



# Métiers d'avenir

## États des lieux du secteur de l'automobile

Recueil prospectif

Service d'analyse du marché de l'emploi et de la formation

Le Forem - Septembre 2013



# Préambule

Le Forem a initié un projet centré sur la détection de métiers d'avenir pour la Wallonie d'ici les 5 prochaines années. Ce projet vise non seulement à adapter et améliorer l'offre de prestations en regard des évolutions du marché mais aussi à l'anticiper, que celle-ci soit organisée par le Service Public Régional de l'emploi ou par les nombreux acteurs présent sur le marché.

En septembre 2013, Le service de l'Analyse du Marché Et de la Formation du Forem (AMEF), après avoir consulté plus de 300 experts wallons, publiait une première analyse sur les métiers d'avenir pour la Wallonie.

Cette vaste étude balaie largement les différents facteurs d'évolution sectoriels et leurs effets présumés sur l'évolution des métiers (sans se limiter au cadre strict de la réserve de main d'œuvre).

Plusieurs évolutions ont été relevées. L'appellation « métiers d'avenir » regroupe des nouveaux métiers, des métiers dont le contenu va évoluer, s'hybrider et/ou des métiers pour lesquels l'effectif en postes de travail va croître. Une première liste de métiers d'avenir est proposée, conjuguant un fort intérêt stratégique pour le secteur d'activité avec les besoins en effectifs et en qualifications.

Ainsi pour chaque secteur d'activités considéré, la compilation des facteurs sectoriels en quatre grands domaines de transformation a été organisée :

- Les progrès techniques et les innovations technologiques favorisent l'adaptation constante des métiers ;
- Les facteurs économiques (p. ex. la mondialisation de la concurrence, la tertiarisation de nos économies) ont un impact direct sur l'organisation du travail, la répartition des tâches et la structuration des métiers/fonctions au sein des chaînes de valeur de l'entreprise ;
- Les facteurs réglementaires, les certifications et autres normalisations influencent directement ou indirectement les fonctions des personnes ;
- Les modes de vie des personnes (p.ex. l'individualisation des modes de vie) influencent l'économie et génèrent des nouvelles demandes sociales, etc.

Tous ces facteurs interagissent, influencent l'organisation des processus de fabrication des produits ou de livraison de services et impactent – variablement selon le secteur – les chaînes de valeurs au sein des organisations.

Secteur par secteur, le Forem a tenté de déterminer avec les experts contactés de quelle manière ces facteurs influenceraient, à moyen terme, un ensemble de métiers proposés.

Les pages qui suivent présentent les principaux enseignements tirés pour un secteur ainsi qu'une liste (non exhaustive) de métiers identifiés comme d'avenir pour la Wallonie.

Le lecteur intéressé par une vue transversale sur l'ensemble des secteurs étudiés peut se référer à la publication complète accessible via le site du Forem :

Le Forem, Métiers d'avenir : états des lieux sectoriels et propositions de futurs – recueil prospectif, septembre 2013

<http://www.leforem.be/chiffres/chiffres-et-analyses.html>



# Automobile

## 1. Principales tendances

Le secteur de l'automobile couvre à la fois l'industrie automobile (construction et assemblage de véhicules, fabrication de carrosseries et d'éléments automobiles, etc.) mais aussi les services liés à l'automobile (commerce de véhicules et d'équipements, entretiens et réparations, etc.).

La mondialisation, la saturation des marchés en Europe et les exigences du consommateur au niveau de la sécurité, du confort et de la protection de l'environnement poussent les entreprises du secteur à proposer des produits de plus en plus performants, de haute qualité et qui répondent aux différents besoins. En même temps, l'offre de voitures « low-cost » dans ce secteur rencontre un succès grandissant.

Les évolutions technologiques de l'automobile entraînent des changements au niveau des compétences requises pour les travailleurs du secteur : ils doivent pouvoir maîtriser la mécanique automobile mais aussi l'informatique, l'électronique et l'électricité. Le secteur est d'ailleurs confronté à des difficultés de recrutement de main-d'oeuvre qualifiée.

