



CONTRÔLE TECHNIQUE

ÉTAT DES LIEUX DU MARCHÉ ET DU RÉSEAU AUTOVISION

Sommaire

1. 0% de chômage, 100% de pénurie	2
L'un des métiers les plus contrôlés	2
AUTOVISION : garant de la formation des contrôleurs affiliés et de la qualité de leurs contrôles	3
Un métier qui a du sens, des avantages et des perspectives	4
Pénurie de main d'œuvre : impact direct sur l'automobiliste	4
2. Bilan : 21 millions de contrôles en 2021... Le rush à venir est à anticiper	5
3. L'avenir du contrôle technique : une mission élargie	6
Nouvelle mission du contrôle technique en 2023 : la collecte de données	6
4. AUTOVISION : 30 ans, l'âge de la digitalisation	7
Mutation informatique du réseau	7
AUTOVISION : partenaire officiel du « 4L Trophy »	8

1. 0% de chômage, 100% de pénurie

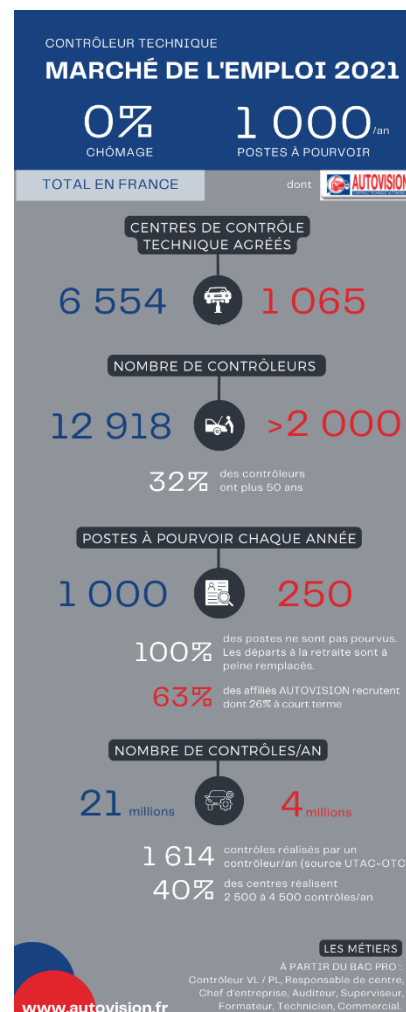
Le manque de candidats formés par l'Éducation Nationale et les CFA se combine à la pyramide des âges qui atteint le stade du départ à la retraite des premiers contrôleurs, arrivés il y a 30 ans, aux premières heures du contrôle technique.

Ce contexte crée une pénurie structurelle. Déjà aujourd'hui, la formation ne compense plus les remplacements de postes.

« Les besoins en recrutement sont autour de 800 à 1 000 contrôleurs par an au niveau national dont 250 dans le réseau AUTOVISION. Une enquête interne auprès de 680 affiliés révèle que 63% d'entre eux cherchent à embaucher dont 26% à court terme », Bernard Bourrier, PDG des réseaux AUTOVISION VL et PL.

L'écart va se creuser entre l'offre et la demande de main-d'œuvre face à la progression constante du nombre de contrôles. Elle suit la courbe du vieillissement du parc et l'évolution réglementaire. L'âge moyen des véhicules a passé le cap des 11 ans et celui du parc contrôlé atteint déjà 12,3 ans. 58% des contrôles techniques concernent les véhicules de plus de 10 ans...

Parallèlement, le champ de prospection des candidats se réduit avec la réévaluation du niveau d'étude requis par la réforme de la réglementation du contrôle technique en 2018. Le prérequis n'est plus un CAP mais un Bac Pro.



L'un des métiers les plus contrôlés

Agissant au nom de l'état et délivrant un procès-verbal, le niveau d'exigence et de contrôle est très élevé, bien au-delà d'autres professions réglementées, comme celle des médecins.

Cette exigence est justifiée par la mission de sécurité routière et environnementale du contrôleur et par la complexité accrue du métier. La liste des points de contrôle s'allonge, aujourd'hui portée à 133, et l'électronique comme la connectique deviennent de plus en plus des éléments de sécurité et des indicateurs de pollution à surveiller.

Pour exercer, le contrôleur technique doit avoir suivi une formation éligible à l'accès à la formation complémentaire propre au contrôle technique automobile, d'une durée minimale de 320 heures sur 9 semaines. Il doit également disposer d'un agrément préfectoral. S'ajoute une formation obligatoire de 20h/an qui garantit sa mise à niveau technique continue.

