

LE POINT SUR LE BREVET DE TECHNICIEN SUPERIEUR MAINTENANCE ET APRES-VENTE AUTOMOBILE (BTS MAVA)

Ce dossier est édité par l'Observatoire de
L'Association Nationale pour la Formation Automobile

Service études et prospectives
108, rue du Moulin des Landes
44985 Sainte-Luce-sur-Loire cedex
02.28.01.08.01
observatoire@anfa-auto.fr

A participé à cette édition :

Jocelyn GOMBAULT

Edition Janvier 2005, Sainte-Luce-sur-Loire (44)

37 pages

TABLE DES MATIERES

Problématiques	3
Méthodes	4
I. L'appareil de formation	5
Effectifs en BTS MAVA	5
Résultats aux examens.....	6
Bac STI ou Bac Pro ?	8
Répartition régionale des établissements et des effectifs en formation	9
II. Situation des anciens élèves / apprentis	11
Secteur d'activité des anciens BTS MAVA	11
Evolution des secteurs	12
Situation comparée CFA/Lycée	14
La poursuite d'étude.....	15
III. Recrutement dans les entreprises du commerce et de la réparation automobile..	16
Type d'entreprise d'embauche dans le CRA	16
Métiers occupés dans le commerce et la réparation automobile.....	17
Enquête recrutement 2002.....	19
IV. Recrutement des entreprises hors commerce et réparation automobile	20
Constructeurs / Bureaux d'étude : des métiers techniques de haut niveau.	20
Le métier et la formation d'expert automobile.....	21
Enseignement.....	23
V. Parcours longitudinaux	23
Mobilité géographique	23
Mobilité dans l'emploi – mobilité sectorielle des lycéens	26
VI. Le BTS MAVA: le point sur les offres d'emploi ANPE	27
Recherche de BTS MAVA dans les annonces ANPE : une image du marché de l'emploi faussée.....	27
Recherche de « réceptionnaire automobile ».	28
VII. BTS MAVA – Option véhicules Industriels.....	29
VIII. Outils et réflexions.....	31
Réflexions pour la Branche	31
Stratégies d'entreprise.....	32
Outils pour une stratégie territoriale.....	33
En conclusion.....	35
ANNEXE : représentation sociale des débouchés professionnels des BTS MAVA par type d'établissement.....	36

PROBLEMATIQUES

Le présent rapport fait suite à un dossier réalisé en 2001 par l'Observatoire sur le même thème. Plusieurs **questions d'actualités** ont fait naître le besoin de réactualiser notre connaissance du principal diplôme préparant aux métiers d'agent de maîtrise et de cadre du secteur :

- Le vieillissement des populations cadres de la branche des Services de l'Automobile.
- La croissance des groupes et le développement des fonctions d'encadrement dans le CRA.
- Les calendriers prévisionnels de renouvellement des référentiels BTS MAVA nous poussent à réétudier la pertinence du double positionnement Management / Technique.
- Le réaménagement des filières technologiques souhaité par le Ministre de l'éducation nationale, pourrait conduire à l'abandon du Bac STI opt. B Système motorisé, aujourd'hui principal approvisionneur de BTS MAVA.
- Les stratégies territoriales d'ouvertures de sections de BTS MAVA font fréquemment l'objet de nombreuses interrogations : qu'est-ce qui doit/peut motiver l'ouverture d'un BTS MAVA dans un CFA ou un lycée ? Sur quels éléments s'appuyer pour défendre une stratégie locale face aux souhaits des acteurs locaux de la formation ?
- Le recrutement de formateurs du GNFA s'effectue au niveau BTS MAVA. Les caractéristiques de ce public doivent pouvoir être identifiées.
- La question de l'expérience professionnelle préalable du jeune personnel enseignant nouvellement nommé en Lycée ou CFA et titulaire de BTS MAVA (comme l'exige la réglementation) constitue enfin une interrogation régulière lors de la mise en place de formations de formateurs.

Le présent rapport vise donc à cerner les contours des métiers liés au BTS MAVA. Il sera suivi d'enquêtes dans les entreprises, réalisées par le Service Suivi des diplômés de l'ANFA dont les conclusions compléteront ou orienteront ce rapport.

METHODES

- Collecte et récupération d'une base de donnée de 422 situations d'anciens élèves de BTS MAVA VP. Récupération des bases auprès des associations d'anciens élèves, des responsables pédagogiques et chefs des travaux des établissements préparant au BTS MAVA et « d'individuels » afin d'identifier la situation professionnelle des promotions 1993 à 2003.

Dans cette base de donnée, 30 établissements sont représentés mais à des degrés variables (entre 1 et 150 individus) C'est pourquoi, une pondération des résultats a été effectuée afin d'améliorer la représentativité de la base en fonction des effectifs en formation par type d'établissement (CFA/Lycée) et par année de promotion.

Exemple de calcul de pondération :

- Soit le ratio x qui a été appliqué aux lycéens de la promotion BTS MAVA 2001.
- Soit a : nombre de lycéen en formation 2000-2001 en France / nombre total d'élèves et apprentis des promotions 93-03 en France = 0,0767
- Soit b : nombre de lycéens en formation 2000-2001 de la base / nombre total d'élèves et d'apprentis de la base (promos 93-03) = 0,1057.
- $a = xb$
- $x = 0,725808816$

Les données des effectifs en formation pour les années antérieures à 1997 manquant de fiabilité, il a été appliqué pour ces années un ratio correspondant à la fonction des courbes de tendance de la répartition des effectifs par type d'établissement (pour les lycées : $a=0,0033x+0,0908$ et pour les CFA $a=0,0046x+0,0166$ (x représentant l'année 1997 = 1 / 1996 = 0 / 1995 = -1 etc) – a représente donc le ratio « nombre de lycéen BTS MAVA en formation 2001 en France / nombre total d'élèves et apprentis des promotions 93-03 en France » pour les années antérieures à 1997)

La pondération a principalement eu pour effet de rehausser la représentativité des promotions de lycée antérieures à 96. L'estimation ainsi produite a été croisée avec les autres outils que nous avons utilisé pour en vérifier la cohérence d'ensemble. Comme cette cohérence a été justifiée, la pondération a été conservée.

De plus, l'expérience des précédentes études et l'observation du système éducatif actuel permet de suggérer une typologie d'établissements préparant au BTS MAVA.

- Lycées préparant au BTS MAVA depuis plus de 10 ans.
- Lycées préparant au BTS MAVA disposant d'une FCIL expertise
- Lycée préparant au BTS MAVA depuis moins de 5 ans
- CFA préparant au BTS MAVA depuis plus de 5 ans
- CFA préparant au BTS MAVA depuis moins de 5 ans

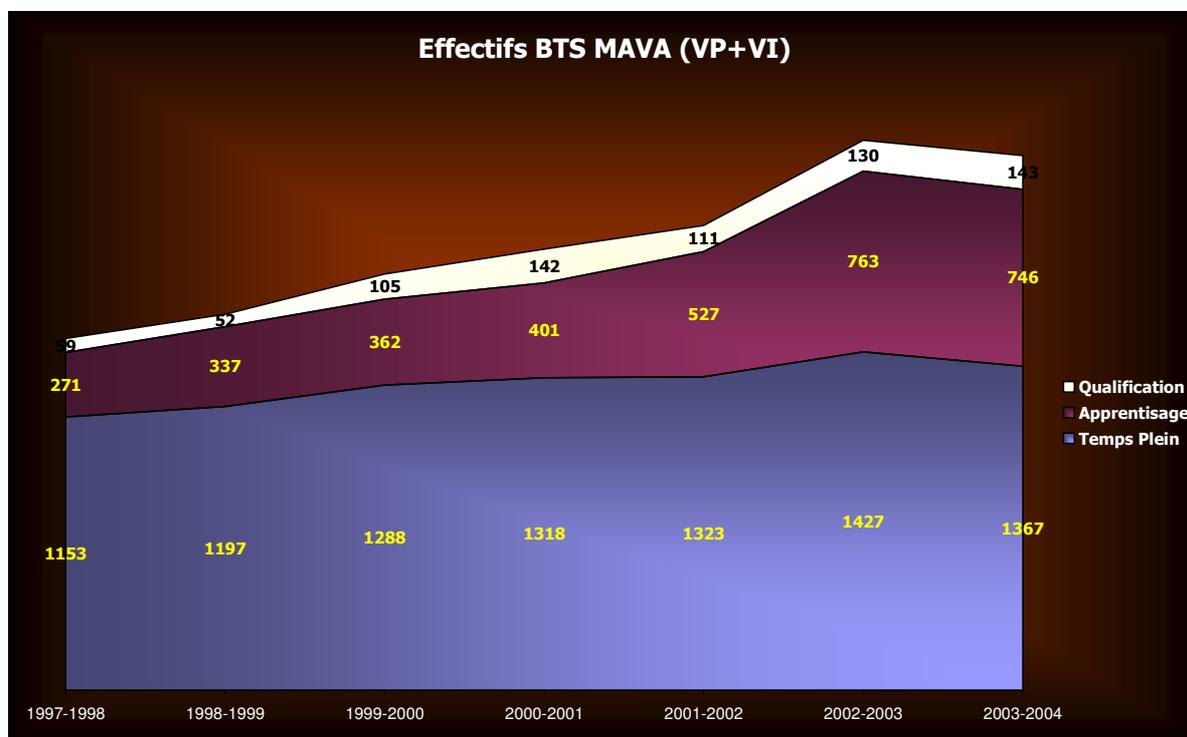
Dans la base de donnée constituée, nous avons veillé à ce que ces 5 types d'établissements soient représentés de manière cohérente à leur répartition nationale.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous ferons donc l'hypothèse que l'échantillon des 422 situations pondérées est conforme à une répartition nationale des situations professionnelles des BTS MAVA.

- Analyse de 51 curriculum vitae pour une approche longitudinale de l'insertion des BTS (les deux tiers sont issus des bases de l'ASFA).
- Analyse de la demande en emploi (annonces presses et ANPE).
- Analyse des bases et indicateurs de l'Observatoire sur les BTS MAVA: effectifs en formation / insertion des diplômés (IVA-IPA) / Enquête recrutement.
- Prospections diverses (Presse – Internet – Entretiens)

I. L'APPAREIL DE FORMATION

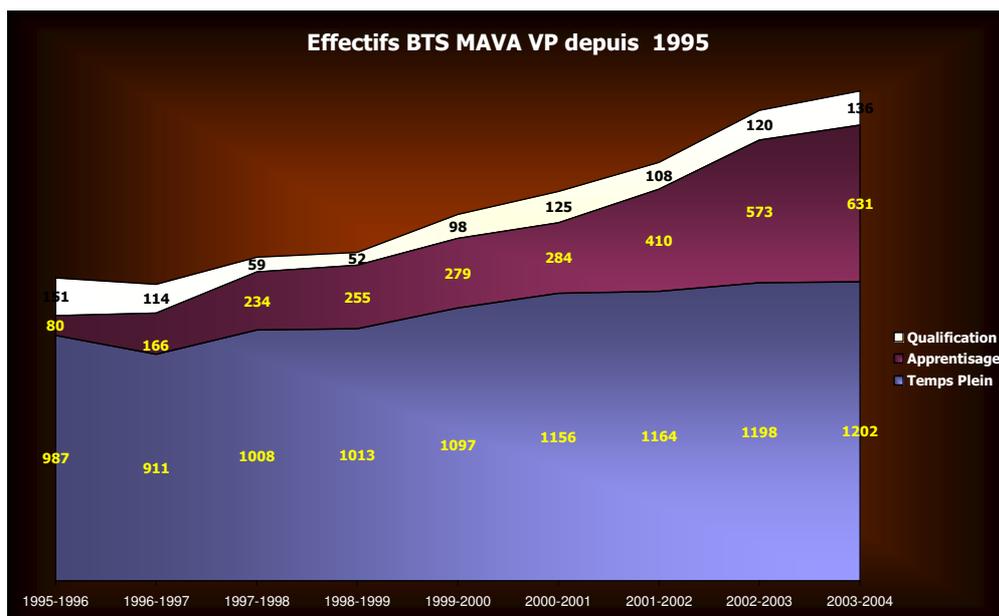
Effectifs en BTS MAVA



En 2003, 2256 jeunes sont apprentis ou élèves en préparation du BTS MAVA. 1969 suivent l'option Véhicule Particulier, tandis que 287 suivent l'option Véhicule Industriel.

