



## LE CONTRÔLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

### LES ACTEURS

**4 875**  
entreprises  
(INSEE Sirene 2014)

**11 350**  
salariés  
(Acos 2015)

En 1992, l'État a mis en place un contrôle technique automobile périodique des véhicules afin d'améliorer la qualité du parc automobile en circulation et d'accroître la sécurité routière. Cette activité, exercée dans des centres de contrôle technique, doit respecter une procédure réglementée.

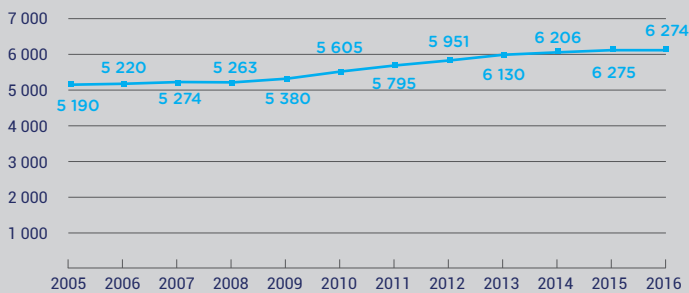
Le secteur du contrôle technique automobile est composé de 4 875 entreprises en 2014 (Insee Sirene) rassemblant 6 657 centres de contrôle agréés (ou installations auxiliaires), soit 1,4 centre par entreprise. Depuis 1992, le nombre d'entreprises est en progression constante. 6 274 centres se consacrent au contrôle des véhicules légers (VL) et 383 au contrôle des poids lourds (PL).

L'ouverture des centres de contrôle technique est soumise à un agrément préfectoral. Celui-ci définit les obligations concernant le type de local, le matériel informatique et de contrôle, la contrainte d'indépendance vis-à-vis des autres entreprises du commerce et de la réparation automobile et la nécessité de disposer d'une norme qualité spécifique. Après l'installation, les préfetures régionales peuvent effectuer des visites de supervision des centres.

L'ouverture des centres de contrôle technique dépend à la fois du dynamisme des investisseurs (réseaux ou opérateurs indépendants) et du nombre d'agréments délivrés par les préfetures, ce qui explique une certaine régularité dans l'évolution du nombre de centres de contrôle.



#### ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CENTRES DE CONTRÔLE AGRÉÉS VL

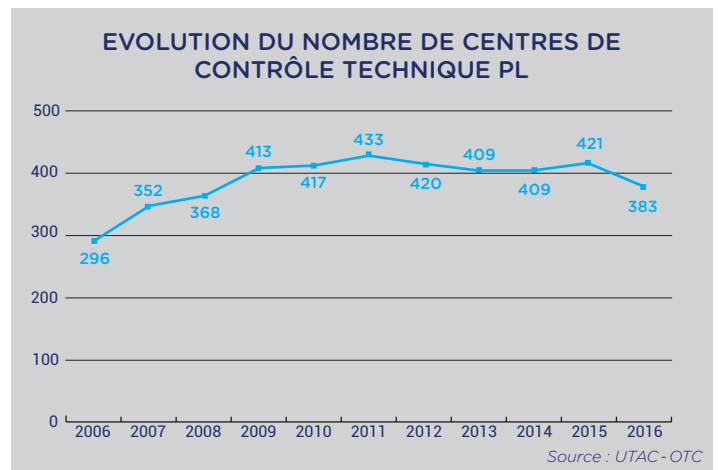


Source : UTAC - OTC

*Le nombre de centres progresse régulièrement.  
Ils ont augmenté de + 20% en dix ans.*

Quatre enseignes se répartissent 86 % des centres de contrôle technique de véhicules légers : Dekra-Norisko (1 500 centres), SGS (Securitest et Auto-sécurité ; 1 900 centres), AutoVision (1 000 centres), Autosur (900 centres). Enfin, Autosecuritas, Auto'nome, Auto bilan System sont des groupements ou coopératives qui rassemblent la plupart des centres de contrôle technique indépendants.

