappement des gaz.

► **2) L'amélioration de la sécurité routière** qui passe par l'introduction de nouveaux systèmes d'assistance à la sécurité tels que les limiteurs de vitesse, les régulateurs de stabilité qui maintiennent les trajectoires (ESP) ou les distances de sécurité (ACC) ou encore préviennent par un effet sonore le conducteur lorsque le camion quitte sa voie de façon non intentionnelle (LGS). Mais la recherche de sécurité a aussi conduit au développement des coussins gonflables et ceintures à trois points équipés de prétensionneurs.

► **3) La dynamique commerciale par l'innovation**, qui s'inscrit dans l'amélioration du rendement du coût kilométrique et porte essentiellement sur l'automatisation des boîtes de vitesse (système sophistiqué qui suppose des installations à commande électronique du freinage et de l'injection).

Ces évolutions sont devenues indispensables en raison des obligations légales de temps de conduite, de la sécurisation du chargement et de l'optimisation des trajets.

L'apparition des calculateurs pour gérer les gros équipements du véhicule – moteur, boîte de vitesses, freinage, suspension – et la nécessité de les faire réagir entre eux, a conduit les constructeurs à mettre au point des systèmes de faisceaux électriques sophistiqués où circulent simultanément des informations codées.

Ainsi les véhicules sont devenus de plus en plus complexes avec la multiplication des fonctions, la transmission des informations pour le diagnostic, et les futurs équipements pour la télématique, le télé-diagnostic et le suivi par satellite.

En outre, ces nouvelles technologies impliquent d'avoir les « clés » pour leur diagnostic c'est-à-dire l'information technique et les outils de diagnostic. Or, ceci suppose pour les concessions une mise à jour régulière de leurs outils de diagnostic, de l'information technique et de la compétence des salariés.

Si, depuis la fin des années 90, l'électronique embarquée s'est généralisée avec le développement du pilotage moteur et du multiplexage, cette technologie s'est fortement accélérée depuis 2002 avec l'informatisation des systèmes qui rend obligatoire un reparamétrage systématique après chaque opération requérant les codes constructeurs.

► Les indicateurs régionaux

	Nombre d'établissements	Nombre de salariés	Taille moyenne des étab.	Parc VI au 01/01/2003	Parc / salariés	Nb de jeunes dans filière VI 2003-2004	Poids de la filière VI	% d'apprentis	% Niveau IV	Jeunes en formation pour 100 salariés
Alsace	29	511	18	14 882	29	227	10 %	47 %	26 %	44
Aquitaine	54	756	14	27 376	36	234	7 %	22 %	23 %	31
Auvergne	54	615	11	13 054	21	152	10 %	44 %	22 %	25
Basse-Normandie	41	552	13	12 476	23	217	11 %	30 %	32 %	39
Bourgogne	52	668	13	15 483	23	126	5 %	79 %	17 %	19
Bretagne	78	876	11	30 368	35	365	9 %	26 %	17 %	42
Centre	62	775	13	23 008	30	223	7 %	57 %	17 %	29
Champagne Ard.	50	812	16	35 221	43	121	6 %	31 %	18 %	15
Corse	4	40	10	1 783	44	2	1 %	100 %	0 %	5
Franche Comté	34	339	10	10 897	32	83	5 %	60 %	12 %	24
Haute-Normandie	37	453	12	16 111	36	161	8 %	26 %	19 %	36
Ile-de-France	87	1 257	14	55 598	44	444	4 %	72 %	27 %	35
Languedoc-Rous.	33	420	13	14 840	35	148	5 %	27 %	19 %	35
Limousin	12	154	13	6 861	45	73	8 %	32 %	30 %	47
Lorraine	52	611	12	19 497	32	392	13 %	34 %	17 %	64
Midi-Pyrénées	61	564	9	21 678	38	145	4 %	39 %	13 %	26
Nord-Pas-de-Calais	69	993	14	28 952	29	318	6 %	30 %	18 %	32
PACA	68	822	12	33 082	40	563	10 %	24 %	19 %	68
Pays de la Loire	81	1 003	12	14 955	15	285	6 %	63 %	28 %	28
Picardie	32	366	11	16 611	45	139	6 %	22 %	22 %	38
Poitou-Charentes	43	550	13	31 211	57	228	10 %	24 %	36 %	41
Rhône-Alpes	147	1 632	11	55 622	34	474	7 %	37 %	21 %	29
France	1 180	14 770	13	499 566	34	5 120	7 %	39 %	23 %	35

► Un marché de l'après-vente VI en baisse en raison

1) de la fiabilité des véhicules

Le parc actuel est en effet constitué de véhicules récents, des générations 2000 à 2002, équipés d'une technologie plus sûre, ne nécessitant pas de visites fréquentes. La réglementation routière, plus stricte qu'auparavant, limite l'usage des véhicules, tant en vitesse qu'en durée d'utilisation.

2) du ralentissement du secteur économique du transport

La baisse des transports a pour première conséquence une diminution du kilométrage par véhicule et donc de l'usure des équipements ; mais aussi une baisse de la sous-traitance auprès des garages VI de la maintenance des poids lourds.