Les contrôleurs doivent, par ailleurs, justifier d'un quota minimum de 300 contrôles par an ou de 25 contrôles par mois. A défaut, une mise à niveau compensatoire est obligatoire pour valider leur savoir-faire et leur compétence.



REFERENCES DU CONTROLEUR TECHNIQUE

Prérequis

Depuis mai 2018, le niveau requis pour suivre la formation de contrôleur technique est au minimum un bac pro maintenance de véhicules (VP, VI, VTR) ou un BTS après-vente auto (VP ou VI), ou un diplôme d'Expert Automobile ou encore une équivalence Certificat de Qualification Professionnelle.

Formation initiale

10 semaines théoriques + 2 semaines en centre, coaché par un professionnel agréement.

20h de session de « maintien annuel de qualification ».

Agrément préfectoral

Autorisation d'inspecter des véhicules (absence de casier B2)

1 614

Nombre moyen de contrôles réalisés chaque année par un contrôleur (source UTAC-OTC)

AUTOVISION : garant de la formation des contrôleurs affiliés et de la qualité de leurs contrôles

L'une des missions du réseau AUTOVISION est d'assurer la formation des contrôleurs et de s'assurer de la qualité des contrôles réalisés. Sans ces conditions, les contrôleurs ne peuvent exercer.

Ils sont soumis à un audit, au minimum tous les 2 ans et alertés sur l'échéance de leurs obligations réglementaires.

Pour les accompagner, ils disposent du centre de formation Autodidact, affilié au groupe.

Créé en 1993, certifié ISO 9001 et Qualiopi, il est un acteur majeur en France de la formation, initiale et continue, au métier de contrôleur technique automobile et poids lourds.

Autodidact est le premier organisme à avoir mis en place, en juillet 2019, une formation de contrôleur technique VL pour les candidats des métiers de l'automobile ayant un diplôme de niveau V (CAP) et souhaitant obtenir un Certificat de Qualification Professionnel (CQP).

En début d'année, il a lancé sa plateforme contenant toutes les informations utiles pour devenir contrôleur technique, s'inscrire aux formations et gérer son parcours : stages, programmes, calendriers, tutoriels, supports pédagogiques, formations en ligne, fil d'actu, bourse à l'emploi...



1 centre VL à Montreuil

1 centre PL à Poitiers

50 sites d'intervention France et DROM

14 salariés dont 11 formateurs

170 sessions de formation/an

Lancement d'une [plateforme](#)

2 500 stagiaires par an

2 000 entreprises clientes

Un métier qui a du sens, des avantages et des perspectives

Le contrôleur est un « inspecteur technique ». En application de la législation, il dresse un procès-verbal de conformité du véhicule. Il dispose d'une délégation de mission publique pour contrôler les véhicules et ne doit aucunement effectuer de réparation ou même être prescripteur commercial.

Il est tenu à une stricte observation et restitution par l'intermédiaire d'un procès-verbal de contrôle technique. Il doit l'accompagner d'explications précises et adaptées à la personne ayant présenté le véhicule.

La délégation d'une mission publique, dont l'enjeu est la sécurité et la santé à travers le contrôle pollution, donne au métier une dimension à haute valeur sociétale ajoutée et gratifiante. Il implique une expertise technique, une relation privilégiée avec les clients, basée sur le conseil et la proximité.

Le contrôleur technique est un maillon clé de la mobilité car multidimensionnel : sociétal (sécurité, santé) ; social (sécurité de l'emploi, emploi non délocalisable) ; économique (prescripteur des réparateurs).

L'attrait du métier repose sur son accessibilité. Les postes se prêtent à la mixité, les offres d'emploi sont nombreuses et réparties sur tout le territoire répondant au besoin de proximité et de mobilité des candidats. Il permet de belles évolutions de carrière et peut être varié entre la technique, le commerce et la gestion d'un ou plusieurs centres. Les opportunités de reprise ou de transmission de centres sont nombreuses avec les départs à la retraite.

Enfin, spécificité dans le monde des services de l'automobile, le contrôleur technique est classé dans les métiers dits propres, intervenant sur le contrôle et non la réparation. Il subit moins de facteurs de pénibilité et dispose d'équipements et outils de travail technologiques et ergonomiques.