Depuis 2003, le contrôle technique des poids lourds a été privatisé. Les groupements d'indépendants (Autosecuritas, Auto'nome) sont majoritaires mais plusieurs réseaux et groupements sont positionnés sur cette activité : Autovision PL, Technosur et Dekra. Après une phase d'expansion géographique jusqu'en 2011, le nombre de centres de contrôle poids lourds est plutôt stable, autour de 400 centres.



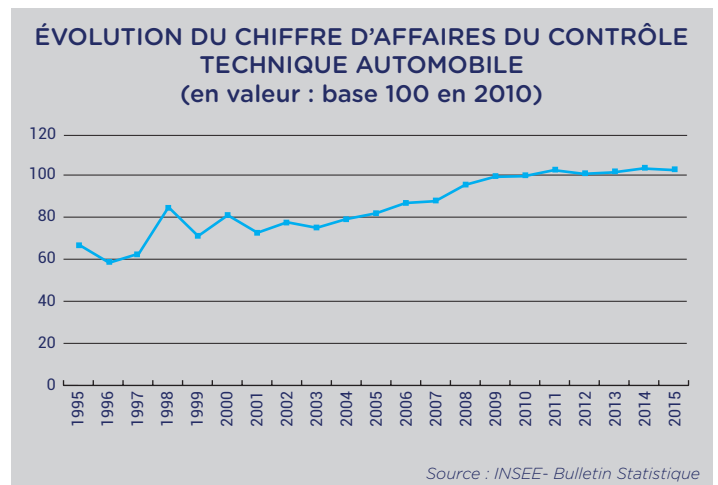
## LE MARCHÉ ET LES ACTIVITÉS

Près de 25 millions de véhicules légers ont été contrôlés en 2016 (source UTAC-OTC). Chaque contrôleur effectue en moyenne plus de 1 600 contrôles par an.

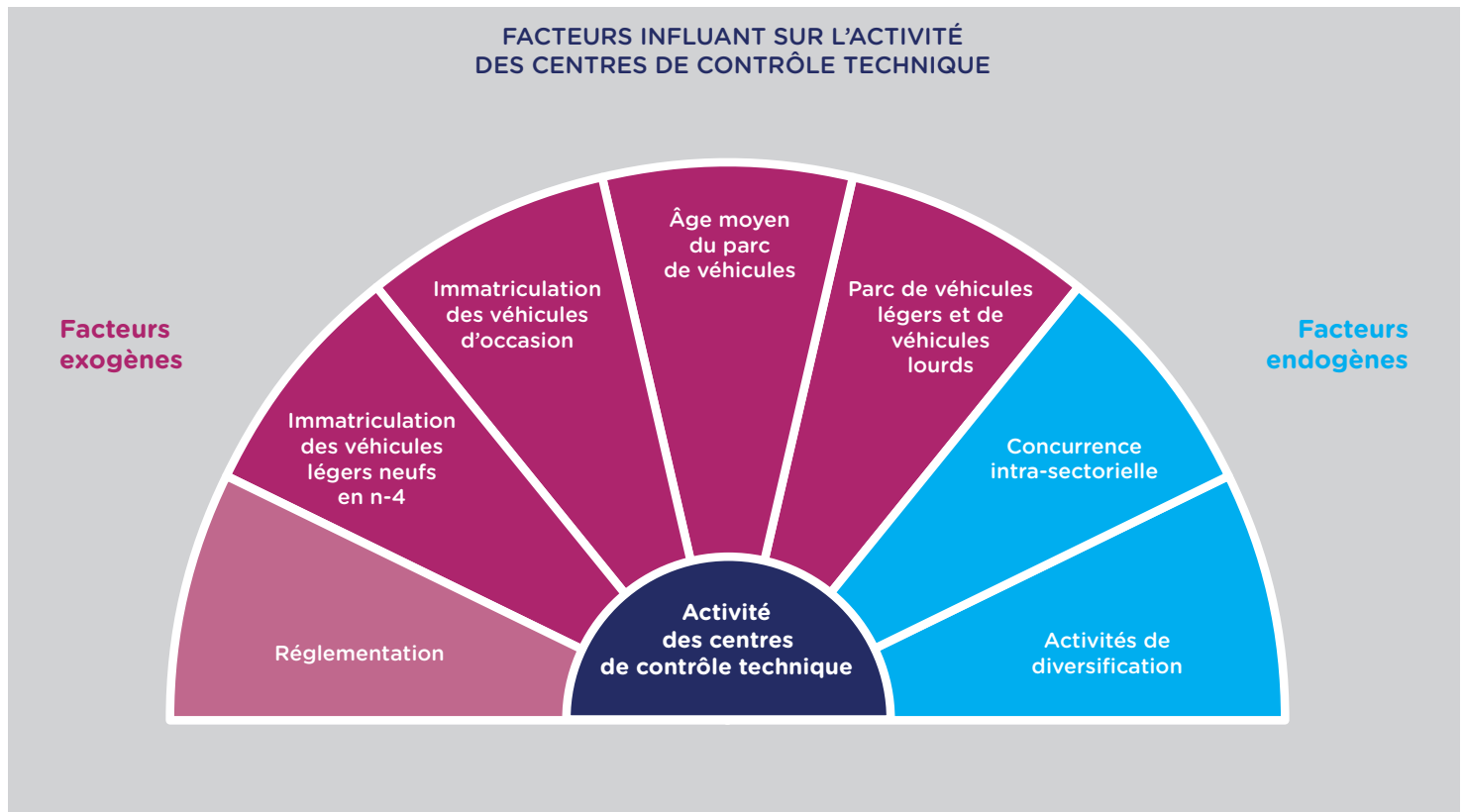
Sur le long terme, la tendance d'évolution du chiffre d'affaires du secteur du contrôle technique croît plutôt favorablement, même si elle tend à stagner ces sept dernières années.

