

LE CONTRÔLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

Plus que tout autre secteur d'activité, le contrôle technique automobile veille à la qualité du parc automobile et à la sécurité routière. Il est régi par une réglementation en perpétuelle évolution pour l'adapter au parc automobile et harmoniser les pratiques du métier en Europe. Après un important bouleversement réglementaire en 2018, la filière doit mettre en œuvre en 2024, le contrôle technique périodique des motocycles, scooters et voiturettes et commence à accueillir ses premières voitures électriques.

5 683 établissements employeurs

12 903 salariés

(URSSAF 2023 apprentis inclus)



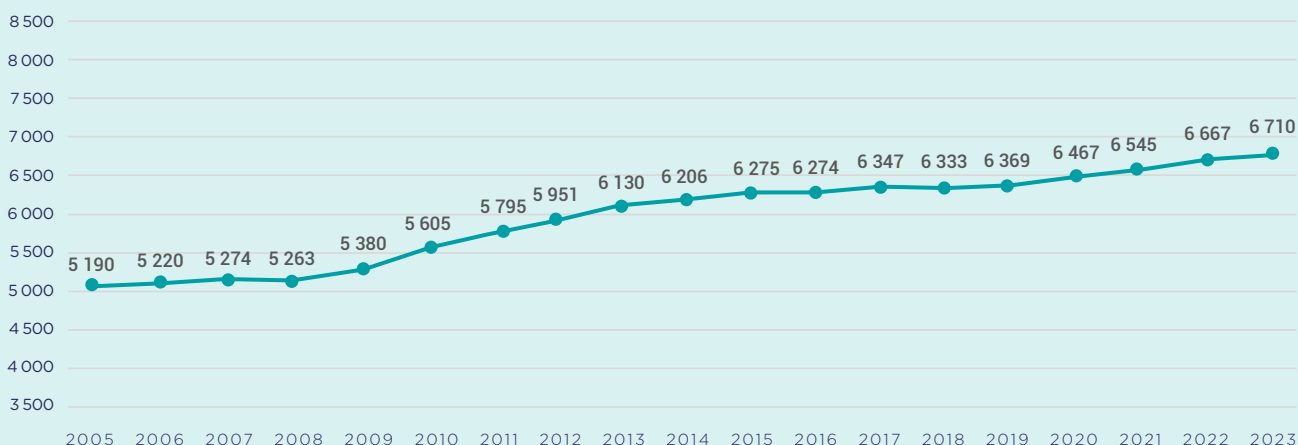
LES ACTEURS

L'UTAC-OTC COMPTABILISE **6 710 CENTRES AGRÉÉS AU CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES LÉGERS ET 400 CENTRES AGRÉÉS AU CONTRÔLE TECHNIQUE DES POIDS-LOURDS EN 2023. EN 10 ANS, LE NOMBRE DE CENTRES A AUGMENTÉ DE +9%.**

Les centres de contrôle technique doivent disposer d'un agrément préfectoral pour pouvoir exercer leur activité. Les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) ont la charge d'effectuer les contrôles et avis nécessaires à l'établissement de l'agrément.



ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CENTRES DE CONTRÔLES AGRÉÉS VL

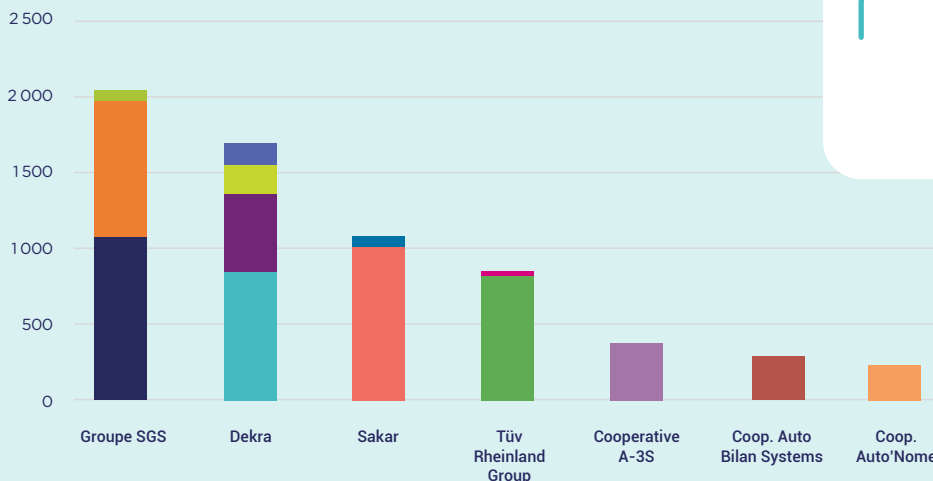


Source : UTAC - OTC

SUR 6 710 CENTRES AGRÉÉS, 5 683 SONT DES ÉTABLISSEMENTS EMPLOYEURS DU CODE NAF 7120A (source URSAAF) ET PLUS D'UN MILLIER SONT DES ENTREPRISES SANS SALARIÉ.

82% DES CENTRES DE CONTRÔLE TECHNIQUE DE VÉHICULES LÉGERS (VL) SONT RATTACHÉS À UN RÉSEAU AGRÉÉ (source UTAC-OTC).

RÉPARTITION DES CENTRES DE CONTRÔLE TECHNIQUE PAR RÉSEAU



6 710 centres de contrôle technique dont 15% sans salarié

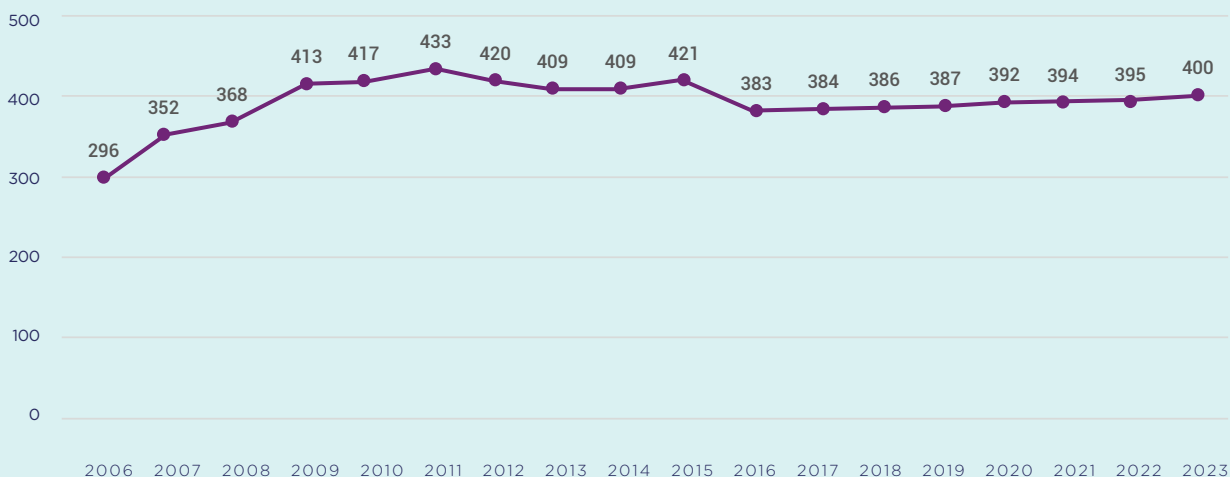
- Securitest
- Auto Sécurité
- Verif'Autos
- Dekra
- Norisko
- Autocontol
- Dekra Poids Lourds
- Autovision PL
- Autosur
- Technosur
- Auto Securitas (VL+PL)
- Auto Bilan Systems
- Auto'Nome

Source : UTAC-OTC / TradeDimension2022 / Enseignes

AVEC PLUS DE 2 000 CENTRES, LE GROUPE SGS EST LE PREMIER ACTEUR DU CONTRÔLE TECHNIQUE EN FRANCE. IL POSSÈDE LA PLUS IMPORTANTE ENSEIGNE : SÉCURITEST AVEC 1 077 CENTRES EN FRANCE.

Les exigences réglementaires d'accréditation, de matériel et d'organisation font l'objet d'audits qui sont réalisés soit par les réseaux soit par un organisme agréé pour les centres de contrôle indépendants.

EVOLUTION DU NOMBRE DE CENTRES DE CONTRÔLE TECHNIQUE PL



Source : UTAC - OTC



Il existe 400 centres de contrôle technique de poids-lourds (PL) en France. Ce nombre progresse lentement car l'investissement nécessaire à la création d'un tel centre est conséquent.

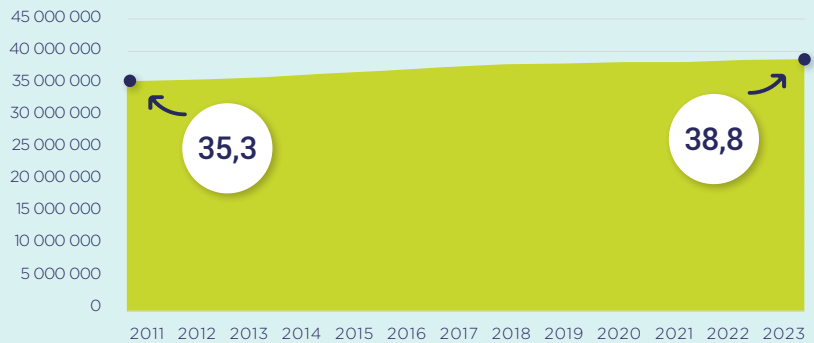




LE MARCHÉ DU CONTRÔLE TECHNIQUE DE VÉHICULES REPRÉSENTAIT 2,2 MILLIARDS D'EUROS EN 2022. CELUI-CI EST TENDANCIELLEMENT CROISSANT.