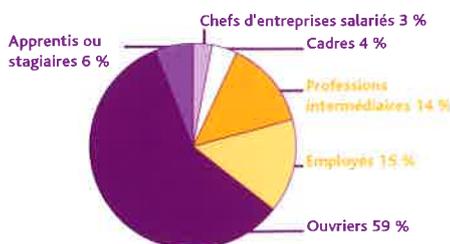
3) de l'accroissement de la concurrence

Les enseignes indépendantes spécialisées dans l'après-vente VI telles que AD-PL ou G trucks se développent progressivement et devraient pouvoir bénéficier de la nouvelle réglementation européenne.



► Des emplois à dominante ouvrière et principalement masculins

Les salariés du VI par CSP

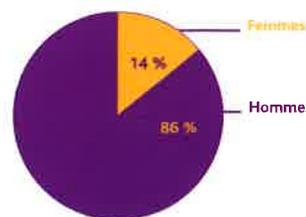


Source : INSEE, DADS 2001

Plus de la moitié des salariés du secteur VI sont des ouvriers d'ateliers, qualifiés ou très qualifiés. La faible proportion d'apprentis traduit le défi des prochaines années : attirer plus de jeunes.

L'emploi féminin reste très marginal dans les entreprises du VI.

Les salariés du VI par sexe



Source : INSEE, DADS 2001

► Des emplois difficiles à pourvoir

Les recrutements réalisés par les entreprises du véhicule industriel⁽⁶⁾ :

- 1) portent principalement sur des postes de mécaniciens/techniciens (69 % des recrutements contre 47 % dans le CRA),
- 2) se font plutôt auprès de personnes de plus de 25 ans (73 % dans le VI contre 66 % dans le CRA),
- 3) donnent une priorité plus importante à l'expérience (17 % n'avaient pas de diplômes contre 11 % dans le CRA) et dans le cas d'un recrutement d'un jeune salarié, le diplôme attendu semble être plutôt le bac pro (21 % dans le VI contre 17 % dans le CRA).

⁽⁶⁾ Enquête Recrutement ANFA Observatoire 2002

Les entreprises du VI rencontrent des difficultés importantes lorsqu'elles souhaitent recruter :

- parmi les entreprises qui ont recruté, 32 % déclarent ne pas avoir recruté toutes les personnes voulues (contre 23 % en moyenne sur l'ensemble du CRA) ;
- parmi les entreprises qui n'ont pas recruté, 20 % déclarent avoir voulu recruter et ne pas l'avoir fait à cause d'un manque de candidats (contre 10 % sur le CRA).

Ces difficultés s'inscrivent principalement dans :

- des problèmes d'attractivité des métiers du poids lourd et particulièrement de la maintenance poids lourd ;
- la concurrence intersectorielle en particulier du transport qui bénéficierait d'une plus grande visibilité auprès des jeunes.

Cependant, le marché de l'emploi dans le secteur du VI, est extrêmement sensible à la conjoncture économique. Or, si les difficultés que rencontrent ces entreprises apparaissent relativement structurelles, elles n'en demeurent pas moins assez atténuées dans un contexte de ralentissement économique.

► Zoom sur le métier de mécanicien-technicien de maintenance V I

MAINTENANCE

Il assure l'entretien courant d'un véhicule industriel et sa maintenance : vidange, niveaux, contrôles. Il est appelé à intervenir sur plusieurs types de produits : tracteurs routiers, remorques, porteurs, mais aussi autocar, fourgons, engins de chantiers...

Pour cette activité, il est amené à utiliser du matériel informatique (afin d'actualiser les calculateurs mais aussi pour mesurer et contrôler les organes liés à la sécurité routière).

DIAGNOSTIC

Il procède au diagnostic du véhicule en utilisant du matériel électronique. Il entre en communication avec l'électronique embarquée du véhicule en utilisant l'outil informatique (boîtier de diagnostic), ce qui doit lui permettre de détecter une anomalie sur le moteur et ses périphériques, les organes tels que boîtes de vitesses mécaniques ou automatiques, freins, direction ou encore les circuits électriques, électroniques, pneumatiques, hydrauliques et de climatisation.

RÉPARATION

Il procède à intervalle régulier à l'entretien et le renouvellement des pièces d'usure : frein, embrayage, batterie, alternateur mais aussi à la réparation et à la réfection d'organes défectueux tels que chaîne cinématique, moteur ; et intervient dans le cadre d'accident de la route.

SPÉCIALISATION

Il peut en effet être spécialisé, particulièrement dans deux domaines :

- spécialisation pneumatique : dans ce cas, il contrôle et règle les trains roulants, intervient sur les systèmes de freinage et de suspension ;
- spécialisation frigoriste : il doit pouvoir intervenir rapidement sur les systèmes de climatisation sous températures dirigées, qui équipent les véhicules transportant des denrées périssables.