Dans un climat incertain économiquement et à la croisée d'évolutions technologiques majeures, il est difficile de déterminer quels seront à court et moyen termes les

évolutions des métiers de l'automobile. Par ailleurs, les entreprises du secteur sont également très attentives à ne pas divulguer des avancées technologiques ou des décisions stratégiques trop en avance afin de se préserver de la concurrence.

Enfin, les différents objectifs européens à atteindre au niveau de la sécurité routière et de la pollution, combinés à la volonté politique de soutenir ou non le secteur, joueront un rôle important dans le choix du scénario retenu.

## 2. Facteurs d'évolutions

### Technologiques

Les évolutions technologiques des prochaines années devraient s'inscrire dans trois grands axes. Le premier axe concerne l'évolution des moteurs thermiques qui ne cessent d'être plus performants. Le second axe est relatif à l'hybridation des véhicules qui devrait continuer à se développer ; des motorisations mixtes seront proposées chez pratiquement tous les constructeurs. Enfin, le troisième concerne l'arrivée des véhicules électriques qui impliquera une logistique particulière pour le rechargement de ces véhicules, ainsi que des opérations de maintenance spécifiques. Nous sommes aujourd'hui à la croisée de ces trois axes. Ceci rend difficile de présager des évolutions majeures du secteur, d'autant plus qu'elles dépendent de différents paramètres : lobby pétrolier, normes européennes, primes / bonus, etc.

Aujourd'hui, une voiture est toujours aussi lourde qu'une voiture des années 90. Climatisation, airbag, radio, systèmes de sécurité, etc. présentent des surpoids à combattre afin de diminuer la consommation. Des recherches sont réalisées pour utiliser de nouveaux matériaux de carrosserie (matériaux synthétiques, acier hautes performances, aluminium, etc.) ou d'habitacle (mousses, plastiques, etc.) respectueux des normes de sécurité et qui allègent le véhicule. Un ensemble de procédés (downsizing) visent aussi à réduire la cylindrée d'un moteur, sans dégrader la puissance finale. Ces procédés parviendront à compenser l'augmentation de poids et de la consommation en énergie liée à la dotation en équipements réclamée par les acheteurs.

Après plusieurs années de recherches, le Comité scientifique européen de la CELC<sup>1</sup> présente le premier ouvrage scientifique sur les solutions composites au départ de fibres naturelles. Le chanvre y est présenté comme un nouveau matériau « hi-tech », qui pourrait s'intégrer dans l'industrie automobile, essentiellement pour les véhicules de luxe. Anciennement cultivé dans nos régions, ce type de matériau pourrait voir sa culture s'y développer à nouveau.

Les voitures de demain intégreront toujours plus de composants électroniques. Les moteurs électriques, plus performants grâce aux nouvelles batteries lithium-ion et lithium-polymère, vont ouvrir de nouvelles possibilités. Les « micro hybrides » sont équipés d'un moteur à combustion conventionnel mais exploitent la technologie du moteur électrique pour assister le moteur conventionnel et récupérer l'énergie du freinage en la

transformant en électricité, laquelle sert à alimenter l'équipement de bord. Quant au véhicule hybride, il associe un moteur électrique et un moteur à combustion. Il est pour l'instant le plus répandu car il ne demande pas une infrastructure particulière comme les bornes de rechargement électriques.

De nombreux constructeurs travaillent également sur la propulsion à hydrogène et la pile à combustible qui se révèlent être plus performants que les voitures électriques, notamment en diminuant le temps nécessaire pour « faire le plein » et en proposant une autonomie et une facilité d'utilisation bien plus grande. Les principaux freins restent le coût de l'hydrogène et le risque d'explosion de ce gaz sous une pression de 500 bars.