Le chiffre d'affaires en valeur progresse moins vite que le volume d'activité vraisemblablement à cause des pressions tarifaires sur le marché du contrôle technique.

L'activité des centres de contrôle technique est aujourd'hui fonction de sept facteurs. Cinq facteurs sont exogènes au secteur du contrôle technique (facteurs que subit le secteur) et deux facteurs sont endogènes au secteur.



### FACTEURS INFLUANT SUR L'ACTIVITÉ DES CENTRES DE CONTRÔLE TECHNIQUE



## LA RÉGLEMENTATION

Le contrôle technique automobile périodique a été instauré le 1<sup>er</sup> janvier 1992 pour les véhicules particuliers sous l'impulsion de la directive européenne 96/96/CE. Elle indique que toutes les personnes physiques et morales possédant un véhicule particulier ont l'obligation de le faire contrôler dans un centre agréé, à partir du quatrième anniversaire du véhicule, puis tous les deux ans et en cas de cession (depuis 1985). Initialement, le contrôle technique prévoyait 124 points de contrôle visuels.

Avec la nouvelle directive 2014/45/UE, l'union européenne souhaite homogénéiser les pratiques de contrôle technique sur l'ensemble du territoire européen. En France, le décret d'application de cette directive est prévu pour mai 2017 et son application pour le 20 mai 2018.

La transposition de la directive en droit français prévoit quelques nouveaux points de contrôle sur les commandes d'embrayage, de levier de vitesse et d'accélérateur mais elle prévoit surtout une refonte complète des points de contrôle et **accroît le nombre de points soumis à contre-visite** (dysfonctionnement des systèmes de sécurité passive et active, de l'antivol, des compteurs de vitesse... etc).

La directive prévoit ensuite une organisation du contrôle technique en trois niveaux de défauts (contre deux aujourd'hui) :

- Les défaillances **mineures** sans incidence notable sur la sécurité du véhicule ou sur l'environnement.
- Les défaillances **majeures** susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route. Ce type de défaillance nécessite une contre-visite.
- Les défaillances **critiques** constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement. Ce dernier type entraîne l'immobilisation du véhicule.