Pénurie de main d'œuvre : impact direct sur l'automobiliste

Avec la fermeture de centres par manque de personnel ou le départ à la retraite sans repreneur, le service de proximité du contrôle technique est menacé et contraint l'automobiliste. Les délais de prise de rendez-vous peuvent s'allonger et une offre limitée, l'obliger à parcourir plus de distance pour ne pas dépasser la date de validité du contrôle de son véhicule.

Parallèlement, le marché du recrutement bataille face au manque de candidats. Une forte demande sur un même profil de technicien met en concurrence non seulement les centres de contrôle technique mais également tous les autres services de l'automobile. La surenchère sur les salaires fait la différence mais fait craindre un impact négatif sur les tarifs.

Actuellement, un contrôle technique coûte entre 70 et 75 €, soit une part de 0,10 €/jour dans le budget annuel d'un automobiliste, d'environ 1 000 €/an.

Au-delà du contrôle de la sécurité du parc, cette situation de pénurie fragilise l'effet redistributif du contrôle technique qui génère, en moyenne, un chiffre d'affaires de 1,5 Md€ sur le marché de la réparation chaque année.



2. Bilan : 21 millions de contrôles en 2021... Le rush à venir est à anticiper

Plus de 20 millions de véhicules devront passer leur contrôle technique périodique dans les 12 prochains mois sur un parc de 44,2 millions de véhicules (38,3 millions VP + 5,9 millions VUL¹).

Ils concernent les contrôles techniques périodiques (CTP) et les mutations, à savoir la vente des véhicules d'occasion qui impose un contrôle technique à chaque transaction.

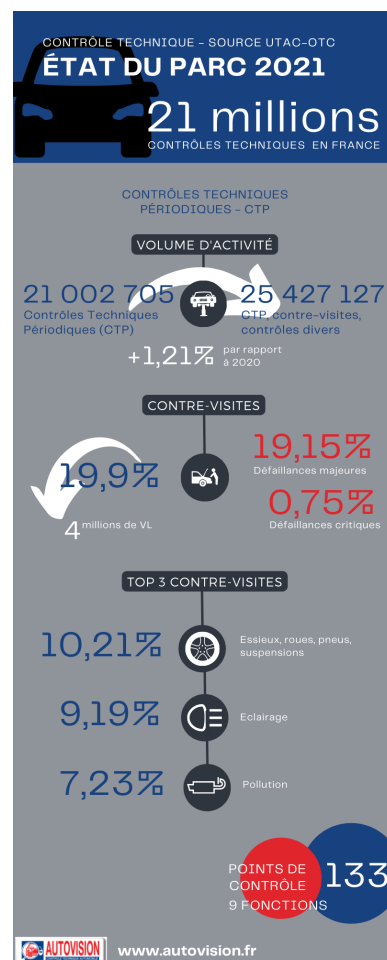
Le marché de l'occasion est en forte progression, d'autant plus que l'offre de véhicules neufs subit des retards de livraison liés à l'indisponibilité de certains composants et de matières premières, indispensables aux constructeurs.

« Avec les confinements, on estime l'effet report à plus de 1,5 million de contrôles entre mai et juillet, soit le double du volume habituel, d'environ 7 millions sur 3 mois. Toute la profession porte le message d'anticiper l'engorgement des centres avant les départs en vacances. Même si nos contrôleurs sont prêts à élargir les plages horaires, comme ils l'ont fait en 2020 à la même période, toutes les demandes ne seront pas satisfaites sans l'étalement des prises de rendez-vous », Bernard Bourrier.

En marge des pics d'activité, le nombre de contrôle annuel est destiné à progresser régulièrement, au rythme de l'âge du parc que la conjoncture fait vieillir durablement.

4 ans après la réforme de la réglementation du contrôle technique, qui a instauré 133 points de contrôle et introduit une nouvelle méthodologie adaptée au parc automobile, l'impact constaté n'est pas significatif. Le nombre de contre-visites n'a pas flambé, les contrôleurs se sont adaptés et les automobilistes ont accepté les nouveaux barèmes de validité et les nouvelles mesures du contrôle pollution pouvant entraîner une défaillance majeure.

« Dans le contexte des ZFE, incompatibles avec l'état du parc actuel, le contrôle technique est un levier à actionner pour encourager l'éco-entretien et accorder des dérogations par un contrôle pollution. Tout en soutenant la filière de la réparation automobile, l'objectif collectif est de réduire l'empreinte carbone de la mobilité et permettre aux véhicules de circuler », Bernard Bourrier, PDG des réseaux AUTOVISION VL et PL.