Les aspects « mécaniques » des véhicules risquent d'être relégués au second plan par rapport à l'informatique et l'électronique. Il y aura certainement une évolution des systèmes embarqués vers des architectures plus ouvertes permettant des mises à jour et des évolutions logicielles toujours plus étendues alors que jusqu'à présent les configurations sont figées sur véhicule et « obsolètes » en moins de deux ans. En ce qui concerne l'entretien des véhicules, certaines interventions dans le futur pourraient être faites directement en ligne par le constructeur.

À terme, il serait possible que les garages indépendants disparaissent, voire même certaines concessions. Ils pourraient être remplacés par un regroupement des activités de réparation en structures de groupe, travaillant sur plusieurs marques plutôt qu'une seule.

1. Confédération européenne du lin et du chanvre

Tous les constructeurs de poids lourds proposent dans leur gamme des véhicules écologiques et des nouveautés technologiques. Si quelques marques ont d'ores et déjà finalisé le développement des moteurs « EURO VI » qui ne deviendront obligatoires qu'à partir de janvier 2014, d'autres jouent la carte des véhicules au gaz naturel, des hybrides, voire des camions électriques.

Il existe également des projets de plateformes multimodales avec alimentation par des « super trucks » de capacité augmentée, tandis que la distribution locale se ferait avec des véhicules électriques.

La Belgique, au travers de Febelauto, fait figure de référence mondiale en matière de recyclage des véhicules hors d'usage. Les centres agréés du pays comptent parmi les plus performants, et grâce à des investissements constants, développent sans cesse des techniques permettant de traiter / raffiner les déchets jusqu'à les rendre à nouveau exploitables.

Dans le domaine du recyclage, la Belgique fait partie du top européen. En 2010, 91 % des matériaux issus de l'automobile et amenés dans des centres de recyclage ont été recyclés. Ce chiffre pourrait encore augmenter grâce à une technologie avancée de post-broyage (PST – « post-shredder technology »). Après le broyage de l'épave, les matériaux réutilisables sont séparés par la PST. La Belgique est pionnière dans ce domaine, mais ces centres de recyclage sont majoritairement situés en Flandre. La Wallonie compte moins de 20 centres agréés.

Selon certains experts, le développement de la technologie embarquée et la complexification qui va en décou-

ler pour les entretiens aurait des répercussions directes sur certains métiers :

- La base du métier de mécanicien restera la même mais il faudra y associer des spécialisations. Il n'y a donc pas vraiment de nouveaux métiers, par contre des spécialisations avec des glissements de compétences. « *Par exemple, un mécanicien d'entretien doit faire la mise à jour du boîtier témoin d'entretien. Un mécanicien réparateur fait de l'activation, du codage, il est rare qu'il fasse encore un joint de culasse, il continue cependant à effectuer des interventions plus ciblées comme le remplacement de volant bimasse, filtres à particules, embrayages, courroies de distributions, boîtes de vitesses, etc.* ». La formation en électricité et électronique se doit ainsi d'évoluer alors que le niveau de base des mécaniciens est généralement insuffisant pour maîtriser parfaitement ces différents paramètres.

Les véhicules étant de plus en plus performants depuis une dizaine d'année, le secteur demande de moins en moins de mécaniciens d'entretien ou de vidangeurs. Les manipulations évoluent : filtres à pollen, filtres à particules, entretien climatisation, pneus été/hiver, accessoires (GPS, bluetooth, etc.). Si certains types de manipulations disparaissent, d'autres font leur apparition.

- Le technicien de maintenance diagnostic automobile (TMDA) voit la « palette » des compétences attendues s'élargir : recherche de pannes, reprogrammation, encodage, télécodage, etc.). Le TMDA pourrait évoluer vers le métier de TMDT (Trucks : poids lourds, génie civil, agricole). Il faut noter que très peu d'écoles for-

ment dans ces matières (poids lourds, génie civil, agricole).