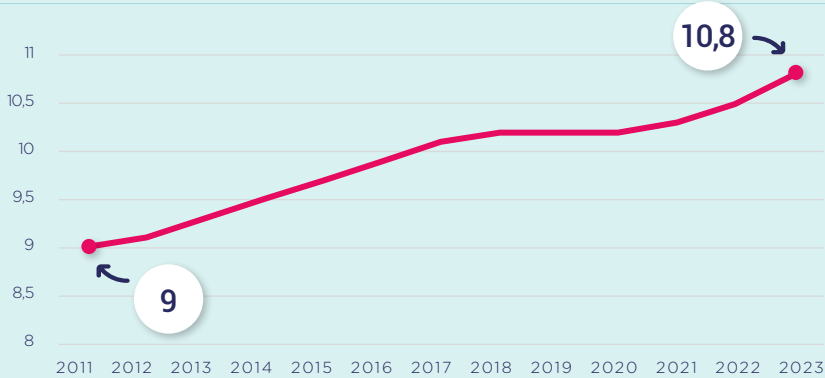
Plus il y a de véhicules en circulation, plus le nombre de véhicules à contrôler augmente. Le parc automobile en circulation étant orienté à la hausse, c'est un élément favorable à l'activité des centres de contrôle technique.

ÉVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE VP EN CIRCULATION



Source : Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires / SDES

ÂGE DU PARC AUTOMOBILE VP EN CIRCULATION



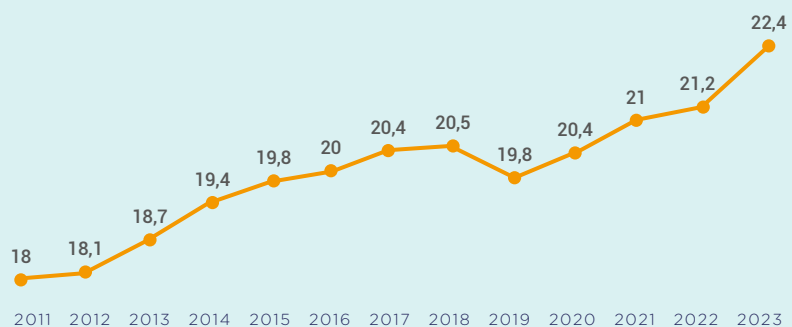
Source : Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires / SDES



Plus le parc automobile est ancien, plus il y a de véhicules à contrôler : le parc de VL de plus de quatre ans est contrôlé tous les deux ans, alors que le parc jeune n'est contrôlé qu'au bout de la quatrième année. La croissance de l'âge du parc contribue donc également à renforcer l'activité de contrôle technique.

Grace à la croissance du parc automobile et son vieillissement, le marché du contrôle technique est porteur.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VISITES TECHNIQUES PÉRIODIQUES DE VÉHICULES LÉGERS



Source : UTAC - OTC, en millions de contrôles

22 millions de véhicules ont été contrôlés en 2023. La progression constante de l'activité du contrôle technique en France est liée à la croissance du parc et à son âge. En effet, l'évolution de l'âge moyen des véhicules en circulation est corrélée à l'évolution du nombre de contrôles techniques effectués chaque année (coefficient de corrélation à 0,97) : plus les véhicules sont âgés, plus souvent ils doivent se faire contrôler. A contrario, si le parc automobile rajeunit un jour, l'activité des centres pourrait s'en ressentir.

En 2023, plus d'un million de contrôles techniques périodiques de plus ont été réalisés par rapport à 2022 (+ 5,6%) : il s'agit de la plus forte progression de contrôles techniques réalisés depuis la mise en œuvre du contrôle technique périodique.

La nette diminution du nombre de contrôles en 2019 est liée à l'anticipation de la réforme de 2018 par les ménages qui craignaient une augmentation des contre-visites.

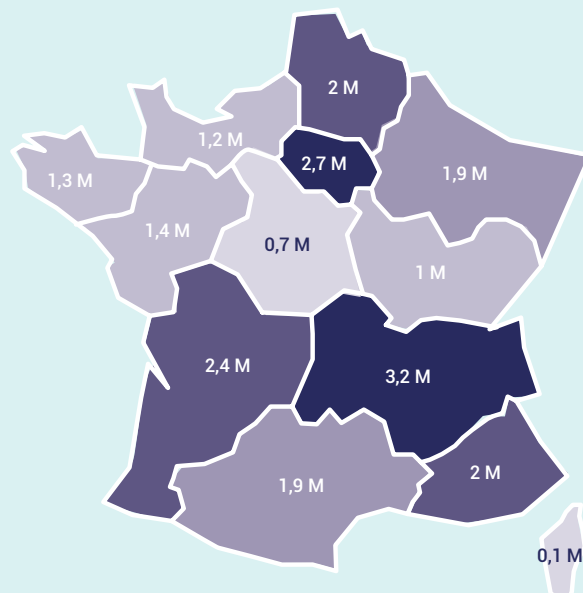


RÉPARTITION DU NOMBRE DE CONTRÔLES TECHNIQUES PÉRIODIQUES PAR RÉGION EN 2023

Avec 3,2 millions de véhicules, Auvergne-Rhône-Alpes est la région qui a contrôlé le plus de véhicules en 2023, suivie par l'Île-de-France (2,7 millions de contrôles). En 2023, la part du parc automobile contrôlé sur le parc automobile total en circulation varie de 65% pour l'Occitanie à 85% pour la Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cette variation est liée à une diversité de facteurs :

- l'âge du parc dans chaque région,
- la différence entre le lieu d'immatriculation et le lieu de circulation du véhicule,
- la part des véhicules changeant de main,
- la bisannualité du contrôle technique,
- voire la part de véhicules en infraction.

NOMBRE DE CONTRÔLES TECHNIQUES PÉRIODIQUES VL EN 2023

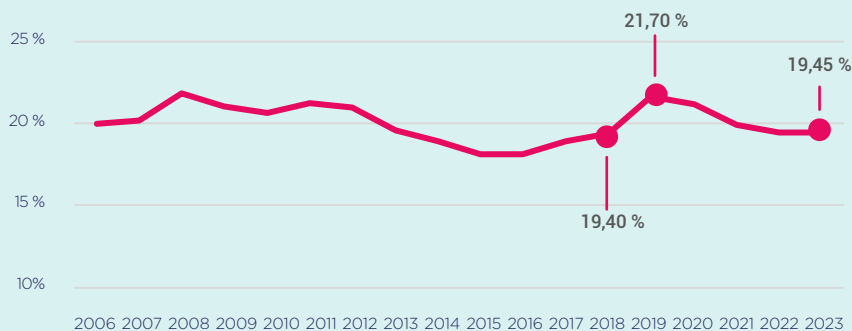


Source : UTAC - OTC 2023



ÉVOLUTION DES CONTRE-VISITES

ÉVOLUTION DU TAUX DE CONTRE-VISITES DU CONTRÔLE TECHNIQUE DE VÉHICULES LÉGERS



Source : UTAC-OTC

Taux de prescription des contre-visites : une évolution qui se stabilise.

EN 2023

4,4 MILLIONS DE VÉHICULES ONT FAIT L'OBJET D'UNE CONTRE-VISITE.

De fait, la réforme de 2018 a bien fait augmenter le taux de contre-visites. Mais, comme en 1996, la réforme a un effet de court terme sur le taux de contre-visites, le temps que les automobilistes et garagistes s'ajustent aux évolutions réglementaires. Il est aussi vraisemblable que l'évolution du taux de prescription de contre-visites ait pu s'adapter à la croissance de l'inflation, mais aussi à la croissance du nombre de véhicules à contrôler qui peuvent saturer certains centres.

On sait aussi que plus l'âge des véhicules augmente, plus le taux de contre-visites est élevé. 26% des véhicules de plus de 10 ans contrôlés sont soumis à contre-visite contre 12% pour les véhicules de moins de 10 ans.

En revanche, d'un point de vue territorial, l'âge automobile du parc en circulation n'est pas corrélé au taux de contre-visites au contrôle technique. Au contraire, les taux de contre-visites les plus élevés se rencontrent en Loire-Atlantique (26%), Maine-et-Loire (25%) ou Ille-et-Vilaine (26%) : presque dix points au-dessus du Cher (18%) ou de l'Indre (17%) dont le parc automobile est sensiblement plus vieux que dans les départements précités. Les taux de contre-visites de province les plus faibles se situent en Corse (13% et 16%). Le taux de contre-visites le plus faible de France se situe en Seine-Saint-Denis (11%), le département le plus pauvre de France.

Ces indices tendent à montrer que le contrôle technique est un métier très sensible au pouvoir d'achat des ménages.

LES ACTIVITÉS ET LA RÉGLEMENTATION

LE CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES LÉGERS

Le contrôle technique automobile périodique a été instauré le 1^{er} janvier 1992 pour les véhicules légers sous l'impulsion de la directive européenne 96/96/CE. Les automobilistes ont l'obligation de faire

contrôler leur véhicule dans un centre agréé, à partir du quatrième anniversaire du véhicule, puis tous les deux ans et en cas de cession (depuis 1985).

CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE

A PARTIR DE LA 4^E ANNÉE

TOUS LES 2 ANS

CONTRÔLE TECHNIQUE TRANSACTIONNEL

6 MOIS AVANT TOUT CHANGEMENT DE CARTE GRISE

Le métier de contrôleur technique consiste à inspecter les véhicules pour s'assurer qu'ils répondent à toutes les normes sécuritaires et environnementales en vigueur. Il s'agit d'un métier très normé. Le cycle d'un contrôle technique varie relativement peu d'un véhicule à l'autre :

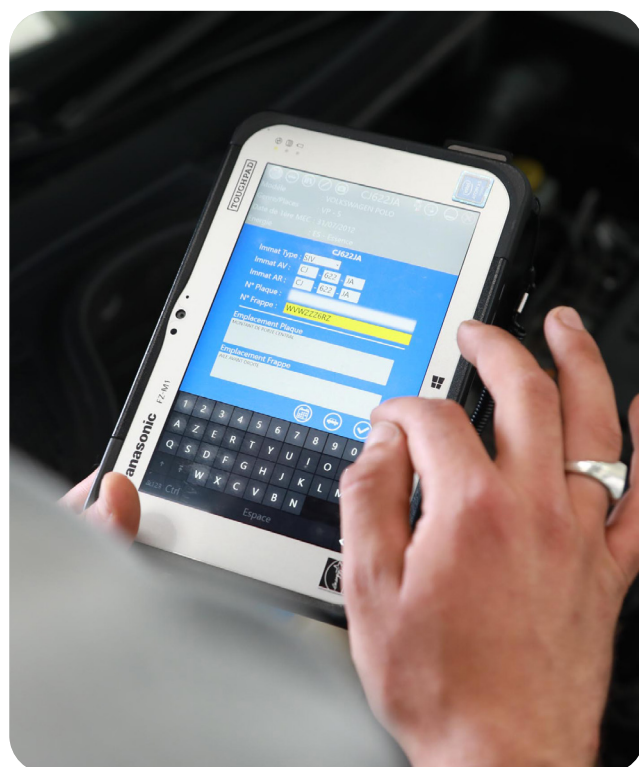
- Contrôles à l'intérieur du moteur (fuites, fixations, identification...)
- Contrôle de l'intérieur du véhicule (ceintures, sièges, commodos, témoins...)
- Contrôles de l'extérieur (carrosserie, pneumatique, ampoules...)
- Contrôles sous le véhicule, roues, freinage et liaisons au sol à l'aide d'un pont ou d'une fosse
- Contrôles de l'Electronic On Board Diagnostic (EOBD)
- Contrôles pollution à l'aide d'un analyseur de gaz et opacimètre
- Passage au ban de freinage
- Vérification de la hauteur des phares au rétrophare.

Un contrôleur technique vérifie en moyenne 1700 véhicules par an, soit environ 7 par jour ouvré.

136 points de contrôle doivent être effectués. Ils peuvent déboucher sur :

- 129 défaillances critiques qui génèrent une interdiction de rouler
- 342 défaillances majeures
- 142 défaillances mineures sans obligation de contre-visite

Si la compétence d'un contrôleur se mesure à la justesse de son avis technique, il se mesure aussi à la faculté à restituer et à expliquer à un client les résultats d'un contrôle afin d'adapter son discours aux situations des véhicules et des automobilistes. Pour apprendre ces compétences relationnelles, le CQP Contrôleur Technique propose, par exemple, une évaluation dédiée avec une mise en situation professionnelle portant sur l'accueil et la clarification d'une intervention auprès d'un client mécontent à l'issue du contrôle technique de son véhicule.



CONTRÔLEUR TECHNIQUE : LA RECHERCHE DE L'ÉQUILIBRE ENTRE COMMERCE ET RÈGLEMENTATION

La difficulté essentielle de l'activité du contrôle technique est de trouver un juste équilibre entre l'activité commerciale et le respect de la réglementation.

C'est un équilibre qui doit se trouver au niveau :

→ De chaque contrôleur (évaluer les défauts le plus finement possible, mais savoir annoncer une contre-visite, être pédagogue, « sévère mais juste »). De nombreux chefs d'entreprise rencontrés évaluent les compétences de leurs contrôleurs sur une échelle « réglementation <-> commerce » (celui-ci est trop « réglementation », celui-ci est trop « commercial », celui-ci « a trouvé le juste équilibre »...)

→ De chaque centre (respecter la réglementation mais attirer les clients, proposer des prix attractifs, veiller à sa e-réputation)

→ Du réseau des centres de contrôle technique sur un territoire donné (un centre trop indulgent peut fortement déséquilibrer toute la profession sur un territoire)

Pour aider les centres et les contrôleurs à trouver cet équilibre, trois outils sont mis à disposition des contrôleurs techniques et des centres :

- La formation annuelle de maintien de la qualification de 20h (qui se déroule, selon les réseaux, en semi-présentiel ou en distanciel),
- Les audits internes des réseaux,
- Les audits des DREAL.

L'équilibre commercial se joue aussi sur la répartition entre la clientèle particulière et la clientèle d'entreprise (garagistes, enchéristes, flottes...). Afin de générer du volume de contrôle, les centres de contrôle techniques consentent généralement aux entreprises une ristourne plus ou moins importante qui peut affaiblir leur marge commerciale au-delà d'un certain volume de véhicules.



DIVERSIFICATION : LES CENTRES D'EXAMEN THÉORIQUE DU PERMIS DE CONDUIRE

Depuis la loi du 6 août 2015 et son application le 13 juin 2016, les réseaux SGS et Dekra proposent à leurs centres de contrôles affiliés de servir de centres d'examen théorique du permis de conduire. C'est une activité que certains centres considèrent plus comme une opportunité commerciale de faire découvrir leurs établissements à de futurs jeunes conducteurs qu'une réelle source de bénéfice pour l'entreprise. La prestation nécessite fréquemment l'embauche d'une personne dédiée. Il est parfois nécessaire de lier des relations commerciales avec des écoles de conduite pour assurer une bonne rotation des candidats.

ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES DU CONTRÔLE TECHNIQUE D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE



RÈGLEMENTAIREMENT

Une habilitation B2XL est obligatoire pour tout contrôleur technique (contrairement à l'habilitation gaz qui est spécifique aux contrôleurs qui en font la demande).

Le centre doit également disposer du matériel dédié pour contrôler les véhicules électriques :

- Surgants et gants classe 0,
- Casque à visière (contre les arcs électriques),
- Panneau de signalisation et balisage,
- Ohmmètre.

Au préalable, il est nécessaire de respecter les obligations de sécurité électriques (ôter les clés du véhicule, vérifier l'étanchéité des gants, mettre ses équipements de protection...).

Les spécificités du contrôle technique d'un véhicule électrique sont de :

- Vérifier l'état des prises, des connecteurs, des gaines (haute et basse tension), des tresses de masse (fixation, fissures, déchirures, risques d'échauffement, abrasion), l'état d'étanchéité des volets et trappes.
- Vérifier l'absence de fuite sur les circuits de refroidissement et de climatisation.
- Vérifier l'état du câble de charge : pas de cassure, de câble pincé ou vrillé.
- Vérifier, sous le véhicule, l'état du coffre de protection des batteries (choc, corrosion, rayures), les fixations du coffrage.

Deux contrôles spécifiques sont nécessaires :

- 1 LE CONTRÔLE DE CONTINUITÉ DE MASSE** - après calibrage de l'ohmmètre il faut effectuer un contrôle depuis la batterie de servitude jusqu'au connecteur bas de la prise de recharge.
- 2 L'ESSAI DU DISPOSITIF ANTI-DÉMARRAGE** nécessite de démarrer le véhicule avec la prise lente en charge, afin de vérifier l'absence de déplacement du véhicule.

L'essentiel des points de contrôle est commun avec le véhicule thermique (identification, équipement de freinage, direction, visibilité (pare-brise, rétroviseurs...), feux, dispositifs réfléchissants et équipements électriques, essieux, roues, suspension, châssis...).

En revanche, les éléments liés aux éléments mécaniques d'un moteur thermique, aux contrôles du réservoir, aux fuites d'huile ou au passage du contrôle antipollution ne sont naturellement pas contrôlés.

DANS LES FAITS

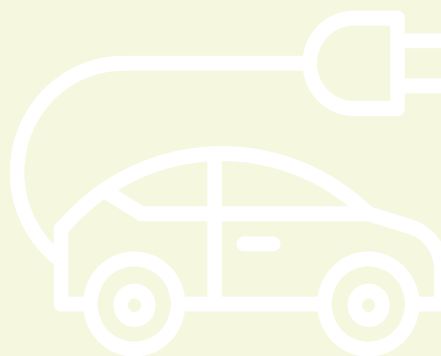
Rajouts et suppressions d'éléments à contrôler génèrent de fortes hésitations sur le positionnement du prix à pratiquer pour le contrôle technique d'un véhicule électrique, et de ce fait, une forte variation des tarifs de ce contrôle (plus ou moins 45% par rapport au tarif moyen pratiqué selon les journalistes d'Automobile propre).

En réalité, le contrôle technique des véhicules électriques est encore rare (0.4% du parc contrôlé en 2023 selon l'UTAC-OTC) mais sa durée est semblable à un véhicule thermique.

L'obligation d'insérer une pointe de touche de multimètre dans une prise de charge, de vérifier les branchements des câbles haute tension (orange) et donc de tirer dessus, sont des activités qui peuvent générer une forme inquiétude chez certains contrôleurs techniques.

Selon d'autres responsables, certaines injonctions ont parfois pu être mal comprises (démontage ou non du coffre de batterie).

Ces indices montrent la nécessité de bien accompagner les contrôleurs dans les audits et dans les dispositifs de formations, certifiant ou non, afin de mieux rassurer, et mieux encadrer les pratiques et les compétences liées à ces activités encore naissantes du véhicule électrique.



LE CONTRÔLE TECHNIQUE DES POIDS-LOURDS

Le contrôle technique des poids-lourds a été privatisé en 2003. 57% des centres de contrôle technique de véhicules lourds sont désormais rattachés à un réseau.

157 points de contrôle doivent être vérifiés sur un véhicule de transport routier de marchandises et de personnes. Le taux de contre-visites est de 11% en 2023. Il est relativement stable depuis trois ans.

CONTRÔLE TECHNIQUE
PÉRIODIQUE



TRANSPORT DE MARCHANDISES
TOUS LES ANS

TRANSPORT DE VOYAGEURS

TOUS LES 6 MOIS

CONTRÔLE TECHNIQUE
TRANSACTIONNEL



6 MOIS AVANT

TOUT CHANGEMENT DE CARTE GRISE



RETOUR SUR LA RÉFORME DE 2018

La couverture média de la réforme du 20 mai 2018 s'est centrée sur l'obligation d'immobilisation du véhicule en cas de défaut critique. Cette mesure très médiatique a été vécue relativement simplement dans les centres : le défaut critique est rare et génère un vrai danger sur la route. Il est assez facile de l'expliquer à un client.