Le BTS MAVA subit une profonde mutation de son appareil de formation : les apprentis représentent aujourd'hui un tiers des effectifs totaux de BTS MAVA alors qu'ils ne représentaient, il y a 6 ans, qu'un quart de ces effectifs. A ce titre, **les apprentis BTS MAVA en apprentissage ont crû de +175% entre 1997-98 et 2003-04.** L'accroissement de l'apprentissage des BTS MAVA a principalement eu lieu entre les promotions 2001-02 et 2002-03 avec une augmentation de +45% des effectifs en formation.

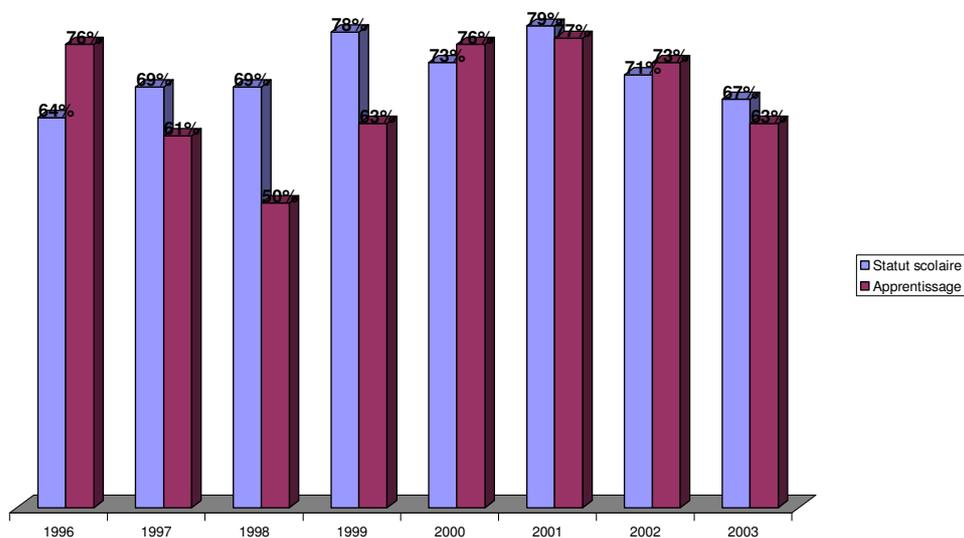
La présence de BTS MAVA en trois ans dans certains CFA peut impacter positivement les effectifs en formation en CFA pour un flux plus faible.



Résultats aux examens

Lors du rapport BTS MAVA 2001, l'Observatoire avait souligné la relative faiblesse des résultats aux examens des BTS MAVA en apprentissage : en 1999, les résultats aux examens étaient de 78% en statut scolaire et de 63% en apprentissage.

Réussite aux examens comparés BTS MAVA VP : Statut scolaire / Apprentissage 1996-2003



Depuis 2000, on ne constate plus les écarts entre lycéens et apprentis constatés antérieurement. Les apprentis disposent même de meilleurs résultats en 2000 et 2002. Plus dommageable, alors que le nombre de reçus général (CFA et Lycée) était en constante progression depuis 1996, **nous constatons depuis 2001 une baisse notable des réussites aux examens** : en 2003, le BTS MAVA était le diplôme

significatif¹ le plus difficile à décrocher de la branche (alors que ce sont généralement les BEP et les diplômés de la filière VI qui sont dans cette situation).

Ce phénomène impacte lourdement les effectifs de **diplômés** de BTS MAVA VP : En effet, **alors que les effectifs totaux en formation augmentent de 23% entre 2001 et 2003, le nombre de diplômé chute de 7%** sur la même période :

- Alors que les effectifs en lycée ont crû de 4% entre 2001 et 2003, ils ont perdu sur la même période 14% de diplômés.
- Les effectifs en CFA ont plus que doublé entre 2001 et 2003 (+102%). Pourtant, il n'y a sur cette période que 24% de diplômés BTS MAVA en apprentissage en plus.

Lors de l'examen 2003, 508 BTS MAVA VP ont donc réussi leur examen pour 554 en 2001.

BTS MAVA EN PRIMO-INSERTION

Depuis plusieurs années, les enquêtes IVA/IPA du ministère de l'Education Nationale distinguent un profil spécifique pour les BTS MAVA :

Issus en majorité de Lycées technologiques, l'insertion des BTS MAVA dans le Commerce et la Réparation Automobile n'est pas fameuse : la concurrence intersectorielle est lourde.

- Les données IVA/IPA **2001** indiquent un taux d'insertion dans le secteur à **40%** (48% pour l'ensemble des diplômés) ...et donc un taux d'évaporation de 60%.
- L'insertion des BTS dans le CRA est toutefois plus importante s'ils proviennent de CFA (2 BTS de CFA sur 3 s'inséraient dans le CRA en 2001).
- Les principaux secteurs d'évaporation 2001 des jeunes BTS MAVA sept mois après être sorti de formation, seraient toujours l'« *Industrie mécanique-électricité-métallurgie* » (15%)... (ce qui n'est pas inédit par rapport aux secteurs d'évaporation de l'ensemble des diplômés de la branche) et le secteur « *Entreprises de services (banques, assurances, cabinets conseil, etc* » (9%) ... (ce qui par contre, est plus original)

Les dernières données **2002** sur l'insertion dans la vie active des Lycéens et l'insertion professionnelle des apprentis soulignent encore la faible insertion des niveaux III en maintenance automobile (un taux d'évaporation de 54%) dans les entreprises de la branche (malgré un excellent taux d'emploi : 83%). Les taux d'évaporation des niveaux

¹ plus de 100 candidats présentés à l'examen

III sont d'année en année très semblable aux taux d'évaporation des niveaux V dans la branche (les niveaux IV enregistrant la meilleure insertion dans la branche.)

Pour la première année les **taux d'emploi** des BTS MAVA VP sont significatifs quels que soit le mode de formation. Nous pouvons donc en avoir une estimation :

- Taux d'emploi BTS MAVA VP Lycée : 81%
- Taux d'emploi BTS MAVA VP CFA : 95%

95% de taux d'emploi pour les jeunes issus de BTS MAVA VP en apprentissage constitue un excellent taux d'emploi. Nous suivrons avec attention l'évolution de ce taux d'emploi l'année prochaine car, rappelons-le, entre 2002 et 2003, les effectifs de BTS MAVA de CFA ont augmenté de 45% (+236 jeunes). Nous pourrons alors discerner si le développement en 2003 des sections de BTS MAVA en apprentissage aura favorisé l'insertion globale des BTS MAVA dans la branche.

Rappelons enfin que la rémunération nette moyenne 2002 des BTS MAVA sept mois après être sorti de formation est de 1 167 € (SMIC net 2002 = 900 €).

Bac STI ou Bac Pro ?

Deux filières sont aujourd'hui privilégiées pour entrer en BTS MAVA : le Bac STI Génie Mécanique Option B Systèmes motorisés ou le Bac Pro Maintenance en Véhicules Automobiles.

Sur les 54 parcours longitudinaux dont nous disposons, **les trois quarts des BTS MAVA proviennent de Bac STI.**

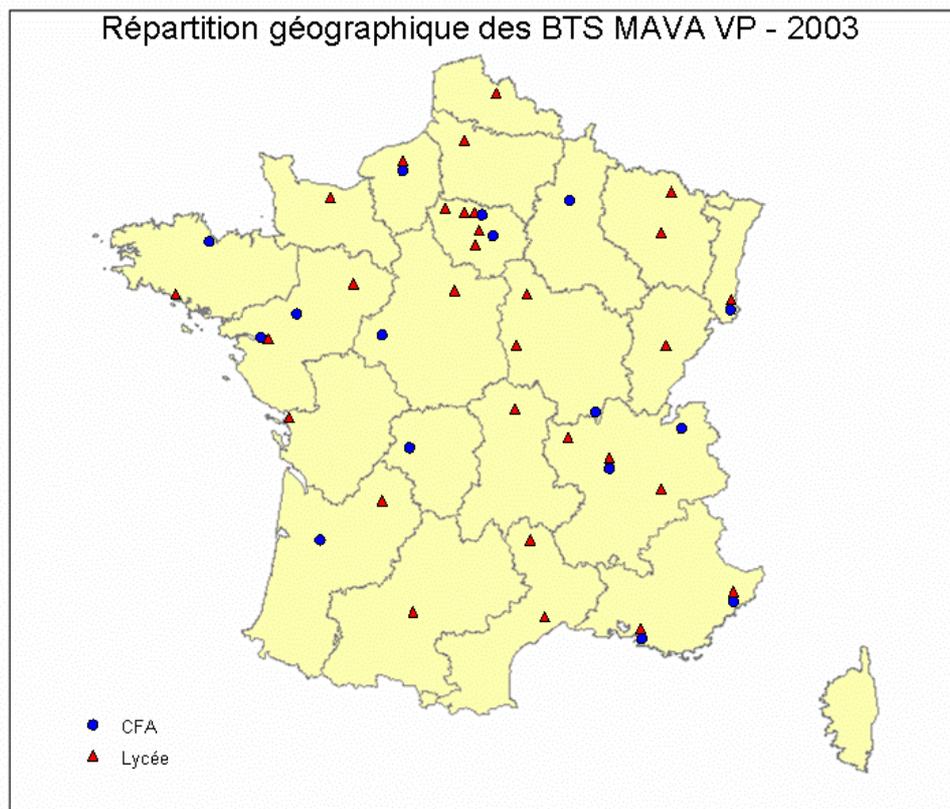
Il existe toutefois une différence notable entre les lycées et les CFA sur ce point : **la très grande majorité des BTS des lycées** (85% sur les 46 BTS MAVA de Lycée) sont initialement titulaires d'un bac **STI** tandis que **les deux tiers des BTS MAVA de CFA analysés disposent d'un Bac Pro.** Dans un CFA comme le CIFAM, l'intégralité des BTS MAVA sur la promotion 2004-2005 provient de Bac Pro : la moitié issu de lycée et l'autre moitié issu de CFA.

La stratégie des Lycées de recruter pratiquement exclusivement des Bac STI est clairement affichée par la majorité des établissements. Dans certains établissements, le Bac Pro MVA n'est même pas présenté comme un diplôme envisageable (Lycée Vieljeux de La Rochelle : La Formation BTS MAVA est « *Ouverte en priorité aux titulaires d'un baccalauréat STI - option B- (Systèmes motorisés), et éventuellement aux titulaires d'un baccalauréat STI - option A- ou d'un baccalauréat général (série S ou ST), l'admission s'effectue sur dossier par une commission constituée des professeurs de la section.* »)

Répartition régionale des établissements et des effectifs en formation

45 établissements préparent aujourd'hui au BTS MAVA VP. Lors de la dernière enquête sur les BTS MAVA de l'Observatoire (Janvier 2001 – effectifs 2000), ils n'étaient que 33. Cela représente une ouverture de 12 sections entre 2000 et 2003.

En 2003, ils sont composés de 30 lycées (25 en 2000) et de 14 CFA (7 en 2000) auxquels se rajoute le GARAC avec son double statut.