Les alliages acier devraient être toujours plus coûteux à la production. Les produits de base vont se raréfier, ce qui devrait conduire à davantage de réparations plutôt qu'à des remplacements. Il n'y a peut-être pas suffisamment de gens formés à travailler ces matières spécifiques. Les nouveaux matériaux et surtout leur combinaison amèneront à de nouvelles techniques de réparation. Le « smart repair », le débosselage sans repeindre, deviendront de plus en plus courants et permettront de contenir les coûts de réparation. De même, de nouvelles techniques liées aux évolutions des matériaux « intelligents » capables de reprendre leur forme(s) initiale(s) vont se développer.

Selon les experts consultés, il y aura sans doute moins de personnel peu qualifié dans les ateliers s'il n'y a pas possibilité de les occuper à 100 % en service rapide. Quelques études montrent que le personnel diminuerait d'ici une vingtaine d'années.

## Économiques

Malgré la disparition de nombreuses marques nationales à partir de la seconde moitié du XXe siècle, l'automobile en Belgique reste une industrie de premier plan. Si les grands constructeurs automobiles sont situés en Flandre ou à Bruxelles, la Wallonie concentre un grand nombre de sous-traitants du secteur. Afin de faire face à la concurrence des économies émergentes, la Wallonie se doit de préserver son savoir-faire et de rester à la pointe de la technologie.

L'industrie automobile a été durement touchée par la crise économique de 2008. Les ventes, puis les exportations de véhicules ont reculé dès les premiers mois de 2009. La situation économique du secteur reste aujourd'hui fragile. L'arrêt des interventions des pouvoirs publics, le climat économique incertain, les modifications réglementaires en matière d'avantages de toute nature représentent autant de freins au développement du secteur. Les écoprimes et ecobonus ont permis de booster les ventes en 2010 et 2011. Les véhicules récents sont nombreux, leur qualité est plus grande et demandent peu d'interventions en matière d'entretiens et de réparations. Il ne faut donc pas s'attendre à une importante reprise à court terme des ventes de véhicules. Par ailleurs, le risque de délocalisation de l'assemblage automobile vers d'autres pays continuera d'exister. Il ne resterait dès lors en Belgique que la vente et l'entretien. La mauvaise conjoncture pourrait toutefois bénéficier au marché de l'occasion.

De grands groupes industriels belges ont vu dans le secteur automobile, un débouché à leurs activités. Certains se sont spécialisés, d'autres ont diversifié leur gamme en investissant de la R&D. La santé de ces grands sous-traitants dépend donc également du secteur automobile. Des sociétés belges ont ainsi réussi à créer des matériaux de pointes pour le secteur, au niveau européen et mondial. Certaines se sont spécialisées dans la fabrication de batteries électriques, des catalyseurs, des composants en polyuréthane afin d'alléger les voitures, des câbles spéciaux pour l'habitacle ou les pneumatiques, des pneumatiques moins bruyants et plus économiques, de nouveaux composants pour la réfrigération, etc. Ces produits de pointe permettent aux sous-traitants de ne plus être tournés

vers un seul constructeur, mais vers plusieurs, qui plus est, au niveau mondial et non plus seulement national. Si cette ouverture vers le marché mondial offre de nouvelles possibilités d'expansion et de développement, elle rend également l'activité d'autant plus sensible aux fluctuations conjoncturelles internationales.

La diminution de la demande au niveau européen, compensée par la croissance des pays émergents conduit à l'internationalisation de la production et des ventes.

L'industrie automobile européenne tourne depuis plusieurs années en surcapacité. La conséquence de cette surcapacité est une tendance à la baisse des prix et donc, de la rentabilité des constructeurs. Selon une étude d'AlixPartners, des redimensionnements de sites sont donc plus qu'envisageables : 40 % des usines européennes opèrent en deçà de leur « point mort », c'est-à-dire qu'elles n'affichent pas un taux d'utilisation de 75 ou de 80 %. A moyen terme, il risque d'y avoir des disparitions et des regroupements de constructeurs.

Le prix du pétrole reste orienté à la hausse. Afin d'en réduire l'impact sur le coût des véhicules, les constructeurs proposent des moteurs moins « gourmands » et tentent d'utiliser le moins possible de matériaux issus du pétrole.