Les médias, comme les contrôleurs eux-mêmes, se sont aussi focalisés sur l'augmentation des points de contrôle et sur une potentielle sévérité croissante du contrôle technique avec la réforme. Si le taux de contre-visites a effectivement fortement augmenté la première année, à plus long terme, il s'est stabilisé dans les normes antérieures à 2018. Le mécontentement de clients a fait peser des craintes importantes auprès des contrôleurs tech-

niques. « C'est la réforme de trop, je suis prêt à vendre toutes mes affaires » : est le genre de témoignage que l'Observatoire des métiers des services de l'automobile a relevé en 2017, avant la mise en œuvre de la réforme de 2018. Dans les faits, certains contrôleurs ont effectivement quitté le métier à cette occasion mais, selon les entreprises interrogées, finalement assez peu et certains sont même revenus dans la profession par la suite.

La défaillance majeure de « corrosion perforante » constituait la réelle nouveauté de la réforme de 2018. Elle a conduit à refuser une nouvelle typologie de véhicules. Nombre de ces véhicules ont toutefois anticipé leur contrôle avant la réforme.

LE CONTRÔLE TECHNIQUE DE CATÉGORIE L

Le contrôle technique des cyclomoteurs, motocycles, quads et voiturettes, est défini par la directive européenne 2014/45/UE transposé en droit français par le décret n° 2023-974 du 23 octobre 2023 et l'arrêté du 23 octobre 2023. Les motos de type enduro et trial des titulaires d'une licence de fédération sportive sont exemptées de ce contrôle, ainsi que les véhicules d'avant 1960 et les titulaires d'une carte grise « collection ».

Le contrôle technique de ces véhicules est effectif depuis le 15 avril 2024, à partir de la cinquième année du véhicule, puis tous les trois ans. Un contrôle technique transactionnel est également mis en place 6 mois précédent tout changement de carte grise.

CONTRÔLE TECHNIQUE
PÉRIODIQUE

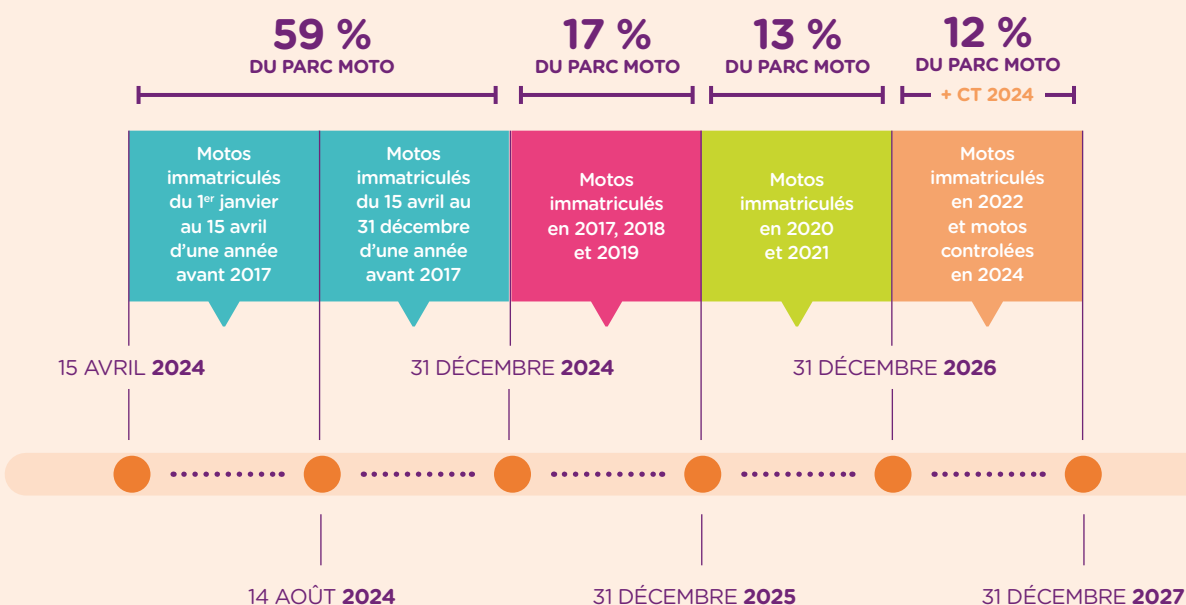
A PARTIR
DE LA 5^E ANNÉE

TOUS
LES 3 ANS

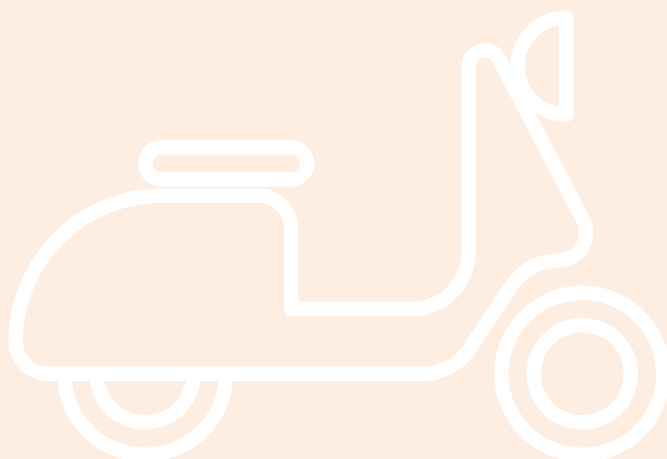
CONTRÔLE TECHNIQUE
TRANSACTIONNEL

6 MOIS AVANT
TOUT CHANGEMENT DE CARTE GRISE

CALENDRIER DES CONTRÔLES TECHNIQUES DES MOTOCYCLES



En fonction de l'âge moyen du parc motocycle estimé en 2022 (Source GIPA), on peut évaluer qu'environ 59% du parc motocycle devra être contrôlé avant le 31 décembre 2024 pour respecter la réglementation. En 2025, les motos immatriculées en 2017, 2018 et 2019 devront être contrôlées : elles représentent 17% du parc. Il est donc vraisemblable que l'activité de contrôle technique de catégorie L puisse avoir un caractère assez cyclique selon les années pendant la prochaine décennie.



QUI PEUT RÉALISER UN CONTRÔLE TECHNIQUE DE CATÉGORIE L ?



RÈGLEMENTAIREMENT

→ Soit, ouvert aux titulaires d'un agrément de contrôleur technique PL ou VL (extension d'agrément).

- Obligation de suivre une formation complémentaire de 33h mini sur la catégorie L
- > 16h de formation théorique
- > 17h de formation pratique (dont 7h de manipulations de motos)

→ Soit un nouvel agrément ouvert à de nouveaux contrôleurs sous réserve d'une formation de 140 heures (+ prérequis) sur la catégorie L.

Ensuite, comme pour le VL, un maintien de qualification annuel est nécessaire (formation de 14h/an). Il n'est pas obligatoire de posséder le permis A.

DANS LES FAITS

L'organisation patronale Mobilians estime que 4 000 contrôleurs techniques ont demandé l'agrément de catégorie L. Les contrôleurs techniques étant majoritairement d'anciens mécaniciens automobiles, il est très fréquent de rencontrer des titulaires de permis A dans cette population.

D'après notre enquête de terrain, les contrôleurs techniques qui disposent de l'extension d'agrément de catégorie L sont majoritairement des motards et sont volontaires pour développer cette nouvelle compétence ; ce qui facilite largement les relations avec les clients.

A ce jour, aucun organisme de formation n'a mis en place de formation 140h à destination de titulaires du Bac pro Maintenance de Véhicules option motocycles. La réponse adoptée par les entreprises est de favoriser les extensions d'agrément de contrôleurs issus du VL. Le motorcycle ne génère pas encore à ce jour suffisamment d'activité pour disposer de contrôleurs dédiés.



QUELLES SONT LES OBLIGATIONS POUR UN CENTRE DE CONTRÔLE TECHNIQUE AGRÉÉ À LA CATÉGORIE L ?



RÈGLEMENTAIREMENT

L'agrément au contrôle technique de catégorie L est ouvert aux centres agréés VL ou PL par extension d'agrément ou à de nouveaux centres spécialisés. Il existe relativement peu de contraintes matérielles réglementaires :

- Une partie du matériel est commun au contrôle technique VL (contrôle pression pneu, analyseur de gaz, miroir d'inspection, clefs de serrage...)
- Un balisage au sol pour l'utilisateur apportant son véhicule
- Deux outils de mesure spécifiques devront être acquis en 2025 :
 - Un outil de mesure du niveau sonore à partir du 1^{er} mars 2025 ;
 - Un outil de contrôle de la vitesse à partir du 1^{er} juin 2025.
- Du matériel spécifique est nécessaire :
 - Un jeu de béquilles d'atelier avant et arrière ;
 - Un bloque roue ;
 - Un cric mobile ;
 - Possiblement une table élévatrice avec bloque-roue.



DANS LES FAITS

Au 3 mai 2024, 3 483 centres de contrôle technique ont déclaré leur extension d'agrément au contrôle des véhicules de catégorie L (source UTAC-OTC). 53% des centres de contrôle technique VL ont donc demandé leur extension d'agrément. Ce sont le plus souvent les clients eux-mêmes qui sollicitent leurs centres de contrôle technique de proximité afin de pouvoir effectuer le contrôle de leurs motos dans le centre où ils ont l'habitude d'aller.

La part des centres ayant une extension de catégorie L est proportionnelle à la répartition des motos sur le territoire : 64% des centres de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (parc moto le plus développé) ont une extension d'agrément pour 42% en Bretagne où le parc moto est moins développé.

Les centres se rendent assez vite compte que le matériel réglementaire n'est souvent pas suffisant pour travailler efficacement et en sécurité. Par exemple :

- Les palans à sangle ou les tables élévatoires offrent un meilleur confort de travail et une meilleure sécurité pour le contrôleur et la moto que certains bloque-roues low cost,
- Les centres font l'expérience que les matériels dédiés au VL ne sont pas nécessairement totalement adaptés à la moto (manomètre de pression par exemple),
- Les voitures n'ont souvent pas non plus l'écartement nécessaire pour passer sur certaines fosses de visite.

Ces constats génèrent des ajustements de la part des entreprises et des réseaux et devraient concourir à faire évoluer la réglementation.

EN QUOI CONSISTE LE CONTRÔLE TECHNIQUE DE CATÉGORIE L ?