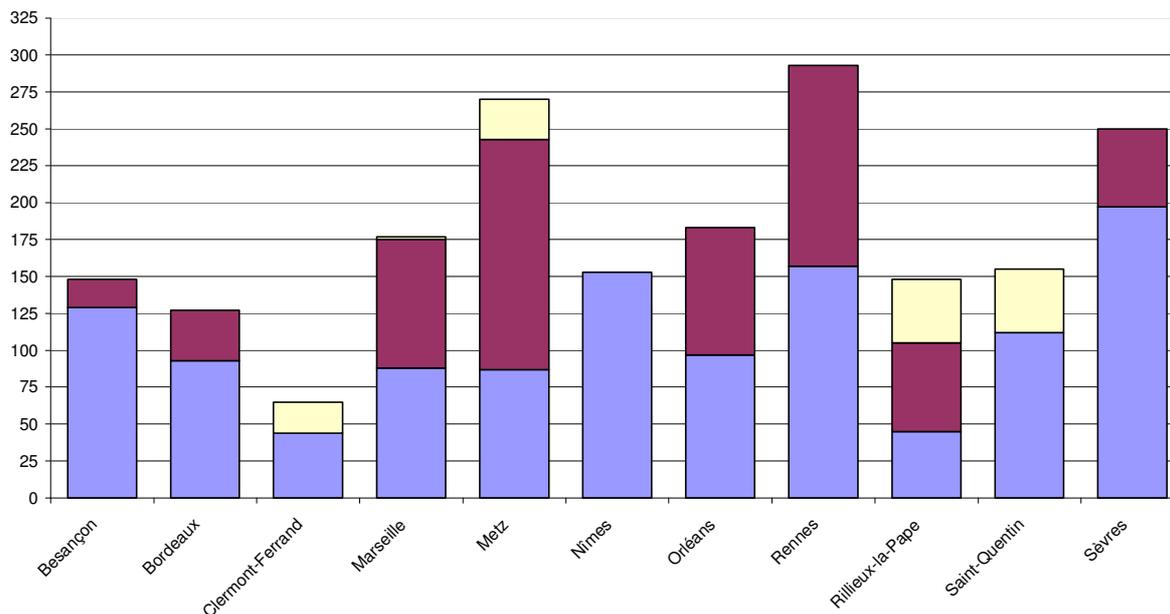


Dans la répartition CFA-Lycées, on gardera à l'esprit que de quelques lycées (Lycée privé Saint Michel d'Art-sur-Meurthe, Lycée Carnot de Roanne, Lycée Aubry de Bourgoin-Jallieu, Lycée du Hainaut de Valenciennes) propose le BTS MAVA en alternance (contrat de qualification principalement). Trois CFA (Auto-formation 13, CFA de l'Artisanat de Mulhouse et CFA du Moulin Rabaud) ont également une partie de leurs jeunes en contrat de qualification. Pour les quatre lycées en contrat de qualification, nous sommes interrogatifs sur leur avenir dans le cadre des réformes de collecte et de redistribution des fonds de l'alternance.

Avec 99 jeunes en formation BTS MAVA VP, le Lycée du Hainaut est le plus important établissement préparant au BTS MAVA. Il est talonné par le CFA de Chalons avec 85 apprentis (BTS MAVA réalisé en trois ans). A eux deux, ces établissements représentent pratiquement 10% des effectifs nationaux de BTS MAVA VP.

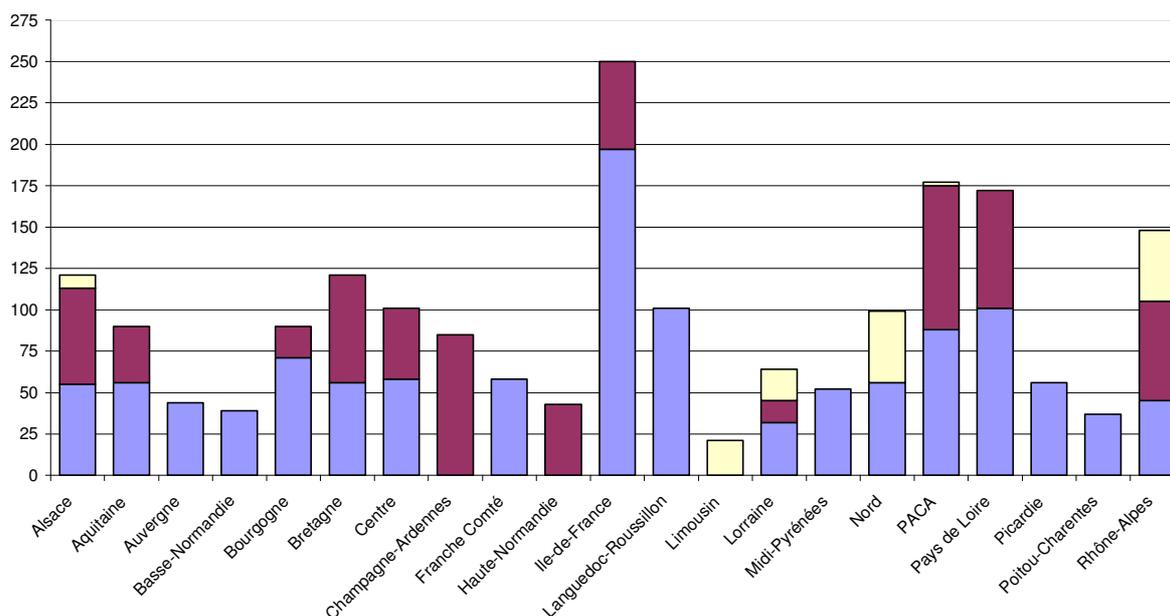
Effectifs BTS MAVA VP 2003 par DR ANFA

(couleur bleu : temps plein / couleur rouge : contrat d'apprentissage/ couleur jaune : contrat de qualification)



Effectifs BTS MAVA VP 2003 par région

(couleur bleu : temps plein / couleur rouge : contrat d'apprentissage/ couleur jaune : contrat de qualification)

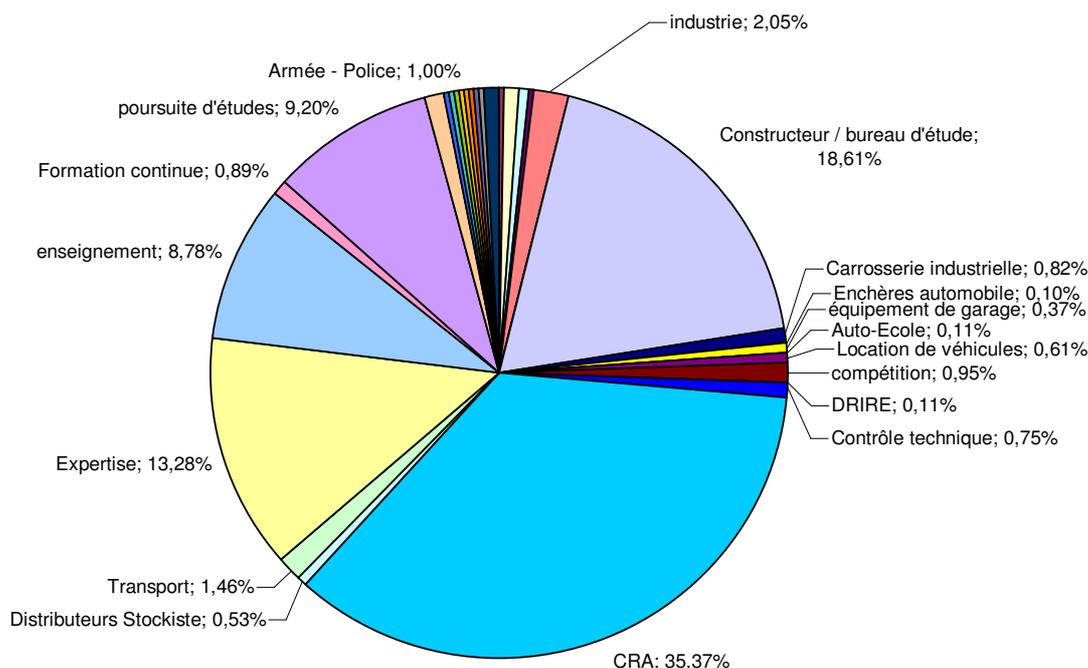


La répartition des BTS MAVA sur le territoire national est toujours assez hétérogène. La répartition des effectifs en formation par délégation régionale ANFA montre la prééminence de la délégation régionale de Rennes, suivi par celle de Metz (et son lot d'établissements préparant au BTS en 3 ans). Corse excepté l'ensemble des régions françaises dispose toutefois d'au moins un organisme dispensant une formation BTS MAVA. La répartition entre l'alternance et le temps plein est très inégale selon les régions et les délégations régionales. Les BTS MAVA en temps plein disposent toutefois d'un meilleur maillage territorial.

II. SITUATION DES ANCIENS ELEVES / APPRENTIS

Secteur d'activité des anciens BTS MAVA

Situation en 2004 des secteurs d'appartenance toutes promotions confondues (1993 à 2003) Base ANFA d'anciens élèves/apprentis de BTS MAVA VP



Les secteurs du schéma ci-dessus ont été classés par ordre de pertinence en commençant par les secteurs industriels et en terminant par les secteurs de service dans l'ordre des aiguilles d'une montre. Les secteurs des constructeurs et des bureaux d'études ont été agrégés car il s'agit essentiellement des mêmes métiers (les bureaux d'études sont dans ce cadre des sous-traitants des constructeurs). Les secteurs appartenant à la branche ou proche de la branche ont été classés à proximité du CRA afin de pouvoir les additionner au besoin. Il a été choisi dans un premier temps d'agréger dix promotions afin de disposer d'une représentation globale du secteur de travail des BTS. Dans un second temps nous discernons des pistes d'évolutions.

Toutes promotions confondues, plus d'un tiers des anciens élèves de BTS MAVA est en emploi dans une entreprise du commerce et de la réparation automobile (CRA).

Il existe trois principales « zones » d'évaporation des BTS MAVA :

- en premier lieu les **constructeurs et bureaux d'études (19%)** avec des métiers tels que les techniciens crash-test, motoriste, technicien en procédure après-vente, opérateur diagnostic à distance... La majeure partie de ces emplois se situe en région parisienne.

- En second lieu, environ **13%** des personnes issus de BTS MAVA travaillent comme **expert automobile**. Rappelons à cet égard que les organisations professionnelles de l'expertise automobile privilégient le BTS MAVA et BTS MCI pour l'entrée dans une FCIL en expertise automobile.
- En troisième lieu, avec **10%, l'enseignement** (CFA, lycée, collège et formation continue) constitue une voie d'insertion importante pour les BTS.

Ces résultats toutes promotions confondues confirment les données d'IVA/IPA et nous permettent de **préciser la nature de l'évaporation** dans le secteur industriel et les entreprises de service :

- **L'évaporation des BTS MAVA dans le secteur industriel se fait essentiellement au profit des constructeurs automobiles.** L'industrie hors construction automobile ne représente pas beaucoup plus de 2% des secteurs d'appartenance des anciens élèves de BTS.
- Les entreprises de services sont composées principalement de **cabinets d'expertise et de bureaux d'étude.**

De façon générale, parmi les secteurs de travail des anciens BTS MAVA, il est rarissime que le métier exercé ne soit pas en relation avec le produit automobile. Le BTS MAVA est aujourd'hui pratiquement la seule voie qui permette aux bureaux d'études ou constructeurs d'acquérir des compétences de niveau III liées à l'après-vente. Pour le cas des bureaux d'expertise et de l'enseignement (CFA, Lycée) l'acquisition d'un BTS MAVA est pratiquement une obligation avant d'exercer.

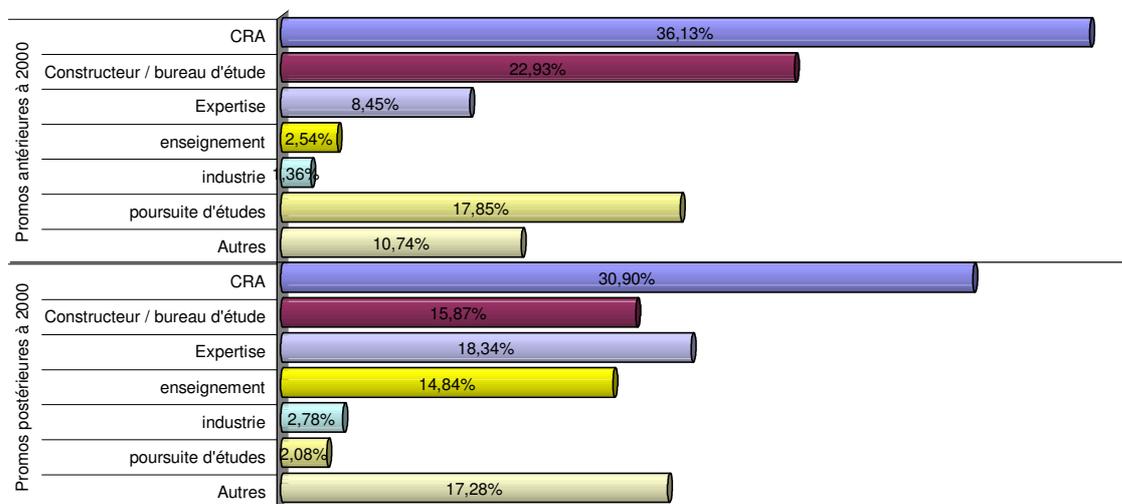
L'insertion des BTS MAVA hors du secteur ne doit donc en aucun cas être comparé à l'évaporation des CAP de mécanique ou de carrosserie qui rompent tout lien avec le produit automobile.