En raison des nouveautés technologiques qu'ils embarquent, les véhicules qui obtiennent de très bons résultats en matière de rejets de CO<sub>2</sub> et / ou de qualité de l'air sont souvent aussi plus onéreux. Les subsides financiers octroyés par l'Etat jouent ainsi un rôle dans la décision du consommateur (ce qui profite de toute façon aux constructeurs par l'augmentation du prix de base).

Afin de réduire les coûts, de nombreuses marques automobiles mettent en place des partenariats entre constructeurs dans le domaine du développement, de la production, des achats et de l'approvisionnement. De leur côté, les équipementiers pratiquent également des regroupements afin de rester compétitifs, et fournissent parfois plusieurs constructeurs concurrents.

On constate une prépondérance des réseaux de constructeurs sur le marché de l'entretien et de la réparation par rapport au canal des indépendants (c'est particulièrement le cas pour les véhicules de moins de cinq ans). Les réparateurs indépendants sont confrontés à plusieurs difficultés liées notamment à l'accès aux données techniques, la disponibilité des pièces et les contrats de garantie restent limités.

Bien que le secteur intéresse de nombreux jeunes, certains profils qualifiés restent difficiles à trouver. D'une part, le salaire horaire des mécaniciens qualifiés évolue peu et est jugé par d'aucuns trop faible en comparaison des connaissances et aptitudes exigées. D'autre part, l'enseignement traditionnel éprouverait des difficultés à suivre les évolutions techniques, faute d'investissements. Les formations initiales en mécanique automobile ne seraient ainsi plus en « phase » avec les dernières évolutions du marché et nécessiteraient une remise à niveau tant des supports que des techniques enseignées. Seule la formation supérieure et professionnelle pour le technicien de maintenance diagnostic automobile (TMDA) serait encore à jour.

## Réglementaires

Au 1<sup>er</sup> janvier 2012 est entré en vigueur le nouveau système de calcul de l'avantage de toute nature (ATN) pour les employés et chefs d'entreprise qui bénéficient d'une voiture de société mise à disposition par l'employeur et pouvant être utilisée à des fins privées.

Il existe un cadre légal fixé par le Parlement européen et le conseil (la directive 2000/53 CE et en particulier son annexe I) qui réglemente le recyclage des véhicules hors d'usage. L'objectif est de minimiser leur impact environnemental mais aussi de maximiser leur recyclage.

Organisme chargé de gérer les véhicules en « fin de vie » en Belgique, Febelauto veille au déroulement de la collecte, du traitement et du recyclage des épaves. Actuellement, seule la moitié des centres de traitement serait agréée par les pouvoirs publics. Les métiers relatifs au démontage, au recyclage pourraient se développer à condition que le nombre de véhicules à recycler soit élevé. Selon l'avis d'un expert, la durée de vie moyenne d'un véhicule serait de plus en plus longue, parlant d'une durée de dix ans. Quoiqu'il en soit, la mise en place d'un cadre légal pour cette branche d'activité et l'apport d'incitants financiers pourraient permettre à l'emploi peu qualifié et vert de s'y développer.

À l'échéance de 2050, la Commission Européenne ambitionne de réduire de 60 % les émissions de CO<sub>2</sub> des transports par rapport au niveau de 1990. À cette fin, divers objectifs ont été fixés :

- réduire de moitié l'utilisation des véhicules à moteur à combustion traditionnel dans les centres villes à l'horizon 2030 et les faire disparaître totalement pour 2050 ;
- d'ici 2030, la distribution urbaine devrait cesser d'émettre du CO<sub>2</sub> ;
- en 2050, plus de la moitié des transports de passagers sur les distances moyennes devrait emprunter le rail ;
- pour 2030, 30 % du transport routier sur les distances de plus de 300 km devrait se faire via les voies ferroviaires ou fluviales. Pour 2050, cette proportion est fixée à 50 % ;
- à l'horizon 2050, il est demandé de tendre vers un niveau proche du « zéro mort » sur la route.