RÈGLEMENTAIREMENT

- 78 points de contrôle sont effectués
- 87 défaillances majeures
- 9 défaillances critiques

Deux défaillances seront applicables en 2025 (hors panne du matériel) :

- Mesures instables d'émissions sonores à partir du 1^{er} mars 2025 (mineure)
- Limitations de vitesse non conforme à partir du 1^{er} juin 2025 (majeure)

Une tarification de 50€ a été souhaitée par Clément Beaune, alors Ministre délégué chargé des Transports, pour le contrôle technique de catégorie L.

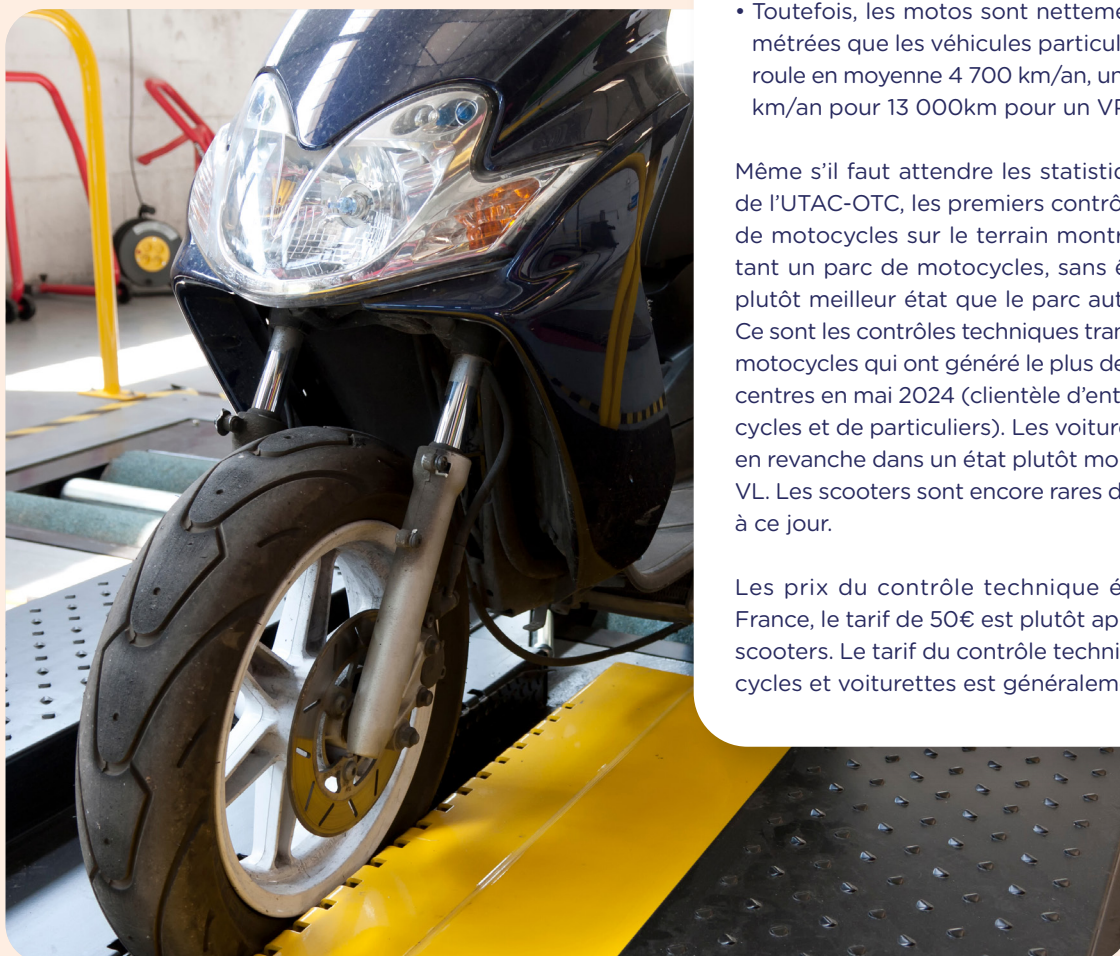
DANS LES FAITS

Statistiquement, les possesseurs de motocycle n'entretiennent pas nécessairement mieux leurs véhicules que les possesseurs de véhicule particulier :

- Le taux de « do-it-yourself » est de 31% pour les possesseurs de moto et de 29% pour les possesseurs de VP : une différence peu significative (Source GIPA 2018).
- Une moto génère 0,64 entrée atelier par an pour 0,98 pour un VP chez les réparateurs (GIPA 2020).
- La moyenne d'âge des motos est de 10,3 ans (10,6 pour le VP) mais la moyenne d'âge des scooters et maxiscooters est de 5 ans (GIPA 2020).
- Toutefois, les motos sont nettement moins kilométrées que les véhicules particuliers. Une moto roule en moyenne 4 700 km/an, un scooter 3 800 km/an pour 13 000km pour un VP (GIPA 2020).

Même s'il faut attendre les statistiques officielles de l'UTAC-OTC, les premiers contrôles techniques de motocycles sur le terrain montrent pour l'instant un parc de motocycles, sans être parfait, en plutôt meilleur état que le parc automobile léger. Ce sont les contrôles techniques transactionnels de motocycles qui ont généré le plus de trafic dans les centres en mai 2024 (clientèle d'entreprises motocycles et de particuliers). Les voiturettes semblent en revanche dans un état plutôt moins bon que les VL. Les scooters sont encore rares dans les centres à ce jour.

Les prix du contrôle technique étant libres en France, le tarif de 50€ est plutôt appliqué pour les scooters. Le tarif du contrôle technique des motocycles et voiturettes est généralement plus élevé.



L'EMPLOI

LE SECTEUR DU CONTRÔLE TECHNIQUE AUTOMOBILE (NAF 7120A) COMPTE 12 903 SALARIÉS EN 2022.

LA PROGRESSION DE L'EMPLOI SALARIÉ GLOBALEMENT CROISSANTE, MALGRÉ UNE STAGNATION EN 2022-2023.

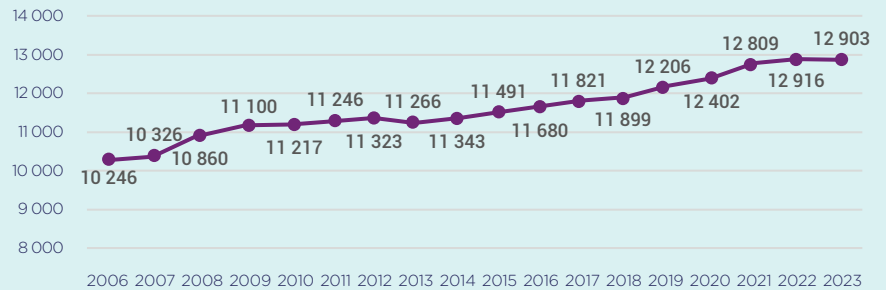


L'évolution du nombre de salariés dans le contrôle technique est régulière et croissante.

Il est assez difficile de comptabiliser précisément le nombre de contrôleurs techniques. Deux sources statistiques coexistent :

- Le recensement de la population (2020) de l'INSEE classe assez mal les salariés du secteur d'activité contrôle technique automobile (NAF 7120A). 4700 salariés sont classés dans le métier « Expert de niveau technicien » et 1800 comme « mécaniciens qualifiés ». Plusieurs milliers d'autres salariés sont classés dans des métiers techniques très hétéroclites.
- L'UTAC-OTC indique recenser le nombre de contrôleurs techniques. Il s'agit plutôt d'un recensement d'agrément de contrôleurs techniques. Ce qui pose deux risques de surestimation : d'une part, certains titulaires d'agrément peuvent avoir cessé leur activité ; d'autre part un même contrôleur peut disposer de plusieurs agréments (VL et PL).

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE SALARIÉS DU CONTRÔLE TECHNIQUE (NAF 7120A)



Source : URSSAF

En se basant sur les statistiques de l'INSEE et de l'URSSAF, on peut estimer que :

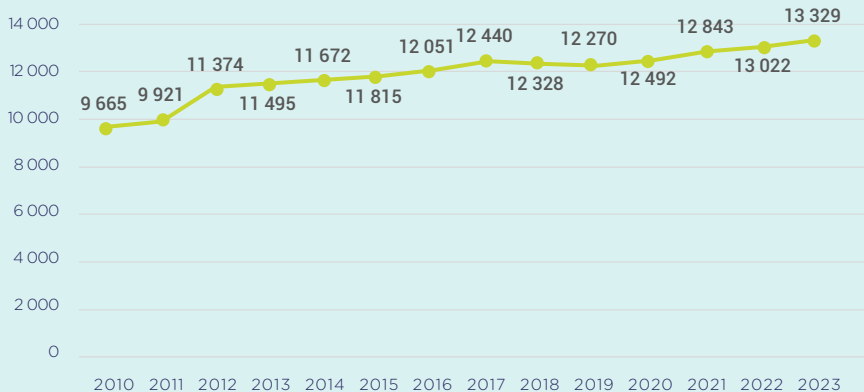
- Sur les 12 900 salariés du secteur du contrôle technique en 2022 (NAF 7120A) :
 - Environ 1800 salariés sont administratifs (employés administratifs, agents de maîtrise administratifs et comptables, cadres)
 - Environ 600 salariés sont des ouvriers non qualifiés, des convoyeurs, des agents d'entretien ou de surveillance...
 - Il resterait environ 10 500 salariés qui pourraient être essentiellement des contrôleurs techniques salariés.

- Le recensement de la population évalue à environ 2000 le nombre d'artisans et chefs d'entreprise du code NAF 7120A.

En cumulant artisans et salariés, on peut donc estimer à 12 500 au maximum le nombre de contrôleurs techniques en 2022, à partir des données de l'INSEE.