► La filière de formation Véhicule Industriel

La filière de formation en véhicule industriel est constituée d'une filière courte en 2 ans, le CAP et une filière longue : BEP, Bac Pro, pouvant déboucher sur un BTS MAVA.

Il n'existe pour l'instant pas de CQP spécifique à la mécanique VI.

Les BEP et CAP de la filière ont fait l'objet d'un renouvellement en 2003-2004. Ils seront mis en œuvre en septembre 2004. Le BEP de maintenance des véhicules et

des matériels est désormais un BEP commun aux filières de l'automobile (VL, VI, Moto), aux matériels de parcs et jardins, aux engins de travaux publics et aux tracteurs et matériel agricole. Le rapprochement entre les véhicules industriels et les engins de chantiers/tracteurs permettra aux jeunes en formation de BEP à dominante VI de disposer de solides connaissances théoriques sur des énergies utiles aux véhicules industriels (hydraulique, pneumatique). Il permettra

également un accroissement des connaissances en mécanique lourde mais sera peu professionnalisant.

Le CAP Mécanicien en Maintenance de Véhicules option Véhicule Industriel dans sa nouvelle version, a pour finalité de former des jeunes à l'entretien périodique sur véhicules industriels. Si la finalité du CAP n'est pas de diagnostiquer et de réparer des éléments électroniques, les activités d'entretien périodique s'inscrivent aujourd'hui dans un environnement

électronique complexe : c'est pourquoi la réactualisation des indicateurs de maintenance (sur le calculateur) et des connaissances basiques sur l'environnement multiplexé font partie intégrante du programme du nouveau CAP.

Le renouvellement du Bac Pro Maintenance de Véhicules Automobiles option Véhicule Industriel date de 2001 : son cœur de métier est le diagnostic et la réparation de véhicules industriels assorti de compétences relationnelles avec les chauffeurs (réception, conseil, restitution). Le BTS MAVA option VI date de 1997. Il fera vraisemblablement l'objet d'un prochain renouvellement. Il a une double finalité : former des « experts » en maintenance et diagnostic de véhicules industriels et des « managers » aptes à gérer une activité d'après-vente et encadrer un service - clientèle.

Au niveau national, 5 115 jeunes préparaient une formation dans la filière Véhicule Industriel sur l'année scolaire 2003/2004. Les effectifs dans la filière VI sont plus nombreux sous statut scolaire, où l'on compte 2 939 jeunes en formation qui préparent majoritairement un BEP pour 67 % d'entre eux. Les effectifs en apprentissage sont quant à eux de l'ordre de 1 984 jeunes qui, pour l'essentiel préparent un CAP (41 %). À ces effectifs, il convient d'ajouter 192 jeunes qui préparent un diplôme de la filière VI sous contrat de qualification, ces derniers préparent essentiellement un Bac Pro (73 %). Si globalement, les effectifs en formation dans la filière véhicule industriel restent relativement stables oscillant entre 5 100 jeunes et 5 200 jeunes selon les années, ce rapide constat masque des changements en profondeur dans l'orga-

nisation de la filière. En effet, le nombre de jeunes en lycée, a diminué de 9,3 % depuis 1998 (cette baisse concerne tous les diplômes et surtout le CAP). Les effectifs en apprentissage ont quant à eux augmenté de 3,9 %, en raison du développement de la filière BEP / Bac pro. De plus, les effectifs en contrats de qualification, certes modestes, ont doublé sur cette période. Cependant, sur la dernière année considérée, on enregistre une baisse plus importante des effectifs en apprentissage (- 2,7 % d'apprentis à la rentrée 2003 par rapport à la rentrée 2002) qu'en lycée (- 1,3 %).

Les effectifs en formation dans la filière VI en 2003 et évolution entre 1998 et 2003

	Effectif en 03/04	Évolution globale	dont lycée	dont CFA
CAP	954	- 21 %	- 30 %	- 19 %
BEP	2 711	+ 5 %	- 3 %	+ 26 %
Bac Pro	1 163	+ 0,4 %	- 19 %	+ 32 %
BTS	287	+ 7,9 %	- 10 %	+ 40 %



En terme d'insertion, la filière VI se singularise, année après année, par un taux détenteur de CDI, sept mois après la formation, le plus important de toutes les filières de la branche : 41 % en 2002, contre 39 % sur l'ensemble du CRA⁽⁷⁾. On peut y voir ici la caractéristique d'un profil recherché sur le marché de l'emploi. Cependant, les enquêtes IVA/IPA font généralement ressortir chaque année que les jeunes sortant des filières VI ont le taux d'insertion hors CRA le plus élevé de toutes les spécialités. Cette évaporation s'effectuant au profit du secteur de l'industrie (21 % s'y insèreraient en 2002) et des transports (15 % en 2002). Or, les jeunes de cette filière de formation sont d'année en année régulièrement les mieux rémunérés de l'échantillon interrogé par IVA/IPA : en 2002, un lycéen sortant de formation VI touchait sept mois après l'obtention de son diplôme environ 1 088 € net (1 053 € pour un apprenti).

(7) MEN, Enquêtes IVA, IPA 2002.