Ces objectifs paraissent pour le moins ambitieux pour certains experts qui estiment que les usagers ne sont pas prêts de renoncer à leur voiture. L'infrastructure des transports en commun devrait par ailleurs être renforcée et améliorée ainsi que le prix des transports revu à la baisse. Enfin, le transport fluvial ou ferroviaire n'est pas adapté pour toute une série de marchandises (volume, type, délai de livraison, etc.).

Une loi contraint désormais les publicités automobiles à mentionner les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant et l'écoscore. L'objectif est de mieux informer le consommateur et ainsi l'inciter à opter pour un modèle plus respectueux de l'environnement. L'achat de voitures peu polluantes et de petites cylin-

drées reste encouragé par l'État belge et ce, même si depuis le 31 décembre 2011, la prime fédérale à l'achat d'un véhicule peu polluant a pris fin.

Selon les experts, il est difficile de prévoir à court terme les conséquences du renforcement des normes CO<sub>2</sub> sur l'industrie automobile Belge. En rendant les normes plus strictes, les techniques deviendraient de plus en plus pointues et dès lors, les problèmes d'ordre technique de plus en plus complexes à résoudre. Les contenus des métiers évolueraient en parallèle s'enrichissant de tâches encore plus spécialisées et spécifiques.

De nouvelles certifications européennes pour poser certains actes (climatisation, certification des véhicules hybrides, etc.) sur les voitures devraient voir le jour. Il faudra posséder une certification, ce qui implique la réussite d'une épreuve.

## Sociétaux / démographiques / culturels

Le deux-roues motorisé a le vent en poupe. Souvent utilisé comme véhicule supplémentaire et non de remplacement, il se joue des embouteillages et se gare facilement tout en étant généralement bon marché à acheter, à utiliser et à entretenir.

Le transport de marchandises par la route représente toujours plus de 70 % du volume total de marchandises convoyées.

Une tendance au niveau des acheteurs de véhicule apparaît : si auparavant, le client venait acheter une voiture (parfois un achat passionné ou impulsif), aujourd'hui,

il vient acheter avant tout une solution efficace pour se déplacer. Le service après-vente devient ainsi un enjeu commercial important. Les clients sont de plus en plus exigeants quant à la mise à disposition d'un véhicule de remplacement ou d'autres solutions combinées (tickets de train, bus, etc). Le service après-vente s'élargit de plus en plus vers des services « non-techniques », avec des demandes croissantes pour l'installation de matériel audio ou de navigation.

Afin d'orienter et élargir le choix du consommateur vers les véhicules propres tout en le familiarisant avec les nouvelles technologies, il est impératif de populariser ces derniers. Les autorités locales auraient un rôle à jouer à cet égard en intégrant des voitures et des camions propres dans leur parc de véhicules. Par ailleurs, elles devraient continuer à investir dans l'infrastructure publique destinée à la recharge des moyens de transport électriques (vélos, vélomoteurs, voitures, camionnettes et minibus électriques).

En Belgique, si les voitures de plus de 12 ans (répondant aux normes d'émissions automobiles EURO 0, 1 et 2 de l'UE) s'adjuent 14 % du nombre total de kilomètres parcourus, elles sont responsables de plus d'un quart de la pollution de l'air (particules fines et rejets de NOx).

La pyramide des âges des profils techniques spécialisés du secteur présente une forte proportion de travailleurs âgés de 45 ans et plus et, à l'opposé, une faible part de jeunes de moins de 25 ans. Le secteur risque ainsi d'être confronté à des difficultés pour combler les besoins de remplacement de la main-d'œuvre partie à la retraite. Ce problème de relève est également un

problème de gestion des ressources humaines chez les petits employeurs, majoritaires dans le secteur, qui recherchent toujours un « mouton à 5 pattes ».