L'UTAC-OTC comptabilise 13 329 agréments de contrôleurs techniques VL en 2023. Il y a plus d'agrément de contrôleurs que de salariés car, outre les deux risques de surestimation mentionnés ci-dessus, une partie importante des contrôleurs techniques sont des responsables de centres et ne sont pas salariés.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CONTRÔLEUR TECHNIQUE VL AGRÉÉS

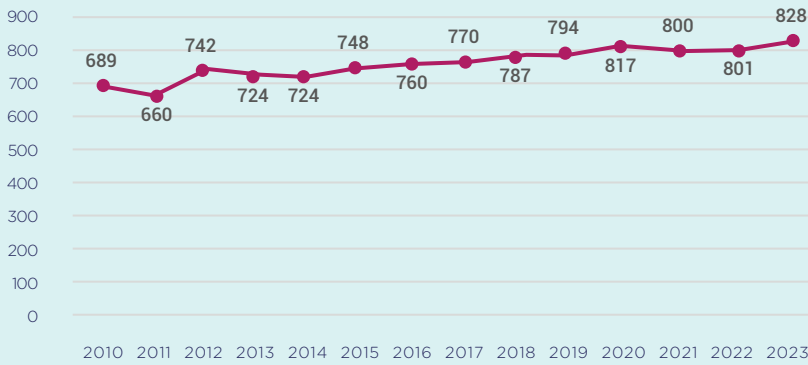


Données corrigées en n+1 sauf 2023
Source : UTAC-OTC



LA PROGRESSION DU NOMBRE DE CONTRÔLEURS AGRÉÉS EST CONFORME À L'ACTIVITÉ ET PROPORTIONNELLE À L'EMPLOI SALARIÉ.

EVOLUTION DU NOMBRE DE CONTRÔLEURS TECHNIQUES PL



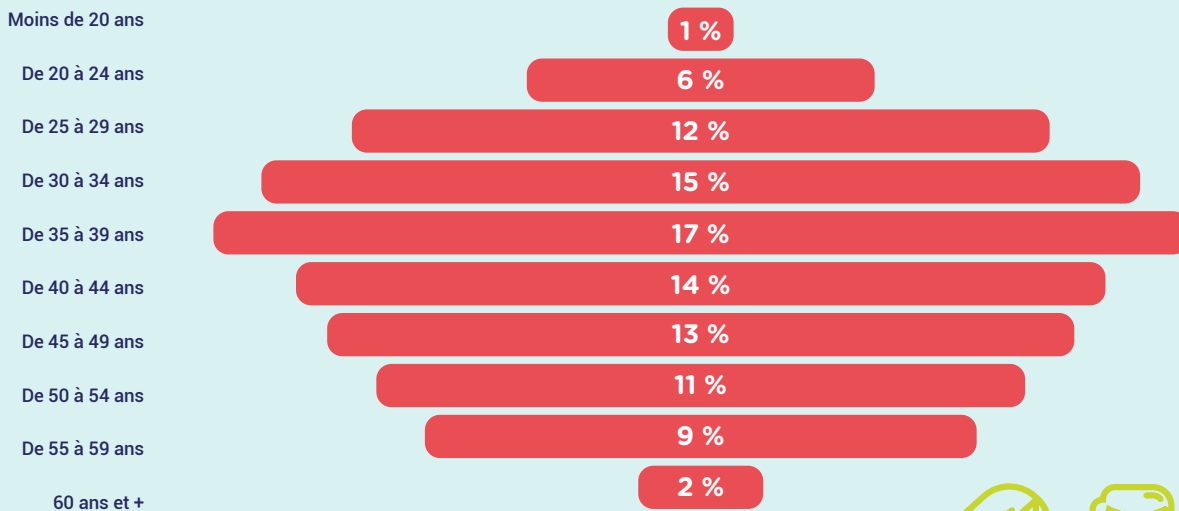
Source : UTAC-OTC



**828 CONTRÔLEURS
DISPOSENT D'UN AGRÈMENT
POIDS-LOURDS EN 2023.**
L'ÉVOLUTION DU NOMBRE
DE CONTRÔLEURS AGRÉÉS
PL EST CONFORME À
L'ÉVOLUTION DU NOMBRE
DE CENTRES.

▶ PYRAMIDE DES ÂGES

RÉPARTITION DES CONTRÔLEURS TECHNIQUES SALARIÉS PAR TRANCHE D'ÂGE



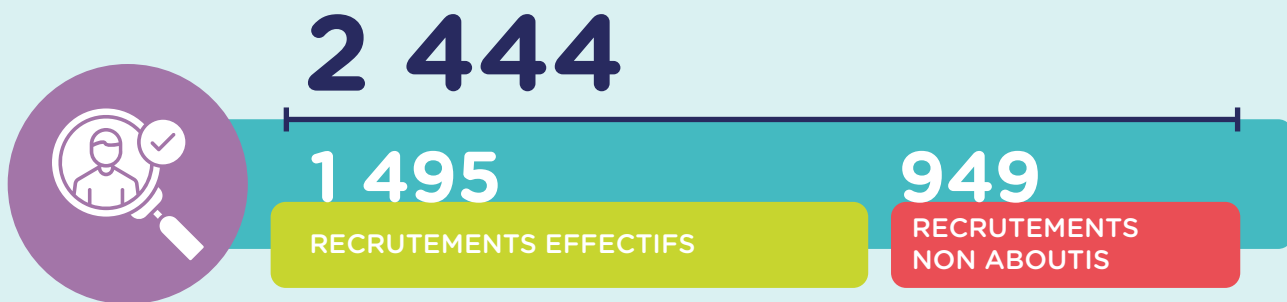
Source : INSEE Recensement de la population 2020 (apprentis inclus)



**LES CONTRÔLEURS
TECHNIQUES SONT FORTEMENT
CONCENTRÉS DANS
LES TRANCHE D'ÂGE
COMPRISES ENTRE 25-55 ANS.**
ILS SONT ASSEZ PEU
À AVOIR MOINS DE 25 ANS
(MÉTIER DE DEUXIÈME PARTIE
DE CARRIÈRE) MAIS AUSSI
ASSEZ PEU À ÊTRE ÂGÉS
DE PLUS DE 55 ANS.



BESOINS EN RECRUTEMENT EN 2022 EN CONTRÔLEURS TECHNIQUES



2444 besoins en recrutement de contrôleurs techniques ont été exprimés par les employeurs en 2022. Parmi eux, 39% n'ont pas abouti, soit environ un millier de postes non pourvus, essentiellement faute de candidats. Le recrutement des métiers de contrôleurs techniques pèse plus lourd que les recrutements des métiers de la maintenance de véhicule industriel alors que le nombre de salariés est deux fois plus faible. Cela témoigne du dynamisme de l'activité de recrutement dans le secteur du contrôle technique.

83 %

des contrôleurs techniques recrutés sont déjà expérimentés dans le métier : une proportion équivalente à 2017

Avec la réforme de 2018, la part de personnes recrutées comme contrôleurs techniques titulaires d'un niveau Bac pro est passée de 28% en 2017 à 75% en 2022. Depuis la création du Bac pro en 1992, il y a en France, en 2024, plus de 112 500 titulaires de Bac pro Maintenance VP et 17 500 titulaires de Bac pro Maintenance Véhicules de Transport Routiers sur lesquels les entreprises peuvent s'appuyer pour recruter.

La réglementation de 2018 aura influencé le niveau de diplôme des personnes recrutées, mais pas leur expérience professionnelle préalable.

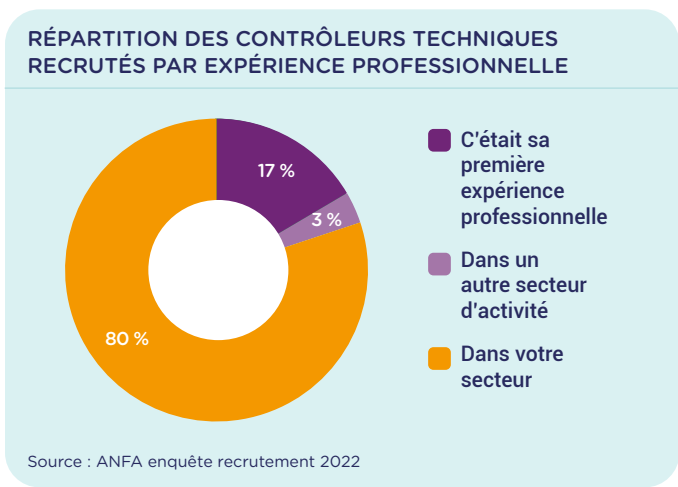
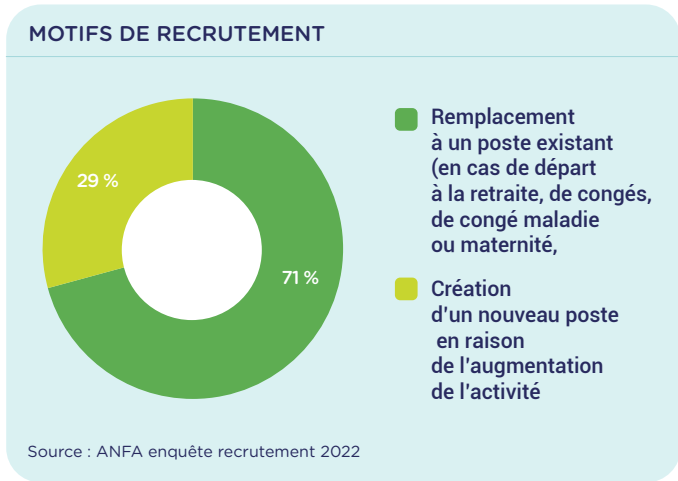
Les entreprises du contrôle technique rencontrent plus de difficultés que la moyenne à recruter. Pourtant seules 49% des recherches d'emploi fait l'objet d'une offre d'emploi publiée. Le manque de publication des offres d'emploi rend difficile l'identification des besoins en formation des entreprises et peut avoir un impact négatif sur d'éventuelles aides à l'embauche.

1 280 offres d'emploi de contrôleurs techniques ont été publiées en 2023

47 % des offres d'emploi acceptent les débutants

Malgré cette ouverture aux jeunes, les embauchés réellement débutants sont rares. Seuls 17% des contrôleurs techniques embauchés n'ont pas d'expérience professionnelle préalable. Outre le manque d'expérience sur l'évaluation d'un défaut, les entreprises mentionnent une plus grande difficulté du jeune public vis-à-vis des situations conflictuelles. Les entreprises notent également un turn-over plus important des jeunes Bac pro par rapport aux professionnels d'atelier expérimentés.