Les données récoltées ici sur le secteur de travail des anciens élèves de BTS MAVA VP ne sont pas tout à fait identiques à celles récupérées lors de l'enquête de l'Observatoire de 2000 (rapport 2001). Cette dernière enquête n'avait pas discerné l'industrie automobile comme secteur de fuite... et a fortiori comme le principal secteur de fuite. La raison principale en est que parmi les trois établissements interrogés lors de cette enquête, deux d'entre eux (Lycée Colbert de Lorient et Lycée Davier de Joigny) disposait d'une FCIL en expertise, induisant de ce fait une évaporation dans l'expertise très élevée.

Evolution des secteurs

Nous n'avons pas la possibilité de faire une analyse par promotion compte tenu de l'échantillonnage retenu. Toutefois en scindant les promotions antérieures à 2000 des promotions postérieures, nous parvenons à discerner des pistes d'évolution professionnelles des BTS MAVA par secteur d'activité.

Répartition en secteur d'activité des promotions de BTS MAVA antérieures et postérieures à 2000



Nous constatons avec intérêt que **les métiers de l'enseignement se multiplient parmi les promotions antérieure à 2000** : l'enseignement représente 3% des secteurs de travail des promotions 2000-2004 alors qu'elle devient le secteur de 15% des promotions 1991-2000. Ce phénomène nous pousse donc à penser que les jeunes enseignants titulaires de BTS MAVA disposent majoritairement d'une expérience professionnelle préalable de quelques années.

La part du commerce et de la réparation automobile se réduit légèrement avec le temps : ainsi, si le CRA représente 36% des secteurs des plus jeunes, elle est de 31% chez les plus âgés

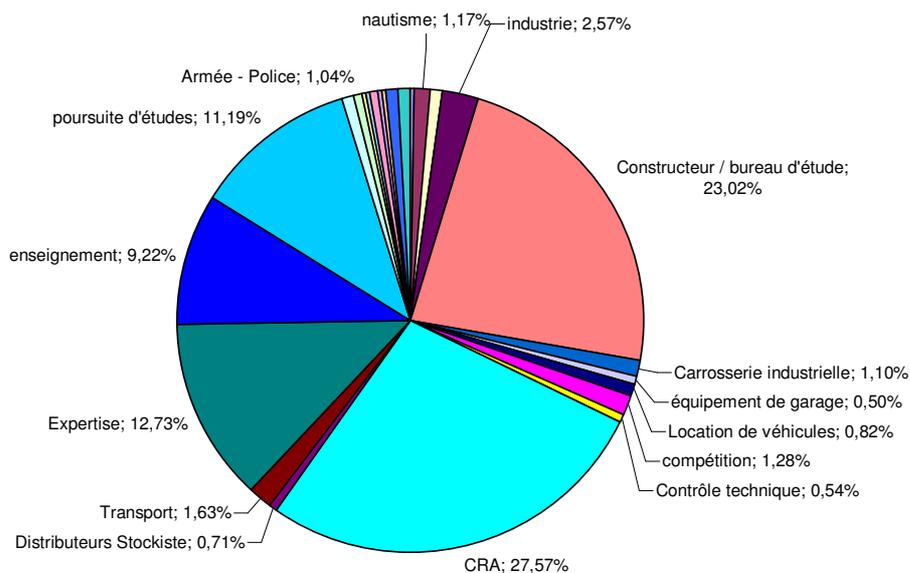
La part des experts croît également entre les promotions âgées et les plus jeunes (de 8% à 18% entre les promotions antérieures et postérieures à 2000) – toutefois, un tiers de la catégorie « poursuite d'étude » parmi les promotions antérieures à 2000 concernent la FCIL en expertise.

Enfin de manière générale, nous pouvons constater un « éparpillement » croissant avec le temps sur un nombre de secteurs de plus en plus variés.

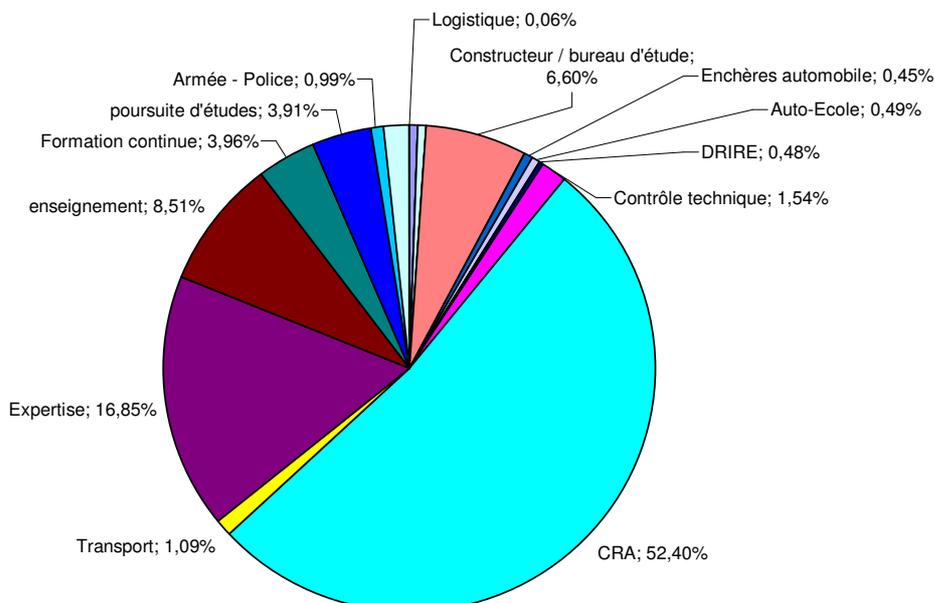
Situation comparée CFA/Lycée

Les conclusions relatives à l'évaporation en primo insertion semblent se vérifier avec le temps : Sur l'ensemble des promotions il existe un décalage important entre les CFA et les Lycées. 52% des anciens apprentis de CFA travaillent dans le commerce et la réparation automobile tandis que seuls 28% des anciens élèves de lycée s'y sont insérés.

Secteur des Anciens élèves de BTS MAVA Issus de Lycée



Secteur des Anciens élèves de BTS MAVA Issus de CFA



La poursuite d'étude

La poursuite d'étude représente 9% des promotions 1991 à 2003.

- 90% d'entre eux sont d'anciens élèves de lycée
- 72% proviennent des promotions 2002 et 2003.

Les situations actuelles additionnées de l'analyse des CV nous permettent de dresser un portrait des formations post BTS MAVA (base 39 individus) sur des promotions sorties ces dix dernières années. Parmi ceux-ci :

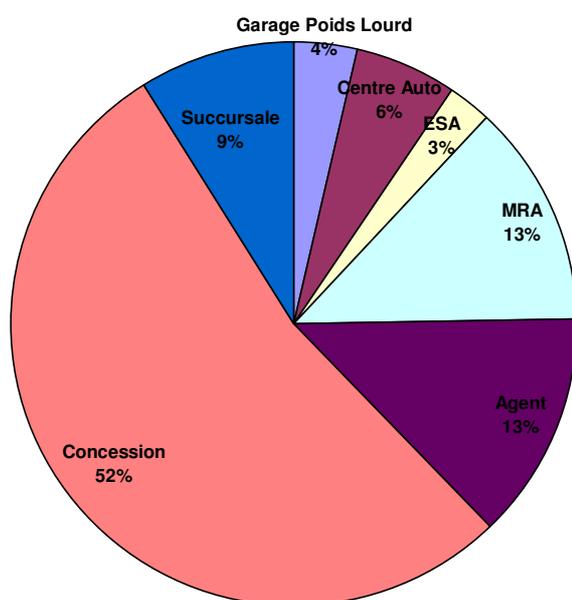
- 1/3 des personnes (13 individus) ayant poursuivi leurs études se sont inscrits dans une FCIL d'expertise automobile.
- 7 d'entre eux se sont inscrits en licence professionnelle (dont 4 à l'IUT de Poitiers et 2 à l'université de Marne la Vallée – carrosserie)
- 5 d'entre eux sont entrés dans une école d'ingénieur (ISAP, ISTV, UT Belfort)
- 4 d'entre eux sont rentrés dans une FCIL du Lycée de Le Mans – Sud dans le domaine de la compétition automobile (technologie monoplace et R&D véhicule de compétition)
- Ils sont enfin 6 à poursuivre leurs études dans des domaines tertiaires variés (MSG, Gestion d'entreprise, école de commerce, CQP CCA, DUT d'informatique).

III. RECRUTEMENT DANS LES ENTREPRISES DU COMMERCE ET DE LA REPARATION AUTOMOBILE

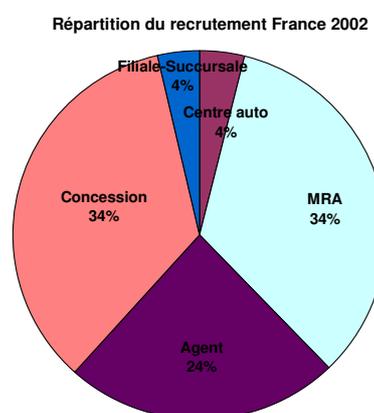
Type d'entreprise d'embauche dans le CRA

Sur 134 profils de BTS MAVA de notre base de donnée d'anciens élèves et apprentis dont le type d'entreprise du CRA a pu être identifié, nous aboutissons à une répartition comme suit :

Insertion dans le CRA des BTS MAVA : Répartition par type d'entreprises



Source Base d'anciens élèves et apprentis 2004



Source enquête recrutement ANFA 2002

La comparaison avec la répartition nationale 2002 du recrutement dans le commerce et la réparation automobile, permet de confirmer la prééminence des grandes entreprises (Concessions et Succursales) dans le recrutement et l'insertion des BTS MAVA par rapport à la situation de l'ensemble des recrutés.

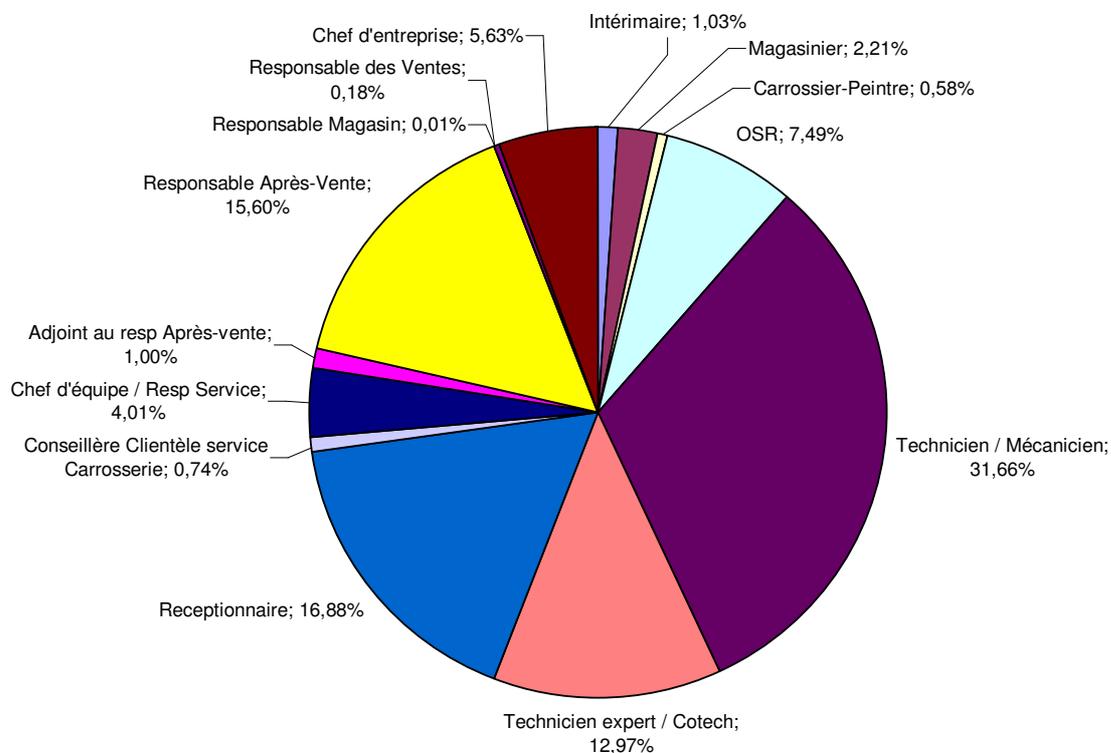
Alors que les MRA et les Agents représentaient en 2002 respectivement 34% et 24% de l'ensemble des recrutements dans le CRA, ils ne représentent que 13% et 13% de la répartition des anciens élèves et apprentis BTS MAVA dans le CRA en 2004.