Côté distribution, il semble que certains canaux soient encore sous-exploités. Ainsi, 30 % des Européens se disent prêts à commander et à payer leur voiture sur Internet, 77 % opteraient pour une livraison dans un dépôt et 60 % seraient prêts à faire plusieurs centaines de kilomètres pour aller la récupérer. Le secteur automobile pourrait ainsi également profiter des opportunités de vente qu'offre Internet. Il existe cependant un bémol. Comme le souligne un expert : « on retrouve, grâce à Internet, des voitures neuves moins chères, localisées dans des pays limitrophes. Il existe même des organismes pour faciliter les démarches administratives des acheteurs ». En repoussant les frontières, Internet renforce ainsi la concurrence entre les entreprises du secteur.

Parallèlement aux contraintes réglementaires, les préoccupations environnementales semblent bien être une tendance de fond auprès de certains consommateurs, encourageant d'autant plus l'innovation des constructeurs dans des technologies vertes et recyclables.

L'importance de l'apprentissage tout-au-long de la vie dans les métiers de l'industrie automobile est capitale. Au vu des rapides évolutions des métiers, les travailleurs doivent s'inscrire dans un processus de formation continue afin de maintenir à jour et développer leurs savoirs techniques.

Comme l'écart entre le monde de l'entreprise et de l'école semble se creuser, l'apprentissage tout au long

de la vie devrait d'autant plus être encouragé. Or, les périodes de basse conjoncture ne sont pas toujours mises à profit par les employeurs pour former leur personnel. Certains constructeurs ont toutefois bien compris l'enjeu et tentent de garder à jour les compétences de leur personnel.



### 3. Évolution des métiers

Après avoir décrit les principaux facteurs d'évolution qui pourraient influencer le secteur en Wallonie dans les 3 à 5 ans à venir, cette rubrique présente les effets attendus sur les métiers de l'industrie automobile.

Sous-secteurs	Hybridation / changement des activités du métier (dont les contenus évoluent)	Potentiel de croissance de l'emploi	Émergence, nouveaux métiers
Vente et services	Carrossier	-	-
	Mécanicien de véhicules particuliers	-	-
	Technicien MDA auto et poids lourd	-	-
Recyclage	-	-	Dépollueur / démonteur de voitures

Source : Le Forem

### 4. Zoom sur certains métiers

**Sources et références** : diverses sources ont été utilisées afin de recueillir l'information présentée pour chacun des métiers évoqués sous ce chapitre. En plus des descriptions reprises sous la plateforme en ligne du Forem « Horizons Emploi », dans les offres d'emploi déposées au Forem ainsi que dans le répertoire des métiers du Forem ou de Pôle emploi, les contenus présentés ont été enrichis d'informations issues de la littérature, de sites internet professionnels, sectoriels ou généralistes ou encore du recueil de témoignages

des experts consultés. En fin de section, une rubrique regroupe les références bibliographiques et sites internet consultés.

Les facteurs d'évolutions développés dans les rubriques qui précèdent influenceraient principalement le « périmètre » de certains métiers dont l'éventail des compétences recherchées s'élargirait. Il n'y aurait toutefois pas, selon les experts ayant remis un avis, de nouveaux métiers à proprement parler.

#### 4.1. Métiers dont les contenus évoluent

##### CARROSSIER

Le carrossier répare par remise en forme ou remplacement des éléments endommagés de carrosserie ou de structure (passage au marbre, etc.). Il réalise des opérations de finition (préparation de surface, peinture, etc.) selon les règles de sécurité et la réglementation. Il peut également effectuer des modifications de carrosserie et des petits travaux de sellerie.

Selon la réponse des experts, nous assisterons à une disparition des petites entreprises au profit de grosses structures, ce qui impliquera une segmentation plus importante du travail. Le métier de carrossier se scindera en différents domaines, qui seront attribués à des personnes distinctes. Il y aura de moins en moins de carrossiers polyvalents, au profit des démonteurs-monteurs, des préparateurs, des peintres, etc. Cette spécialisation des tâches existe déjà aujourd'hui, mais se renforcera.