39% des recrutements de contrôleurs techniques n'ont pas abouti.



L'attractivité pour le métier de contrôleur technique auprès des salariés d'ateliers expérimentés tient à des conditions de travail réputées moins pénibles que dans d'autres métiers des services de l'automobile. C'est pour cette raison que le métier continue à attirer des mécaniciens pour une deuxième partie de carrière.



MISE EN ŒUVRE DU CONTRÔLE TECHNIQUE DE CATÉGORIE L : QUELS BESOINS EN RECRUTEMENT SUPPLÉMENTAIRES ?

La majeure partie des contrôleurs techniques qui effectuent à ce jour des contrôles techniques de catégorie L disposent d'une extension d'agrément de contrôle technique de véhicules légers. La mise en œuvre du contrôle technique de catégorie L ne génère donc pas directement de besoins en contrôleurs techniques spécifiques de catégorie L, mais génère plutôt un besoin global supplémentaire en contrôleurs techniques polyvalents.

Pour évaluer ces besoins, nous sommes partis de l'estimation du parc de deux-roues de plus de 5 ans (en excluant les voiturettes pour lesquelles nous avons moins d'informations).

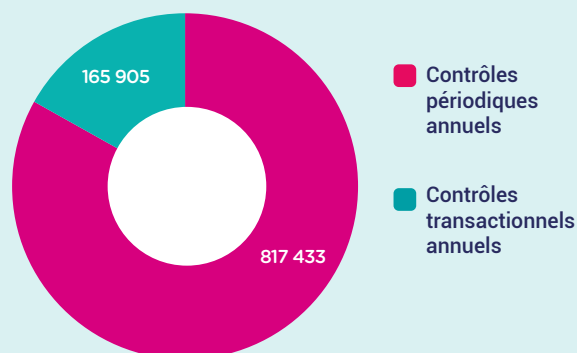


Au regard du fait que chaque contrôleur technique agréé VL produit en moyenne 1700 contrôles techniques par an (UTAC-OTC), le volume de contrôleurs techniques supplémentaires nécessités par le contrôle technique motocycle tourne autour de 500.

Ces 500 postes supplémentaires se rajoutent au millier de postes non pourvus dans le secteur ; ce qui risque de générer une tension accrue sur le marché du recrutement.

Toutefois, la filière, pourra désormais s'appuyer sur les 800 titulaires de Bac pro Maintenance des Motocycles qui sortent de formation annuellement. Ces titulaires de Bac pro disposent d'un assez bon taux d'insertion (77% de taux d'emploi en sortant d'apprentissage et

ESTIMATION DU NOMBRE DE CONTRÔLES TECHNIQUES DE MOTO, SCOOTER ET MAXISCOOTER À RÉALISER PAR AN



Estimation ANFA à partir des données GIPA 2020

Contrôle technique de catégorie L : 500 besoins de contrôleurs techniques supplémentaires

60% de taux d'emploi en sortant de statut scolaire), mais ils s'insèrent rarement dans la filière motocycle, qui ne compte que 6500 emplois de mécaniciens/techniciens en France en 2022. Devenir contrôleur technique motocycle pourrait ainsi permettre à de nombreux jeunes titulaires d'un Bac pro Maintenance des Motocycles de travailler sur le véhicule qui les passionne.



L'EMPLOI INDUIT PAR LE CONTRÔLE TECHNIQUE

De la même façon que l'industrie, le contrôle technique automobile a la faculté de créer de l'activité et de l'emploi dans d'autres secteurs d'activité que le sien. En l'occurrence, c'est le secteur de la maintenance de véhicules qui profite le plus du contrôle technique.

La mise en œuvre du contrôle technique périodique de véhicules particuliers en 1992 a généré un effet spectaculaire sur l'emploi dans le secteur de l'entretien et de la réparation automobile. L'obligation à réparer les véhicules qu'induit le contrôle technique a permis à la profession de développer des prestations préventives et curatives et de développer un emploi durable dont le secteur bénéficie encore aujourd'hui.

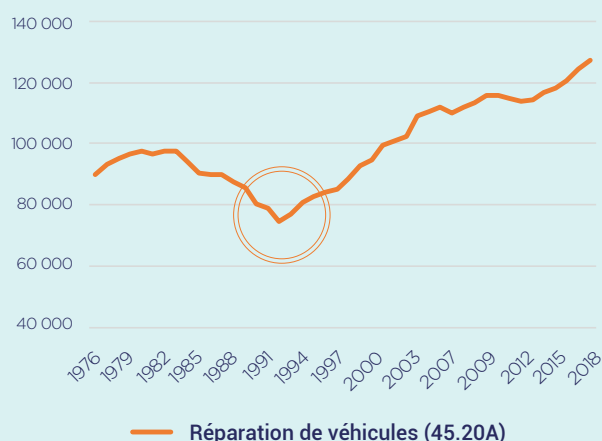
Le secteur de la maintenance pourrait sans doute profiter encore davantage du contrôle technique. Trop peu d'ateliers disposent d'analyseur de gaz pour réaliser un éco-entretien ou de réglophares pour ajuster les phares des véhicules.

Le mauvais réglage des phares représente 45% des défaillances en contrôle technique VL : de très loin la plus grande source de défaillance. L'anomalie du système antipollution relevé par les tests d'opacité représente 23% des défaillances en contrôle technique VL.

Bien trop souvent, les contrôles techniques débouchent sur de coûteuses réparations de vanes EGR, de turbos, de catalyseurs ou de filtres à particules, alors que les pratiques d'éco-entretien qui permettraient de décalaminer régulièrement ces éléments est rarement mis en œuvre dans les garages.

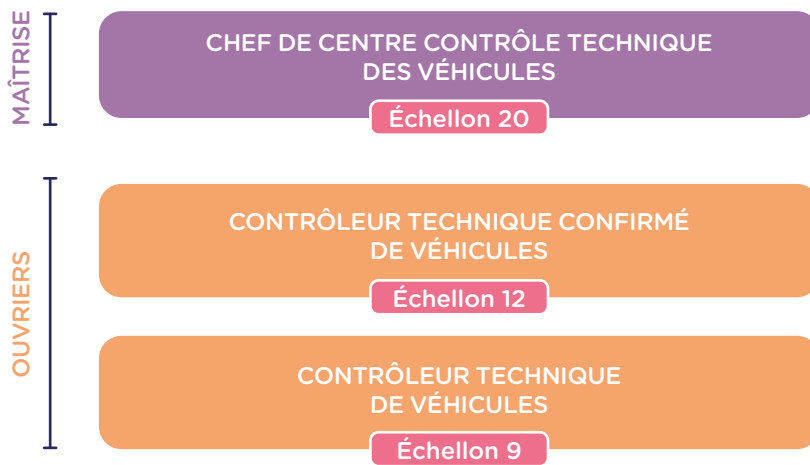
La mise en œuvre du contrôle technique de catégorie L pourrait, de la même façon que pour le véhicule léger, générer de l'activité et de l'emploi supplémentaire pour les ateliers de maintenance motocycle.

L'EFFET DE LA MISE EN PLACE DU CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE OBLIGATOIRE EN 1992 POUR LE VP : UN EFFET SPECTACULAIRE POUR L'EMPLOI DANS L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION



Source : UNEDIC/ACOSS

LES QUALIFICATIONS DE LA FILIÈRE



Il existe trois qualifications dans le domaine contrôle technique du Répertoire National des Qualifications Professionnelles des Services Automobiles (RNQSA) annexé à la convention collective des services de l'automobile. Deux à un niveau ouvrier et un au niveau d'agent de maîtrise.



LES EFFECTIFS EN FORMATION

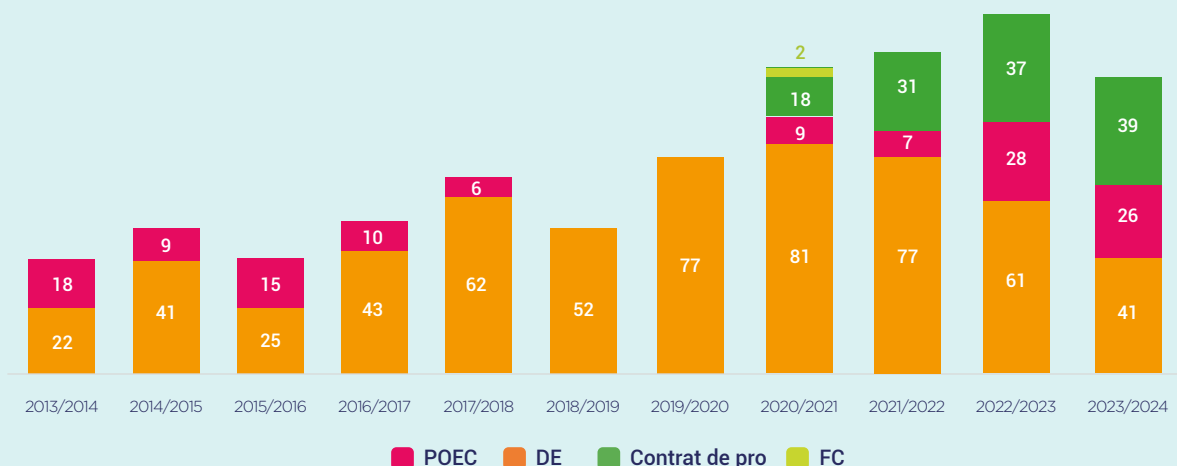
Il existe aujourd'hui trois formations certifiantes pour accéder au métier de contrôleur technique :

- Le certificat de qualification professionnelle Contrôleur Technique VL,
- Le certificat de qualification professionnelle Contrôleur Technique Poids-Lourds (PL),
- Le titre professionnel du Ministère du travail, de la santé et des solidarités « Contrôleur Technique Véhicules Légers ».