Concessions et succursales représentent à elles seules 61% de l'ensemble des recrutements des BTS MAVA du CRA.

Il semble cependant que le poids des MRA et des agents soit de 10 points plus élevé de si le jeune provient de CFA. Les jeunes de CFA sont vraisemblablement mieux implantés auprès d'entreprises locales.

Métiers occupés dans le commerce et la réparation automobile

Métiers occupés dans le commerce et la réparation automobile – toutes promotions confondues [base 161 individus]



Parmi ceux qui se sont insérés professionnellement dans le commerce et la réparation automobile, il est intéressant de constater **qu'à peu près la moitié s'est insérée sur des fonctions d'encadrement ou de gestion clientèle et environ l'autre moitié sur des fonctions techniques**. La double approche management/technique du BTS MAVA semble donc se justifier.

Sur les 161 BTS MAVA qui exercent dans le CRA, 37 % proviennent de CFA et 63% de Lycée. (soit 52% des anciens apprentis en emploi et 28% des anciens lycéens en emploi)

Métiers techniques

Parmi les fonctions techniques, il est assez délicat de connaître les métiers exacts qui relèvent réellement des compétences des BTS MAVA. La terminologie « **mécanicien** » ou « **technicien** » revêt des réalités différentes en terme d'activités professionnelles et de statut conventionnels. Il est toutefois douteux que sur les métiers d'opérateur en service rapide et une bonne partie de ceux qui se déclarent comme mécanicien soient au niveau de la qualification des BTS MAVA. Nous assistons ici vraisemblablement à un processus de surqualification et de déclassement.

Au demeurant :

- aucun BTS issu de CFA ne s'est inséré avec un métier d'Opérateur en Service Rapide: il s'agit pour la totalité de jeunes issus de lycées.
- 63% de mécaniciens/techniciens proviennent également de Lycée

Par contre, nous pouvons supposer que les 13 % de **techniciens experts / cotech** correspondent à une qualification de BTS MAVA. Or 76% des Techniciens Experts - Cotech sont issus de CFA.

Qu'ils proviennent de CFA ou de Lycée, les BTS MAVA sont en général rarement considérés comme de « bons » techniciens en diagnostic automobile. La part de diagnostic est d'ailleurs relativement faible dans le programme de formation. C'est la capacité d'adaptation des BTS à l'évolution technologique qui en fait leur réelle valeur ajoutée.

Métiers d'encadrement - maîtrise / Relation clientèle

La part des **réceptionnaires** représente 17% des métiers occupés dans le CRA : 61% de ceux-ci appartiennent à des promotions postérieures à 1999. Le poste de réceptionnaire apparaît donc comme un métier d'insertion. 83% des réceptionnaires issus de BTS MAVA sont issus de CFA.

La part des **responsables après-vente** représente 16% des métiers du CRA. Cependant 92% des responsables Après-vente appartiennent majoritairement à des promotions antérieures à 2000. Cela confirme que le poste de Responsable Après-Vente est un deuxième ou troisième poste dans l'entreprise. Les deux tiers des responsables après-vente proviennent de lycée – ce qui est logique vu la répartition de l'appareil de formation avant 2000. Cet état de fait est toutefois en train de changer : nous nous apercevons que plus la promotion est récente, plus la part des anciens apprentis s'accroît sur ce poste.

Avec 6% de **chefs d'entreprise**, parmi les anciennes promotions de BTS MAVA, nous pouvons considérer cette fonction comme un débouché envisageable. La quasi intégralité de ceux-ci proviennent de CFA et à 70% de promotions antérieures à 2000. A ce titre les anciens apprentis de l'ISTA de Saint-Brieuc sont surreprésentés dans l'échantillon.

Nous assistons donc à une situation que nous n'aurions pas initialement imaginé : à savoir que **s'ils s'insèrent dans le commerce et la réparation automobile, les BTS MAVA de Lycée se retrouvent plutôt sur des postes de techniciens et les BTS MAVA de CFA se retrouvent plutôt sur des postes de management/encadrement.** Ces résultats justifient amplement les stratégies

défendues par certains CFA d'orienter la formation vers les métiers d'encadrement du CRA.

Hélène Camaret lors de l'enquête de 2001 avait déjà discerné que **la légitimité hiérarchique restait essentiellement fondée sur l'expertise opérationnelle technique**. Cela posait déjà en 2001 le problème de la légitimité d'un jeune BTS MAVA de lycée sur un poste d'encadrement.

De manière générale, l'analyse longitudinale montre que le premier emploi dans le commerce et la réparation automobile pour des BTS MAVA de Lycée est rarement en rapport avec la certification reçue. On trouve des jeunes lycéens occupant en premier emploi, des fonctions de magasinier, de mécanicien Service Rapide, ou de monteurs de pneumatiques. Comme le dit un responsable après-vente d'une importante concession : *« Les **BTS** du Lycée X, Ils sont incapables de toucher à une voiture alors il faut qu'ils apprennent chez Norauto. »*

Suite à une expérience (généralement assez courte : 1-3 ans) dans un métier du CRA où ils seront surqualifiés, les lycéens peuvent accéder à des postes de réceptionnaires en concession... mais parfois également, ils quittent directement le secteur pour l'enseignement en lycée ou les constructeurs. On peut supposer que ce premier emploi dans le secteur ne les incite pas à rester.

Enquête recrutement 2002

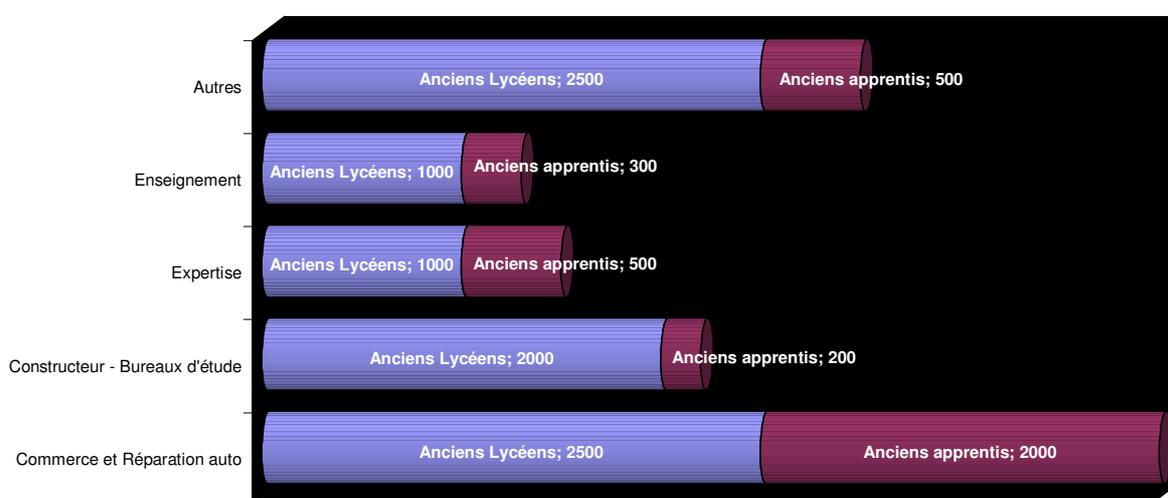
Lors de l'enquête recrutement de **2002** (ANFA – Observatoire) **les BTS MAVA représentaient 0,66% de l'ensemble des recrutements** : soit 7 recrutements sur les 1180 personnes recrutées. La population des BTS MAVA, comme toute micro-population lors de l'enquête recrutement manque de significativité.

La taille moyenne de l'établissement recruteur est de 9 salariés. Ces entreprises sont composées d'une concession, d'un centre auto, de trois MRA et de deux agents. L'intégralité des 7 recrutés ont été recrutés sur des postes de technicien ou de mécanicien (dont un classé comme « ouvrier non-qualifié »). La moyenne d'âge des recrutés est de 24 ans et ne dépasse pas 26 ans : ce sont majoritairement des jeunes diplômés. Le salaire brut annuel médian déclaré des 7 recrutés est de 16 400 €. Soulignons que 16 400€ brut correspond exactement à la rémunération moyenne constatée également en primo insertion en 2002 (pour rappel 1 167 € net mensuel).

IV. RECRUTEMENT DES ENTREPRISES HORS COMMERCE ET REPARATION AUTOMOBILE

Comme nous l'avons déjà souligné, même si les BTS MAVA s'insèrent majoritairement (à 65%) en dehors du CRA, rares sont ceux qui ne s'insèrent pas dans un métier ayant un rapport avec le produit automobile. Il est intéressant de se pencher sur les secteurs et les métiers avec qui il semble inéluctable de partager les BTS MAVA.

Projection estimative chiffrée de la répartition des anciens élèves et apprentis sur 6 ans par secteur (base effectifs en formation 97-03 : 9000 lycéens / 3500 apprentis)



Constructeurs / Bureaux d'étude : des métiers techniques de haut niveau. (19% des anciens élèves de BTS MAVA)

Les métiers des constructeurs et bureaux d'études semblent être l'apanage des anciens élèves de lycée puisque dans ces catégories de métiers nous trouvons **92% d'anciens élèves de lycées** pour 8% d'anciens élèves de CFA (soit 23% des anciens élèves de Lycée et 7% des anciens élèves de CFA).

Ces activités sont principalement exercées en Ile de France (Guyancourt, Boulogne, Rueil-Malmaison, Vélizy-Villacoublay ...). Ces emplois impliquent une mobilité géographique extrarégionale des jeunes BTS MAVA de province.

Parmi ceux-ci, nous noterons que les **métiers du télé-diagnostic** (diagnostic à distance par téléphone / Intranet) représentent 18% des métiers occupés.

Les autres métiers sont principalement des métiers de technicien. Parmi ceux-ci nous noterons les spécialités :

- Technicien Essai
- Technicien motoriste

- Technicien Crash-Test
- Technicien recenseur de pannes
- Rédacteur Technique (schémas techniques, procédure de réparation)
- Technicien méthode, technicien analyse concurrence
- Technicien élaboration des temps barètés
- Technicien Qualité
- Technicien en remise à jour des stations de diagnostic
- Technicien d'étude / Maquettiste

Nous nous apercevons donc que la **majeure partie des métiers** occupés au sein de constructeurs ou de bureaux d'étude **servent directement ou indirectement à l'après-vente automobile.**

Il est à cet égard singulier de remarquer que ce sont des jeunes issus de lycée sans beaucoup d'expérience professionnelle dans le CRA qui réalisent les procédures techniques de réparation des véhicules qu'utiliseront les garages.

Le métier et la formation d'expert automobile (13% des anciens élèves de BTS MAVA)

La Formation Complémentaire à Initiative Locale (FCIL) « Réparation des Carrosseries Automobiles » plus communément appelé « diplôme d'expert automobile » est la formation reconnue par les deux organisations professionnelles² de la profession pour devenir expert automobile. Comme toute FCIL, elle donne lieu à une certification délivrée par le rectorat et non un diplôme d'état .