Avec l'augmentation des coûts, le développement du « smart repair » (débosselage sans peinture) devrait se développer et générer de l'activité pour les ateliers sans investissements lourds.

##### MÉCANICIEN DE VÉHICULES PARTICULIERS

Le mécanicien de véhicule particulier réalise les opérations d'entretien du véhicule ou les interventions de service rapide. Il est amené à détecter les dysfonction-

nements et à déterminer les solutions techniques de remise en état du véhicule et des équipements. Il est capable de changer ou de réparer les moteurs, boîtes de vitesse, embrayages, suspensions, démarreurs, etc. Il teste le véhicule et réalise la mise au point et les réglages.

Le métier devrait évoluer en termes d'interventions purement mécaniques. Ainsi, une série de tâches mécaniques tendront à disparaître ou deviendront très marginales (en raison de la fiabilisation accrue des pièces mécaniques), et seront remplacées par des tâches requérant plus de compétences électriques-électroniques-informatiques.

De nouvelles compétences doivent être acquises relativement à l'évolution des climatisations et des nouvelles motorisations (motorisation électrique et hybride).

#### ■ **TECHNICIEN MDA AUTO ET POIDS LOURD**

Le technicien MDA auto et poids lourd pose le diagnostic du matériel électrotechnique de véhicules à l'aide d'appareils de diagnostic et de l'outil informatique. Il procède aux révisions et aux contrôles périodiques, réparations, réglages des moteurs et des équipements périphériques (de nature mécanique, électronique et optique) de véhicules / camions. Il veille à respecter les données et instruction du constructeur.

Le métier évoluera vers des contenus informatiques plus importants, avec un développement de la communication embarquée, de nouvelles plateformes, etc. Les moteurs se perfectionnent et deviennent encore plus complexes : des outils de diagnostic sont deve-

nus indispensables. L'évolution des télécoms intervient également dans le métier de technicien auto. Les véhicules tendront à communiquer entre eux, ou avec un serveur.

## 4.2. Émergence, nouveau métier

### ■ **DÉPOLLUEUR / DÉMONTEUR DE VOITURES**

Le démonteur procède à la dépollution des véhicules avant le recyclage : enlèvement des différents fluides, démontage des roues. Le démonteur enlève des ensembles et sous-ensembles en vue d'une revente ultérieure. Il doit posséder des compétences mécaniques de base, un sens logique développé et être à même de reconnaître les différents sous-éléments d'un véhicule afin de voir s'il est utile et intéressant ou non de les démonter. Il doit également être capable de tester le fonctionnement de ces éléments. Il est parfois amené à manipuler les épaves. Dans certains cas, il a également un rôle de vendeur conseil auprès de la clientèle.

Suite à une évolution de la réglementation en matière de dépollution et de recyclage, le métier va se professionnaliser à court terme. Il s'en suivra une disparition des petites structures au profit de centres agréés et contrôlés.

## Références bibliographiques

BNB, *L'industrie automobile en Belgique : l'importance de la sous-traitance dans l'assemblage de véhicules automobiles*, 2003.

CHENEVOY (C.), *Concurrence après-vente : 5 obstacles identifiés*, Journal de la Rechange & de la Réparation, avril 2012.

EVERAERT (B.), *De l'automobile chez tous les industriels*, Le Moniteur Automobile n°1532, septembre 2012.

Febiac, *Nouveau calcul de l'avantage de toute nature : quel impact sur le marché « fleet » ?*, novembre 2012.

Febiac, *Trop de ri tue le tri !*, novembre 2012.

JEC group - CELC, *Flax and Hemp fibers : a natural solution for the composite industry*, Leuven, 2012.

Le Forem, *Verdissement de l'économie : impacts sur l'emploi, les métiers et la formation dans quelques secteurs*, 2011.

Pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques, *Mutations économiques dans le domaine automobile*, Paris, avril 2010.

SPF Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie, *Panorama de l'économie belge*, 2008.

Site Internet :

<http://www.educam.be/partner/fr/gestion-des-competences/profils-de-metiers-sectoriels/>