Il est également possible d'accéder à la qualification de contrôleur technique sans formation certifiante, en suivant une formation de 315h destinée aux titulaires de Bac pro Maintenance de Véhicules. Ces formations sont proposées par les réseaux de contrôle technique ou certaines organisations professionnelles.



EFFECTIFS EN FORMATION INSCRITS AU CQP CT VL



*Données provisoires au 1er avril 2024 - année en cours
Source : ANFA - SOFIA

Le CQP Contrôleur technique véhicules légers (CTVL) est enregistré au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP) auprès de France-Compétences. Il peut être mis en place dans le cadre de Préparations Opérationnelles à l'Emploi Collectives (POEC) à destination des demandeurs d'emploi, à destination des demandeurs d'emploi sans POEC. Il peut également être déployé dans le cadre d'un contrat de professionnalisation, en formation continue ou dans le cadre d'une validation des acquis de l'expérience.

Traditionnellement, ce sont plutôt des demandeurs d'emploi qui accèdent à la formation CQP CTVL (71% en 2022-2023), mais le nombre de jeunes en contrat de professionnalisation augmente chaque année.

Le **CQP CTVL** délivré par la branche des services de l'automobile est une formation certifiante qui peut être accessible :

- soit avec un prérequis de niveau 3 (CAP Maintenance de véhicules option VP ou option Véhicule de Transport Routier ; CQP Mécanicien Maintenance Automobile, TFP Mécanicien Automobile) ET ayant au moins 2 ans d'expérience professionnelle dans le domaine de la maintenance automobile) après 3 ans d'expérience et la réussite à un test national et 455h de formation en centre + 10 semaines en entreprise,

- soit avec un prérequis de niveau 4 (Bac pro Maintenance de véhicules) et 295h de formation en centre + 105h en entreprise

Le **CQP CTPL** délivré par la branche des services de l'automobile est la seule formation certifiante préparant au métier de contrôleur technique PL. Il a été déployé pour la première fois en 2022-2023 avec 4 certifiés. Il est accessible selon des modalités équivalentes au CQP CTVL.

Le titre professionnel CT VL délivré par le Ministère du travail, de la santé et des solidarités est accessible :

- en 420h à 700h selon les résultats du test pour titulaires de niveau 3 avec 3 ans d'expérience professionnelle,
- en 315h de formation en centre pour les titulaires de niveau 4.

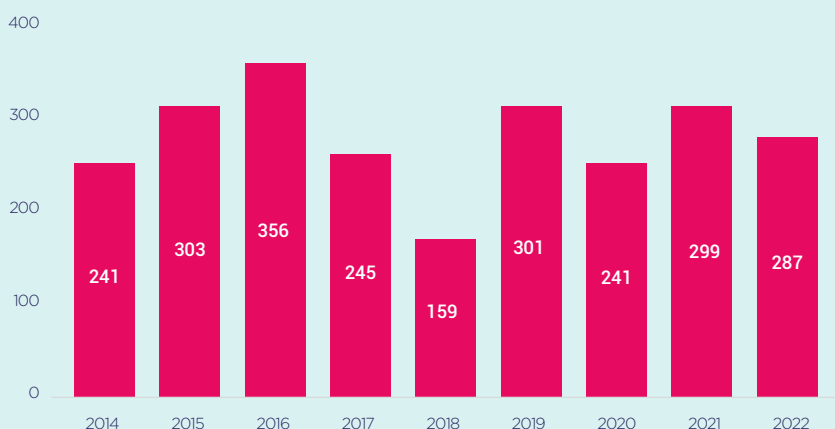
Les effectifs en formation au titre professionnel Contrôleur technique VL mis en œuvre dans les centres AFPA ne sont pas connus. Seuls le nombre de titulaires de la certification est publié par le Ministère du travail, de la santé et des solidarités. 287 personnes ont obtenu leur certification du titre professionnel Contrôleur technique VL en 2022.

381 titulaires
d'une certification de contrôleur technique en 2022.



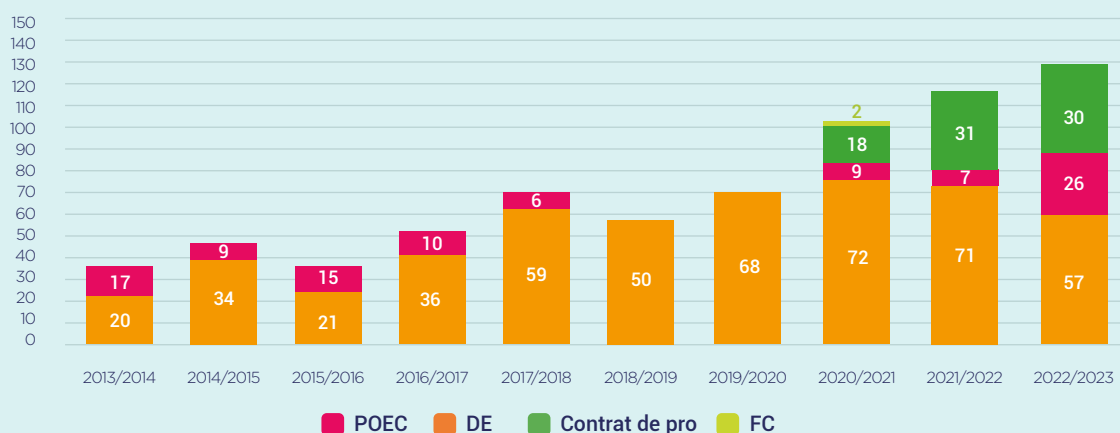
113 TITULAIRES DU CQP CONTRÔLEUR TECHNIQUE VL SONT SORTIS DE FORMATION DURANT L'ANNÉE SCOLAIRE 2022-2023.

TITULAIRES DU TITRE PROFESSIONNEL DU MINISTÈRE DU TRAVAIL CONTRÔLEUR TECHNIQUE VL



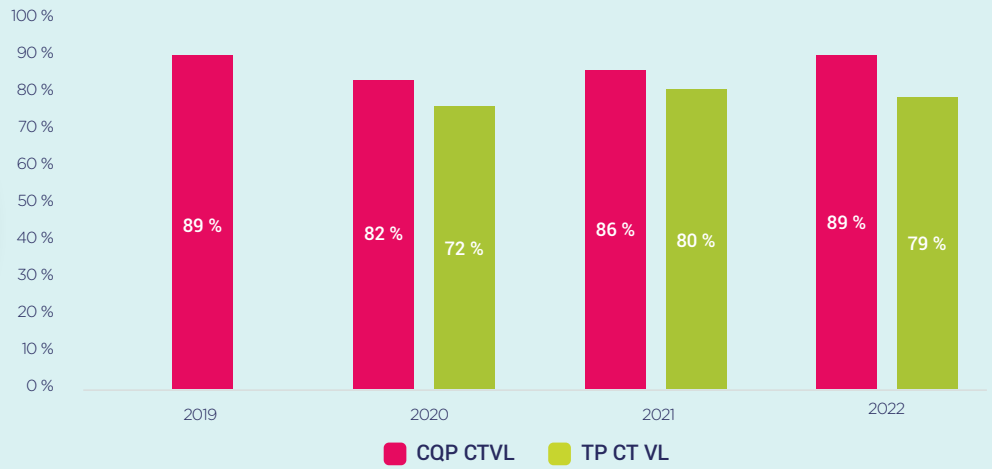
Source : Ministère du travail, de la santé et des solidarités

EVOLUTION DU NOMBRE DE TITULAIRES CQP CT VL



Source : ANFA - SOFIA

INSERTION DES TITULAIRES DE LA CERTIFICATION À 6 MOIS



Source : Ministère du travail, de la santé et des solidarités / ANFA Enquête insertion des certifications de branche (Dispositifs d'interrogation comparables).

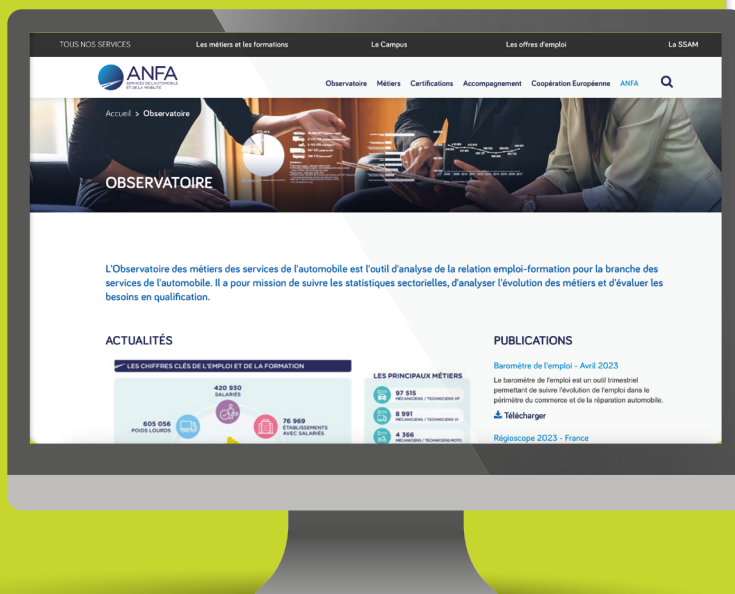
L'insertion professionnelle des titulaires de certifications est généralement moins élevée pour les publics demandeurs d'emploi que pour les publics en formation initiale. Pourtant, les deux formations certifiantes qui préparent aux métiers du contrôle technique disposent de taux d'insertion assez élevés. En 2022, 79% des titulaires du titre professionnel Contrôleur technique VL et 89% des titulaires du CQP Contrôleur technique VL sont en emploi six mois après avoir quitté la formation.

Il est à noter que quelle que soit l'année d'interrogation, le CQP offre une meilleure garantie d'insertion que le titre professionnel.



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

Directeur de la publication : Guillaume Faurie
Directrice de rédaction : Valérie Chiron
Rédaction : Jocelyn Gombault
Édition et création : Service Communication ANFA
Photo de couverture : ©Adobe Stock



ANFA
SERVICES DE L'AUTOMOBILE
ET DE LA MOBILITÉ