Il y a théoriquement plusieurs diplômes possibles prévues par la profession pour accéder à la FCIL (BTS Machinisme Agricole, BTS Industriel, Diplômes d'ingénieur ESTACA..) mais la voie la plus directe qui exempte de la réalisation d'unités de formation complémentaires et nécessite le moins d'expérience professionnelle préalable est

celle qui passe par l'obtention d'un BTS MAVA VP ou VI, d'un BTS MCI, Agro-équipement ou EVM, d'un DUT Génie Mécanique Opt. Automobile ou d'un diplôme d'ingénieur de l'ESTACA dans une option automobile. Parmi l'ensemble de ces diplômes, c'est le BTS MAVA qui dispose du plus grand volume d'effectifs en formation et dans lesquels les FCIL vont chercher leurs jeunes.

Les 6 Lycées
Préparant une FCIL en expertise automobile

Lycée Beau de Rochas (Bordeaux)
Lycée Louis Davier (Joigny)
Lycée Colbert (Lorient)
Lycée Frédéric Mistral (Marseille)
Lycée Gaspard Monge (Savigny s/ Orge)
Lycée du Hainaut (Valenciennes)

² Chambre Syndicale Nationale des Experts en Automobile de France (CSNEAF) et Chambre Syndicale Nationale des Experts en Automobile et Matériel Industriel (CSNEAMI)

D'ailleurs parmi les 6 lycées préparant une FCIL en expertise automobile, 4 d'entre-eux préparent au BTS MAVA. **La probabilité pour qu'un jeune issu d'un BTS MAVA de ces 4 établissements se forme aux métiers de l'expertise est de un sur trois.** (La probabilité étant de un sur sept pour l'ensemble des BTS MAVA). Leur « contribution » au commerce et à la réparation automobile est très faible (pas plus de 1 jeune sur 5).

Les experts automobiles issus de BTS MAVA proviennent à 71% de Lycée. Mais ils représentent 17% des anciens apprentis de BTS MAVA en emploi et 13% des anciens élèves de lycée en emploi.

La formation d'expert est composée :

De 31 semaines de formation théorique sur :

- Les contrôles et méthodes de réparation des carrosseries automobiles (dont études fonctionnelles des structures carrossées).
- Des compléments en maintenance, contrôle technique, maintenance et réparation des trains roulants et des systèmes de freinage.
- Des compléments en qualité et communication gestion d'entreprise, Communication et relations humaines.

...et de 16 semaines en milieu professionnel.

Selon la CSNEAMI, les objectifs pédagogiques de la formation sont d'être capable :

- d'identifier tout véhicule terrestre à moteur,
- de chiffrer, imputer, scinder des dommages avec précision,
- de contrôler la conformité des réparations,
- de conseiller la méthodologie d'une remise en état selon les règles de l'Art,
- d'évaluer la valeur de tout véhicule,
- d'établir un rapport détaillé, et de savoir soutenir son rapport.
- En outre, le titulaire du diplôme d'expert en automobile devra s'adapter à l'évolution des techniques nouvelles

En flux, en **2002** environ **280 personnes** ont passé au moins un examen de la FCIL (unité C du diplôme d'expert automobile), pour **190** personnes reçues. Ce sont principalement les épreuves juridiques (droit des assurances, responsabilité civile) qui font chuter les candidats.

Au bout de cette année de formation, la personne certifiée devient expert stagiaire durant deux ans dans un cabinet d'expertise automobile avant d'être expert automobile. Il peut alors s'insérer soit dans une compagnie d'assurance, soit dans un cabinet d'expert, soit ouvrir son propre cabinet. L'expertise ne se limite pas nécessairement à l'expertise des dommages des véhicules accidentés dans les carrosseries pour le compte

des assureurs et mutuelles. Différents métiers sont également ouverts aux experts : de l'accidentologie à l'expertise judiciaire en passant par le conseil.

Enfin pour en terminer avec l'expertise automobile, soulignons que les experts automobiles ne sont pas issus des filières de carrosserie-peinture (le BTS CRC ne fait pas partie des cursus de formation prioritaire pour être expert). Ce phénomène engendre un écart culturel indéniable entre les carrossiers et les experts.

Enseignement

9% des anciens élèves de CFA et 9% des anciens élèves de lycée exercent dans l'enseignement. Généralement, ils exercent dans l'enseignement de la maintenance automobile.

	Ancien apprenti de CFA	Ancien élève de Lycée	Total
Profession actuelle : formateur CFA	52%	33%	37%
Profession actuelle : enseignant Lycée	48%	67%	63%
Profession actuelle : enseignant collège	(0,13%)	0,00%	(0,03%)
Total	100%	100%	100%

Source ANFA Base d'anciens élèves de BTS MAVA

Les anciens apprentis enseignent pour moitié en CFA et pour l'autre moitié en lycée. Les anciens élèves de lycée enseignent pour les deux tiers d'entre eux en lycée.

V. PARCOURS LONGITUDINAUX

Mobilité géographique

Mobilité des BTS de lycée

L'étude du CEREQ³ sur la mobilité des BTS-DUT, démontre qu'environ **39% des BTS-DUT** de type « industriel » **changent de région lors des 5 premières années suivant leur formation...** dont la moitié la première année. Rappelons qu'un BTS est censé être une formation supérieure de « proximité ».

Comme le suggère l'étude du CEREQ, nombre d'entre eux rejoignent les régions économiquement attractives: l'Île de France, Rhône-Alpes et Pays de Loire.

³ Cereq – Bref n°210 / Juillet-Août 2004 « Pourquoi Changer de région en début de vie Active ? – La mobilité géographique des diplômés BTS et DUT»

- Quatre parcours régionaux ayant engendré une mobilité assez élevée à l'intérieur région et se terminant pour trois d'entre eux par des postes d'enseignants en lycée après de courtes expériences dans le CRA.
- Deux parcours très atypiques : le premier, un parcours qui revient au point de départ (Clermont-Ferrand) après une période de mobilité régionale et un BTS à Paris. Le second, un premier stage de quatre mois au travail à la chaîne en Allemagne après une embauche dans une autre région.

Stabilité des BTS de CFA

Les interprétations que nous avons proposées sur la mobilité géographique des BTS MAVAs de lycée ne sont vraisemblablement pas vérifiables pour les BTS MAVAs de CFA. Comme le souligne Gilles Moreau⁴, les apprentis ont un rapport à l'espace fortement dominé par l'identité locale : « L'immense majorité des apprentis reste au pays ».

Les jeunes issus de CFA sont en général mieux intégrés dans le monde professionnel. Plus tôt dans le monde du travail, ils disposent également du modèle social des ouvriers qu'ils côtoient. Il est à cet égard plus que vraisemblable que les jeunes issus de CFA, plus matures, se marient plus tôt que des jeunes issus de lycées. Ce phénomène freine la mobilité géographique des apprentis BTS.

Il semblerait également à partir d'analyse d'IPA menés dans les Pays de Loire cités par Gilles Moreau que l'autochtonie des apprentis (insertion dans l'entreprise d'apprentissage) s'accroît avec le niveau de diplôme : Pour une autochtonie moyenne de 35% chez un CAP, on atteint 55% chez un BTS.

Deux profils distincts semblent donc émerger : les jeunes de lycée sont vraisemblablement assez mobiles lors des premières années qui suivent leur formation de BTS MAVA. Les jeunes apprentis sont par contre assez fidèles à leur région (et à leur entreprise) d'origine.

Ainsi **la logique qui prévaut lors des ouvertures de sections en apprentissage ne doit pas être la même que celle qui prévaut à l'ouverture des sections en temps plein**. En apprentissage, il serait intéressant de disposer d'un maillage régional en fonction de la répartition des grandes villes et donc des concessions, tout en retenant qu'un bon quart des jeunes apprentis seront intégrés au réseau secondaire ou aux MRA. En Lycée, il est nécessaire de conserver une dimension nationale : Plus d'un tiers des jeunes de lycée quittera la région et la majorité d'entre eux sera régionalement très mobile. Cet état de fait rend inepte un raisonnement de positionnement de BTS MAVAs de lycée basé exclusivement sur des notions de bassins ou de zone d'emploi.

Pour le recrutement des formateurs en formation continue comme au GNFA, il est vraisemblable que si ce sont des jeunes issus de CFA qui sont plutôt recherchés, leur

⁴ In Gilles Moreau, *Le monde apprenti*, La Dispute, 2003, pp. 234

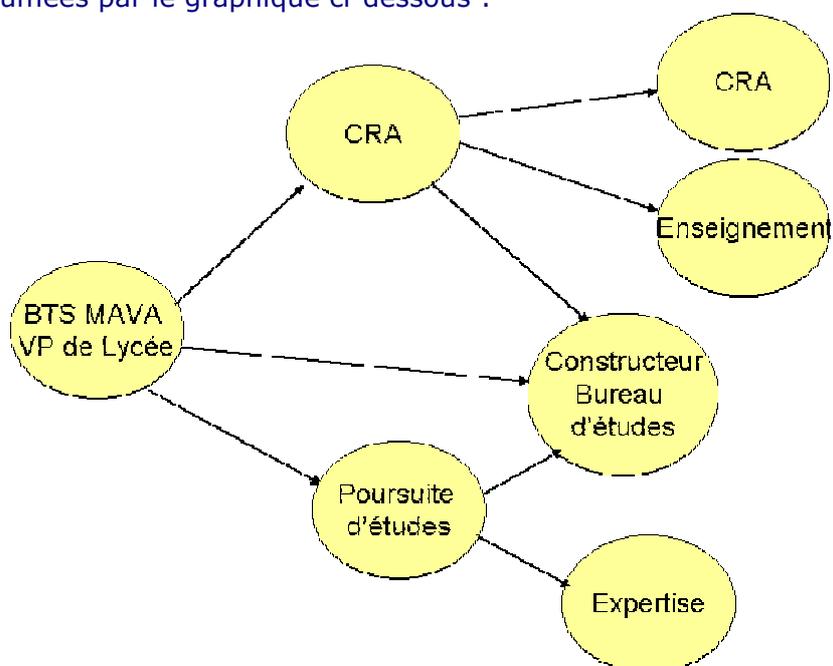
profil-type n'est pas nécessairement compatible avec l'itinérance et la mobilité de ce métier.

Mobilité dans l'emploi – mobilité sectorielle des lycéens

Les analyses longitudinales de CV tendent à démontrer que les jeunes issus de lycées (qui constituent la majeure partie de la base d'étude) qui s'insèrent en primo-insertion dans une entreprise du commerce et de la réparation automobile n'ont vraisemblablement pas vocation à y rester. En effet, **sur 46 profils BTS MAVA de Lycée** de promotions 95-04, 21 se sont insérés en premier emploi dans une entreprise du commerce et de la réparation automobile. Parmi des 21 emplois dans le CRA, **il en reste 9 dans en emploi actuellement** qui appartiennent pratiquement tous à des promotions récentes (2003, 2002 et 2001).

De plus, nous constatons que si un jeune BTS MAVA ne s'est pas inséré dans le CRA lors de son premier emploi ou a quitté le CRA lors de son second emploi, il n'a pratiquement aucune chance (ou envie) d'y rentrer en deuxième ou troisième emploi. Sur les 37 jeunes qui ont quitté le CRA ou ne s'y sont pas insérés en premier emploi, un seul occupe un métier dans le secteur aujourd'hui.

Ainsi, à partir des parcours longitudinaux des BTS de Lycées (les parcours de BTS de CFA étant insuffisamment représentés), nous pouvons discerner plusieurs tendances résumées par le graphique ci-dessous :



Les titulaires de BTS MAVA de lycée ont donc une **propension à quitter progressivement les entreprises du commerce et réparation automobile.**

L'expérience d'une à trois années dans le CRA leur permet de s'insérer comme technicien auprès d'un constructeur ou comme enseignant dans un organisme de formation ;
 Les BTS MAVA de lycée ont également une **propension à rejoindre un constructeur** automobile ou un bureau d'études soit directement, soit indirectement après une première expérience ou après un diplôme complémentaire ;
 Enfin, malgré un diplôme professionnel, les BTS MAVA de Lycée ont une **propension à poursuivre leurs études**. Le premier bénéficiaire de la poursuite d'étude étant le secteur de l'expertise.

VI. LE BTS MAVA: LE POINT SUR LES OFFRES D'EMPLOI ANPE

Deux recherches d'offres d'emploi ont été effectuées : soit avec un angle de recherche « diplôme » (BTS MAVA) soit avec un angle de recherche « métier » (réceptionnaire).