¹ VP : véhicule particulier ; VUL : véhicule utilitaire léger

3. L'avenir du contrôle technique : une mission élargie

Le contrôle technique évolue sous l'influence de la réglementation européenne qui est régulièrement révisée pour se mettre en conformité avec l'état du parc et ses évolutions technologiques. Dans cette logique, la réglementation a été révisée et retranscrite en France en 2018 pour la partie sécurité routière et en 2019 pour le contrôle pollution.

« La réforme du contrôle technique 2018 était indispensable pour améliorer les méthodes et renforcer les compétences des contrôleurs. Elle vise à mesurer précisément les niveaux de dangerosité, à adapter les obligations de réparation et à extraire de la circulation les véhicules les plus dangereux. Le contrôle technique devient plus juste et le contrôleur remplit pleinement sa mission au bénéfice de la sécurité de tous et de l'environnement. La réglementation responsabilise toute la filière automobile, constructeurs, réparateurs, contrôleurs et automobilistes. Elle est un gage d'utilité publique et personnelle », Bernard Bourrier.



En Europe, l'ouverture du dossier sur les prochaines évolutions de la directive européenne devrait intervenir en 2023. Le délai des discussions européennes et de la transposition nationale est généralement de 5 à 6 ans. En toute logique, ces évolutions devraient porter sur la mesure et le seuil des NOX et intégrer de nouveaux points de contrôle que nécessiteront les nouvelles fonctions embarquées.

Nouvelle mission du contrôle technique en 2023 : la collecte de données

A partir de 2023, suite à la modification de l'arrêté régissant le contrôle technique, de nouvelles mesures s'appliqueront :

- Le contrôle de la fonction « Ecall » (fonction d'appel d'urgence) qui équipe de plus en plus de véhicules
- Le relevé des données de consommation de carburant via l'OBD

Les pouvoirs publics élargissent ainsi la délégation des missions conférées aux contrôleurs techniques. L'objectif initial est d'écarter les véhicules dangereux. Vient ensuite celui d'écarter les véhicules les plus polluants. Aujourd'hui, un troisième objectif est celui de collecter des données.

L'accès au système OBD (ordinateur de bord) par le contrôleur, pour vérifier la conformité de certaines données techniques, amène les pouvoirs publics à demander le relevé de la consommation de carburant. S'agissant de données personnelles et n'étant pas demandé dans les textes de la réglementation européenne, l'automobiliste devra accorder son autorisation. Ces données n'auront aucune incidence sur le contrôle, ni sur sa méthodologie, ni sur sa validité.

Les données réelles sur les consommations permettront aux pouvoirs publics de les comparer avec celles des constructeurs et, le cas échéant, de revoir les protocoles d'homologation. Elles permettront également des mesures exactes sur les émissions de polluants.

« Cette nouvelle mission de collecte de données va donner une vision différente du parc. Ce retour d'expérience permettra d'être plus pertinent dans l'homologation des véhicules et d'encourager un travail plus en amont avec les constructeurs. L'étude commencera en 2023 et révélera rapidement si les déclarations des constructeurs coïncident avec la réalité. Les effets positifs sur le parc ne seront perceptibles qu'après l'application des nouveaux protocoles d'homologation », Bernard Bourrier.

4. AUTOVISION : 30 ans, l'âge de la digitalisation

En 2022, le contrôle technique souffle sa 30^e bougie tout comme AUTOVISION. Le réseau a été créé en 1992, alors que le contrôle technique entrait en vigueur en France, le 1er janvier. Il s'est depuis implanté en Grèce et à Chypre, au fur et à mesure de l'expansion du contrôle technique.

Les activités d'AUTOVISION regroupent tous les métiers du contrôle technique sous l'entité du Groupe SAKAR, présidé par Valentin Karras :

- Le développement, la gestion et l'animation de centres affiliés VL et PL (AUTOVISION)
- L'exploitation de centres en propre de contrôle technique VL et PL (AUTOVISION)
- La formation (AUTODIDACT)
- Le contrôle qualité (KALICONSEILS)
- Le développement des systèmes informatiques (KAROIL)

SAKAR est le seul groupe français dédié à 100% au contrôle technique VL et PL. Il apporte aux affiliés AUTOVISION et aux professionnels indépendants une offre globale exclusive : matériels, documents administratifs, maintenance, veille réglementaire, animation commerciale. Avec 1 065 centres et 4 millions de contrôles en moyenne par an, il est le 2^e réseau en France en nombre de centres et de contrôles.

Mutation informatique du réseau



Pour répondre aux obligations réglementaires et s'adapter aux nouvelles technologies automobiles, AUTOVISION a engagé un plan sur 3 ans de transformation digitale. Il est mis en œuvre par Karoil, l'entité informatique du groupe, qui symbolise cette nouvelle étape par la refonte de son logo.

Le fil conducteur du plan est d'optimiser la gestion des centres et le service à l'automobiliste autour de 4 projets :

- **La refonte du logiciel de contrôle technique**
La dernière version du logiciel prend en compte les évolutions à venir des points de contrôle et intègre les nouvelles technologies numériques (automatisation, 3D...). L'offre est complétée par un équipement informatique nouvelle génération.
- **La méthodologie et l'organisation**
Méthode et accompagnement viennent assister les centres dans la mise en place des outils : gestion de projet, création d'un Club Utilisateurs pour faire évoluer les programmes et fonctionnalités, boutique en ligne avec un espace client pour tous les achats du centre.
- **Le développement de solutions digitales**
Les solutions digitales visent à améliorer le parcours du client avec notamment le lancement d'une application mobile dotée de la fonction prise de rendez-vous online. Le gérant est, quant à lui, accompagné dans la gestion de son centre via des tableaux de bord et des outils de suivi.
- **La digitalisation de la relation client**
Elle est renforcée pour faciliter les prises de rendez-vous et guider les automobilistes dans la mise en conformité de leur véhicule (historique, alerte, promo...).

Application mobile AUTOVISION
Une première !

Téléchargeable
sur Apple Store et Google Play Store
Géolocalisation des centres à proximité
Prise de rendez-vous rapide
Rappels programmés
Fil d'actu



Jusque-là dédié au contrôle technique, Karoil déploie ses solutions digitales vers une offre multisectorielle qui capitalise sur la mutualisation des expériences terrain et des développements.

AUTOVISION : partenaire officiel du « 4L Trophy »

Né dans le chaudron du contrôle technique, le jeune président du groupe, 25 ans, n'a pu résister à la tentation de s'appuyer sur le mythique rallye des étudiants pour s'adresser à sa génération, partager sa passion pour l'automobile et sa sensibilité à la sécurité routière et environnementale.

« Concordance de mon âge avec les compétiteurs... Concordance d'âge entre les robustes 4L stars du trophée et la majorité des véhicules contrôlés... je ne voyais pas comment mieux marquer le coup pour nos 30 ans qu'en inscrivant le nom d'AUTOVISION aux côtés de celui du plus gros rallye du monde des moins de 28 ans », Valentin Karras, Président du Groupe SAKAR.

Du 5 au 15 mai prochains, le « 4L Trophy » prendra son départ à Biarritz.



A propos d'AUTOVISION

AUTOVISION a été créé en 1992, alors que le contrôle technique entre en vigueur en France, le 1^{er} janvier de la même année. Le réseau s'est depuis implanté en Grèce et à Chypre au fur et à mesure de l'expansion du contrôle technique. L'ensemble des activités, détenu par le groupe SAKAR présidé par Valentin Karras, regroupe l'exploitation, le développement, la gestion et l'animation de centres affiliés VL et PL (AUTOVISION) ; la formation (Autodidact) ; le contrôle qualité (Kaliconseils) ; la mise en place de systèmes informatiques (KAROIL). Dans le contrôle technique VL et PL, SAKAR est le seul groupe français et 100% dédié à son cœur de métier. Il apporte aux affiliés AUTOVISION une offre globale exclusive : matériels, documents administratifs, maintenance, veille réglementaire, animation commerciale. Avec 1 065 centres et près de 4 millions de contrôles en moyenne par an, il est le 2^e réseau en France en nombre de centres et de contrôles. www.autovision.fr

Service Presse CommLC

Marie-Laure Le Gallo, 06 86 44 28 48, mlegallo@commLc.com

Catherine Lebee, 07 52 13 77, clebee@commLc.com

Anne Copey, 06 80 48 57 04, anne.copey@capmedias.fr

01 34 50 22 36 | www.commLc.com | 87 bis boulevard Clemenceau, 95240 Corneilles en Parisis