Recherche de BTS MAVA dans les annonces ANPE : une image du marché de l'emploi faussée.

Méthode : Un prélèvement des offres d'emplois ANPE et accessoirement quelques recherches Internet ont été effectués en mai, juin, juillet et novembre 2004. Le champ recherché était « BTS MAVA ». 43 offres d'emploi ont ainsi été recensées.

15 techniciens en bureau d'études, 8 rédacteurs techniques, 11 enseignants ou formateurs : c'est l'image que laisse la recherche de BTS MAVA dans les annonces ANPE. Ils s'appellent Segula Technologies ou AssystemBrime, les bureaux d'études, sous-traitants des constructeurs sont surreprésentés parmi les annonceurs recherchant des BTS MAVA. Dans ce contexte, les trois quarts des emplois sont basés en Ile-de-France. Et plus précisément, dans l'ouest de l'Ile de France.

Secteur	Nombre d'annonces
Bureau d'étude	19
SSII	1
constructeurs	9
Contrôle Technique	2
CRA	2
Enseignement	6
GNFA	4
Total	43

Région	Nombre d'annonces
Ile de France	30
Rhône-Alpes	3
aquitaine	2
Basse-Normandie	2
Haute-Normandie	1
Auvergne	1
Centre	1
Languedoc-Roussillon	1
PACA	1
Picardie	1
Total	43

Comme, nous l'avons démontré auparavant, les personnes qui répondront à ces annonces seront essentiellement issues de Lycées Technologiques. Il est vraisemblable que ce soit également le cas pour les quatre annonces du GNFA.

Recherche de « réceptionnaire automobile ».

Méthode : un prélèvement des offres d'emploi ANPE sur la France entière a été effectué en mai, juillet et novembre 2004 sur le profil « réceptionnaire en atelier de mécanique automobile ». 45 offres d'emploi ont ainsi été recensées et classés selon le diplôme et l'expérience professionnelle demandée.

Dans le tableau suivant : chaque croix correspond à une offre d'emploi

Les croix oranges **X** signifient que l'annonce exige une expérience dans le secteur automobile.

Les croix noires **X** signifient que l'annonce exige une expérience professionnelle dans le même secteur au même poste.

REPARTITION DES OFFRES D'EMPLOIS DES RECTEPTIONNAIRES AUTOMOBILE PAR DIPLOME ET EXPERIENCE EXIGEE

Diplôme ↓	Expérience →	débutant	moins d'un an	1 an	2 ans	3 ans	4 ans	5 ans	plus de 5 ans	Total
Pas d'exigence de diplôme		X	X	XXX	XXX	XXXXX	X	XXXXX	X	20
CAP		X		X	X			XXXXX		8
BEP				X				X		2
CAP-BEP ou Bac Pro					X	X		X		3
Bac Pro				XX		XX	X		X	6
Bac Pro ou BTS MAVA					X	X	X			3
BTS Force de vente		X								1
BTS MAVA		X						X		2
Total		4	1	7	6	9	3	13	2	45

Source ANPE : Offres d'emploi du profil « réceptionnaires en atelier automobile » Mai-Juillet-Novembre 2004

On s'aperçoit aisément que les offres d'emplois se concentrent principalement en haut et à droite du tableau. Pour les postes de réceptionnaires, comme pour de nombreux postes dans le CRA, **la compétence métier, l'expérience est la première des exigences**. En effet, dans un peu moins de la moitié des offres d'emploi ANPE de réceptionnaire, aucun diplôme n'est exigé. Par contre, une expérience d'au moins deux ans est exigée dans les trois quarts des annonces. Cette expérience ayant dû s'acquérir sur un même type de poste (et parfois dans la même marque) dans près de la moitié des cas.

Dans ce contexte, les titulaires de BTS MAVA ne sont pas les publics les plus recherchés sur ce poste puisqu'ils sont cités uniquement à cinq reprises dont deux de manière isolée. L'offre d'emploi d'un BTS MAVA débutant concerne un poste de réceptionnaire en Centre auto (Norauto). Les Bacs Pros (12 citations dont 6 isolées) et les CAP (11 citations dont 8 isolées) semblent plus recherchés...à condition bien sûr qu'ils disposent d'une expérience professionnelle satisfaisante.

Nous pouvons à cet égard suggérer **plusieurs hypothèses** à cet état de fait :

- Soit le BTS MAVA est encore relativement méconnu par les membres de la profession.
- Soit, les BTS MAVA issus pour la majeure partie de Lycée technologique (dont la seule expérience professionnelle est d'avoir réalisé un stage en BTS) sont peu recherchés car faiblement opérationnels.
- Soit le recrutement d'un BTS MAVA inquiète les professionnels d'un point de vue de la rémunération ou d'un point de vue de la comparaison avec le niveau de diplôme du recruteur.

Ces deux recherches sur les annonces ANPE confirment encore une fois que **les entreprises du CRA ne recrutent pas de BTS MAVA par le biais d'annonce presse ou ANPE**. L'emploi de BTS MAVA dans le CRA fait partie de l'emploi caché : celui que ne connaissent a priori pas les conseillers de l'ANPE. En 2001, Hélène Camaret avait démontré que seulement 4 recrutements dans le CRA de BTS MAVA sur 76 étaient le fruit d'une annonce presse ou ANPE. Dans un tiers des cas, l'entreprise recruteuse s'adressait directement à l'établissement de formation et dans un autre tiers des cas, la personne recrutée se serait présentée spontanément à l'entreprise.

Pour le recrutement de formateurs du GNFA disposant d'une pratique professionnelle satisfaisante, on peut donc penser que la pratique des annonces dans la presse ou par l'ANPE attire plutôt des BTS MAVA de lycées que les anciens apprentis. A ce titre, des pratiques comme le « bouche à oreille », la récolte d'informations auprès de formateurs en fonction, le débauchage, sont des pratiques qui correspondraient mieux aux pratiques du secteur pour ce type de profil... fussent-elles éthiquement discutables.

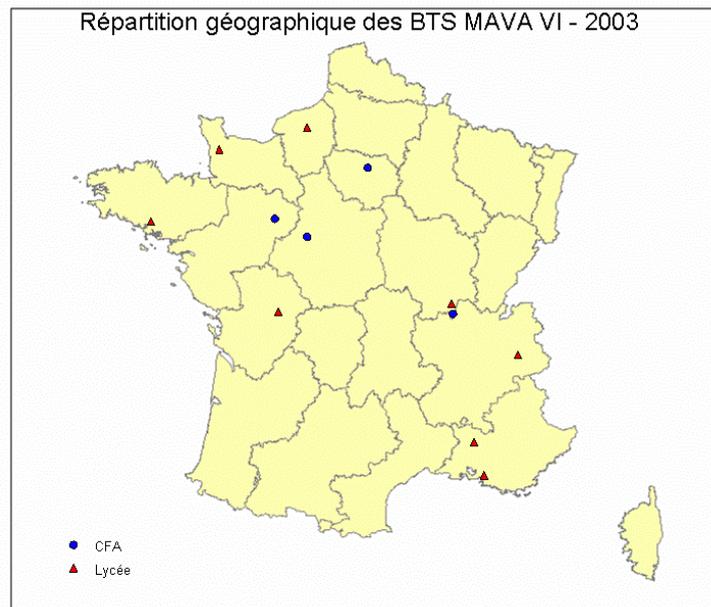
VII. BTS MAVA – OPTION VEHICULES INDUSTRIELS

Les caractéristiques de l'appareil de formation pour l'option véhicules industriels du BTS MAVA sont les suivantes :

- 12 établissements préparent au BTS MAVA Option Véhicule Industriel : 4 CFA et 8 lycées.
- Les 287 apprenants en 2003 se répartissent en 165 élèves, 115 apprentis et 7 contrats de qualification.
- Le parcours des effectifs en formations est relativement chaotique : De 1997 à 2003, les effectifs en formation ont augmenté de près de 58%. L'année 2002 a

été marquée par un nombre de jeunes en formation extrêmement élevé (429 individus en formation). Entre 2002 et 2003, nous avons assisté à une chute de 33% des effectifs.

- 130 candidats se sont présentés à l'examen 2003 et 79 ont décroché leur examen : un taux de réussite de l'ordre de 61% ; ce taux de réussite extrêmement faible est à peu près identique quel que soit le statut.
- La répartition territoriale des établissements de formations est hétérogène bien que sur les 6 plus importantes régions en volume d'entreprises VI, 5 d'entre elles disposent au moins d'un établissement de formation.



Comme lors de l'étude de 2001, la micro-population de l'option VI ne permet pas un niveau de détail identique au Véhicule Particulier.

Toutefois, les quelques éléments dont nous disposons ne nous laisse pas suggérer une situation très différente du BTS MAVA VP :

- les commentaires de quelques entreprises VI: « On a eu une fois un **BTS** du Lycée Y : il avait comme projet la gestion de l'outillage chez nous... une catastrophe : complètement déconnecté de la réalité de l'atelier. C'est trop concret pour lui»
- Les analyses de CV et de trajectoires disponibles (1 = Bac STI → BTS MAVA VI Lycée → FCIL expertise → Expert Automobile. 2 = Bac Pro → BTS MAVA VI Lycée → Mécanicien Collision → Carrossier-Peintre. 3 = Bac STI → BTS MAVA VI Lycée → Technicien en Bureau d'études → Technicien en maintenance industrielle.)
- Sur les 37 jeunes BTS MAVA VI interrogés 7 mois après leur sortie du système de formation interrogés en février 2002, 14 se sont insérés dans une entreprise du commerce et réparation automobile. Les « industries » étant les principaux

secteurs de fuite (le transport ne semble par contre pas⁵ être un secteur de débouché majeur contrairement aux Bac Pros et CAP de la filière).

VIII. OUTILS ET REFLEXIONS

Réflexions pour la Branche

Appareil de formation

Dans une logique de branche privilégier les BTS MAVA formés par le biais de l'alternance semble être une évidence : les BTS de lycée tendant à s'insérer de manière de plus en plus marginale dans le secteur du CRA. Pourtant, les BTS de lycée occupent des postes extrêmement proches de l'après-vente automobile qu'il s'agisse des constructeurs, des experts ou des enseignants. La branche n'a vraisemblablement pas intérêt à trop éloigner ces publics de l'apprentissage des métiers de l'après-vente.

Sous risque d'incompréhension entre les acteurs, les entreprises de la branche n'ont pas intérêt à ce que les télé-diagnosticiens ou les rédacteurs de réparation de panne soient recrutés sur des profils trop technologues. Déjà éloigné des préoccupations des carrossiers, la branche n'a pas intérêt que les experts automobiles n'entendent rien à la gestion d'un garage. La branche n'a évidemment aucun intérêt à ce que ses enseignants ne proviennent pas de ses filières de formation.

BTS MAVA moto

M. Carvet, directeur de BMW Motorrad France a demandé le 9 avril dernier au CSIAM (Chambre Syndicale des Importateurs Automobile et Motorcycle) de défendre la création d'un BTS MAVA pour la filière motorcycle. L'objectif étant essentiellement de répondre aux évolutions techniques des motos (injection, multiplexage, ABS, outils de diagnostic).

Comme, nous l'avons souligné, les BTS MAVA ne sont pas nécessairement de très bons techniciens de l'après-vente même si leur capacité d'adaptation aux évolutions technologiques sont élevés. Les Bacs Pros sont aujourd'hui dans les Services de l'Automobile plus recherchés sur les activités liées au diagnostic à la recherche de panne et aux interventions en environnement électronique. Dans un contexte essentiellement de très petites entreprises, le secteur de la moto a également peu de besoin en personnel d'encadrement. Il semble, pour toutes ces raisons que la recherche de BMW Motorrad semble s'apparenter beaucoup plus à une demande d'une année complémentaire post bac Pro comme un MDA.

⁵ Toute proportion gardée vu la faiblesse de l'échantillon

L'expertise et la carrosserie

- Sur les quatre lycées préparant conjointement à la FCIL en expertise et au BTS MAVA, nous pouvons estimer qu'environ un jeune sur cinq intégrera une entreprise du commerce et réparation automobile : soit deux à trois jeunes par promotion. Nous pouvons donc considérer que ces lycées forment pratiquement exclusivement pour l'expertise et les constructeurs.
- 280 candidats à la FCIL expertise en carrosserie en 2002, c'est à peu près le double des candidats se présentant à l'option Véhicule Industriel du BTS MAVA.
- La complexité croissante des procédures des experts (nouvelle directive sur les pièces de carrosserie, nouvelles procédures VGE⁶) devrait vraisemblablement conduire les organisations professionnelles de la profession à demander à ce que les diplômes permettant l'accès aux FCIL soient mieux adaptés à la profession.

L'ensemble de ces éléments pourraient suffire aux organisations professionnelles de l'expertise à défendre la création d'une option « Carrosserie et Expertise » au BTS MAVA. La branche des Services de l'Automobile pourrait toutefois y trouver un intérêt en orientant une formation de ce type autour de la carrosserie : pour l'instant il n'existe pas de formation supérieure spécialisée dans l'après-vente ou la reprise d'entreprise en carrosserie. Quelques jeunes titulaires de BTS MAVA VP occupent aujourd'hui des postes de réceptionnaires en carrosserie.

Stratégies d'entreprise

Pour toute entreprise de la branche, il semble que plus les profils soient qualifiés et rares, plus la question de la fidélisation se pose.

Une concession Peugeot : « *La difficulté des jeunes BTS, c'est que au niveau de la recherche de panne, ça va très bien se passer 1 an, 2 ans mais il faut pouvoir lui promettre derrière une évolution de carrière sinon on ne va pas le garder.* »

Le responsable RH du Groupe Guillaumin (interrogé dans le cadre de la veille GRH groupes de distribution) : « *Aucun des jeunes embauchés en BTS MAVA en contrat de qualification depuis 3 ans dans l'ensemble des entreprises du groupe n'est resté à ce jour.* »

Vu le faible nombre de postes disponible pour un BTS MAVA au niveau d'un établissement, il apparaît de plus en plus nécessaire de réfléchir à la **définition de plans de carrière pour les BTS MAVA au niveau d'un groupe ou d'une marque** d'une région.

⁶ VGE (Véhicule Gravement Endommagé) : Procédure obligeant les experts automobiles à demander à la préfecture le retrait de véhicules dangereux de la circulation).

Outils pour une stratégie territoriale

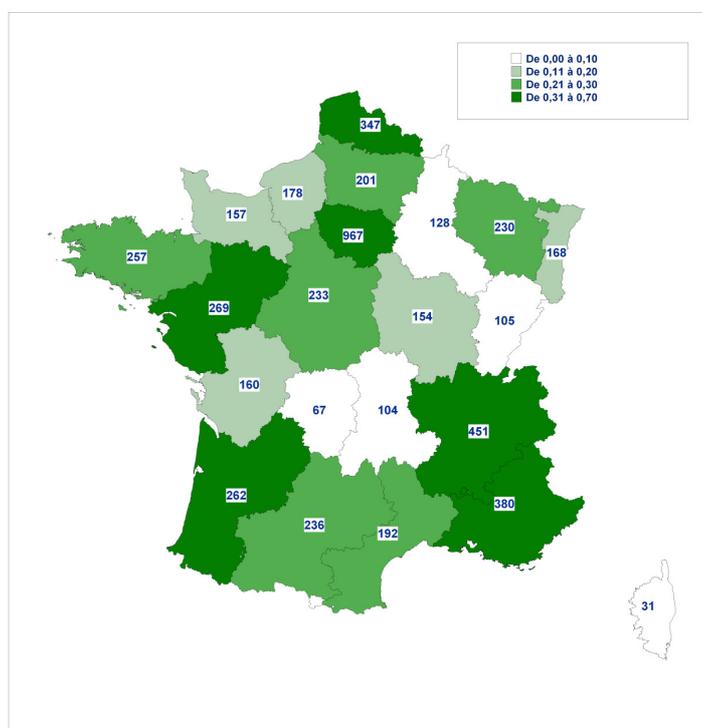
Pour résumer ce que nous avons vu précédemment, la **création d'un BTS MAVA de Lycée** pourrait se justifier à travers des arguments concernant :

- Pour un tiers, les besoins en emploi des concessions automobiles à l'échelon régional.
- Pour un tiers de la situation économique et des besoins nationaux des constructeurs automobile.
- Enfin pour le reste des besoins régionaux en enseignement et des besoins de la région et des régions limitrophes en experts automobile.

Pour la création d'un **BTS MAVA en apprentissage**, la justification est a priori plus simple puisque l'insertion à long terme dans les entreprises des services de l'automobile et plus spécifiquement des concessions régionales est beaucoup plus nette que pour les lycées.

Deux cartographies pourraient à cet égard être utiles à la définition de stratégies pour les CFA : la carte de la répartition régionale des établissements 501Z de plus de 10 salariés (qui représentent la cible principale) et la carte du ratio entre le flux de jeunes formés au BTS MAVA en alternance et le nombre d'entreprises 501Z de plus de 10 salariés.

NOMBRE D'ETABLISSEMENT 501Z DE PLUS DE 10 SALARIES PAR REGION.



Source INSEE SIRENE 2004- Exploitation Observatoire de l'ANFA

EN CONCLUSION

Les décalages entre BTS MAVA réalisés en temps plein et en apprentissage pourraient presque nous faire songer à des diplômes différents. Nous pourrions en résumer ainsi les principales différences :

	BTS MAVA de CFA	BTS MAVA de Lycée
<i>Provenance principale</i>	Bac Pro de CFA ou de Lycée Pro	Bac STI de Lycées Technologiques
<i>Part de secteur de travail dans le CRA</i>	52%	28%
<i>1^{er} métier dans le CRA</i>	Réceptionnaire	Mécanicien
<i>Famille de métier dans le CRA</i>	Encadrement	Technique
<i>2^e secteur de travail</i>	Expertise (17%)	Constructeur (23%)
<i>Taux d'emploi en primo-insertion 2002</i>	95%	81%
<i>Mobilité géographique</i>	Faible – bassin d'emploi / Département	Forte (Constructeurs en Ile de France, Concession en grande villes) – région – France.
<i>Poursuite d'étude</i>	Rare	Fréquente
<i>Mode de recrutement</i>	Entreprise d'accueil, bouche à oreille.	Presse, ANPE.
<i>Approche discernée étude H. Camaret 2001</i>	Approche « métier »	Approche « technologie »

Scénario prospectif :

Dans cinq ans, les CFA pourraient développer leurs sections de BTS MAVA pour représenter la moitié des effectifs en formation BTS MAVA. L'enjeu pour les CFA sera de palier les baisses démographiques des promotions de niveau V. Plus nombreux, les apprentis devraient être mieux répartis sur le territoire national. La séparation des débouchés et filières d'insertion entre les CFA et les Lycées devraient s'accroître afin de répondre d'une part aux besoins des constructeurs en techniciens qualifié de maintenance, et d'autre part aux besoins des concessions en encadrement (lié au vieillissement de la population cadre du CRA et au développement des groupes).

ANNEXE : REPRESENTATION SOCIALE DES DEBOUCHES PROFESSIONNELS DES BTS MAVA PAR TYPE D'ETABLISSEMENT

La représentation sociale des débouchés post-BTS MAVA change selon le type d'établissement lycée ou à CFA : Voici une sélection de commentaires représentatifs provenant de Lycée et de CFA présentant les débouchés possibles pour les titulaires de BTS MAVA et un travail réalisés par deux élèves de lycée sur les débouchés de BTS MAVA.

LT Jean-Perrin Marseille :

LA VIE ACTIVE

Si le détenteur d'un BTS souhaite travailler à la sortie de sa formation, il le pourra:

- Chez les constructeurs automobiles: documentation technique, études de maintenabilité des systèmes, animation des réseaux, formation...
- Chez les entreprises d'après vente automobile (succursales, concessions): réparateur, réceptionnaire, conseiller technique, gestionnaire de flotte de véhicules, chef d'atelier...

L'analyse syntaxique des productions issues des lycées permet de comprendre que la représentation sociale de l'insertion des BTS MAVA est beaucoup plus large qu'en CFA. En lycée, l'insertion dans le commerce et la réparation automobile n'est qu'un débouché possible parmi les autres. L'industrie automobile et les bureaux d'études sont toujours cités en premier parmi les débouchés possibles (et ce dans l'ensemble des commentaires de lycée rencontrés même ceux qui ne sont pas cités ici). Le Lycée Rochelais ne cite même pas le secteur du CRA mais l'évoque à travers un secteur « lié de près ou de loin à l'industrie automobile ». Le lycée marseillais évoque

L'étendue des métiers est assez large: elle commence dans les bureaux des fabricants des différentes marques, les bureaux d'études, où sont imaginés les différents concepts, les nouveaux moteurs, mais aussi les changements de goûts de la population, ses nouveaux désirs, les nouveaux utilisateurs, ainsi que la sécurité passive. Nous passons ensuite à l'usine où sont assemblés les produits finis, pour être ensuite distribués dans les concessions et agences où elles seront vendues et entretenues.

La législation nous ouvre d'autres portes comme l'expertise ou les contrôles techniques. Les contrôles attestent du bon fonctionnement et de l'état du véhicule. Ils s'effectuent dans l'enceinte de centres agréés, c'est de la prévention! L'expertise entre en compte pour les services d'une assurance, pour constater les dégâts causés par un accident et évaluer les pertes.

Dans le registre sportif, les courses automobiles et rallyes nous offrent un aspect dynamique et ludique des grandes marques automobiles, qui se servent de ces compétitions pour éprouver les nouvelles technologies qui seront utilisées ultérieurement dans les modèles standards.

Le monde de l'automobile possède également ses revues rendant compte des différentes évolutions. Les revues rétros rappellent les anciennes technologies, qui ont fait les heures de gloire de la voiture. On peut s'apercevoir que certains principes peu utilisés il y a une trentaine d'années (injection électronique, pot catalytique, aérodynamique, transmission intégrale, ...) , sont repris et améliorés pour respecter les normes européennes. Il existe également des revues spécialisées dans le monde du tuning. Elles offrent aux lecteurs diverses informations sur les rassemblements du genre et sur les derniers effets à la mode.

Le BTS MAVA peut évoluer dans les domaines énumérés. La formation reçue durant les deux années d'enseignement, lui permet de s'adapter et de progresser sans difficultés, dans la conception comme dans la présentation au grand public du projet automobile

2 élèves de 1ere année du LT Jolimont de Toulouse

Lycée Leonce Vieljeux La Rochelle
Débouchés : Le titulaire d'un BTS MAVA possède une compétence technique et une grande capacité d'adaptation qui lui permettent d'être opérationnel dans les différents secteurs d'une entreprise liée de près ou de loin à l'industrie automobile.

implicitement en premier lieu l'éventualité de poursuivre ses études « si le détenteur d'un BTS souhaite travailler à la sortie de la formation... ». La production des deux élèves du lycée toulousain est également intéressante : on distingue quatre paragraphes : l'industrie (dont une partie sur le CRA), l'expertise - contrôle technique, le sport automobile et les revues techniques... l'insertion dans une entreprise du CRA ne semble pas vraiment envisagé pour ces élèves de première année.

CFA de Châlons en Champagne : votre métier :
Le technicien supérieur M.A.V.A. est un généraliste qui satisfait ses clients en tant que technicien, conseiller, commerçant, gestionnaire d'activités et animateur des ressources humaines. Suivant son expérience professionnelle, il conduit et assure des missions en expert et en manager. Autonome et responsable, il évolue vers les fonctions de chef d'Atelier.

Dans les CFA, la question du secteur de débouché ne se pose pratiquement pas. Seule la question du métier, de la fonction et des activités réalisées se posent. Avec toutefois un bémol puisque les métiers de l'enseignement sont cités avec prudence (en dernière position) pour la chambre des métiers d'Indre et Loire.

CFA – CM 37

Profil du poste :

Le technicien supérieur en Maintenance après-vente automobile intervient :

- chez les concessionnaires ou succursales automobiles
- chez les agents de marques
- chez les constructeurs automobiles
- chez les centres auto spécialisés dans la maintenance ou la vente

- Technicien supérieur qualifié
- Responsable après-vente
- Responsable d'agence
- Inspecteur technique
- Responsable de formation du personnel après-vente
- Professeur