La principale réforme apportée par la directive européenne concerne la posture même du contrôleur technique : **le contrôle technique ne doit plus se limiter à un simple constat des défauts mais à une analyse des défauts et à un jugement professionnel d'un niveau de dangerosité présent et futur.** C'est cette dernière exigence qui aujourd'hui impacte le plus le métier de contrôleur technique.

Pour répondre à ces nouvelles normes, les acteurs du contrôle travaillent à un nouveau protocole qui sera intégré dans leur logiciel de contrôle. Ces logiciels seront ensuite validés par le ministère de l'environnement.

**Le contrôle technique fait face à sa première révolution réglementaire depuis 1992 : de la constatation d'un défaut à un jugement professionnel.**

Autre aspect législatif important, le décret sur la transition énergétique (paru au JO de juin 2016) prévoit l'analyse de cinq gaz et de l'opacité des résidus d'échappement des véhicules essence et diesel. Des expérimentations sont actuellement en cours pour choisir le matériel le mieux adapté. La solution technique retenue pourra avoir une incidence financière importante sur les dépenses en investissement des centres.

### LA RÉGLEMENTATION DU CONTRÔLE TECHNIQUE : ENJEUX DE BRANCHE, ENJEUX DE SOCIÉTÉ

Le contrôle technique automobile formalise l'obligation des conducteurs à réparer leur véhicule. 28 % des conducteurs font contrôler et réparer leur véhicule par un garage avant un contrôle technique (GIPA 2016). À ce titre, le contrôle technique et son évolution jouent des rôles moteurs dans le développement économique et dans le développement de l'emploi des entreprises de l'entretien et de la réparation automobile.

En mai 2015, un rapport du Gerpisa, suggérait la mise en œuvre d'un contrôle technique annuel à partir de la septième année afin de réduire la part de véhicules non conformes en circulation en améliorant la maintenance préventive.

De façon récurrente, le législateur hésite entre le renforcement du contrôle technique, qui serait bénéfique à l'état du parc automobile ainsi qu'à l'environnement, et un statu quo afin d'éviter la mise en œuvre d'une mesure potentiellement coûteuse pour les ménages et donc impopulaire. L'Assemblée Nationale a refusé l'annualisation du contrôle technique le 26 mai 2015 mais le **rapport parlementaire** (Rohfritsch/Batho) sur la **mission d'information sur l'offre automobile française**, rendu public en octobre 2016, prône le contrôle renforcé des certificats de qualité de l'air, le renforcement du contrôle technique transactionnel (à la revente et non périodique) et l'annualisation du contrôle technique pour les véhicules de plus de sept ans.

La directive 2014/45/UE prévoit également la mise en place d'un **contrôle technique motorcycle** avant 2022. L'Etat français prévoyait de le limiter à un contrôle technique transactionnel. Mais, selon les enseignes de contrôle technique, l'investissement nécessaire dans les centres ne peut être rentabilisé qu'avec un contrôle technique périodique. Ce dossier, très sensible auprès des motards, est toujours à l'étude.





## PARC ET IMMATRICULATIONS

Quatre facteurs exogènes de l'activité des centres de contrôle technique concernent le parc et les immatriculations :

- C'est au bout de la quatrième année de vie d'un véhicule que se déroule le premier contrôle technique. **Les pics ou les chutes d'immatriculation de véhicules neufs quatre ans auparavant** peuvent donc influencer sur l'activité : en 2013, 2014 ou 2015, quatre ans après les primes à la casse, l'activité provenant des immatriculations de véhicules neufs a été soutenue. En revanche, à cause de l'effondrement des ventes après les primes à la casse, 2016, 2017, 2018 et 2019 ne sont et ne seront pas des années très favorables au contrôle technique des véhicules de quatre ans.

## FACTEURS ENDOGÈNES

Le secteur du contrôle technique automobile est confronté à une **concurrence interne accrue** ces dernières années. La présence de sites internet de comparaison des prix du contrôle technique, l'arrivée de réseaux de contrôle technique low cost (CT Easy, CT Malin) proposant des offres tarifaires à moins de 10 € en période creuse et la réaction des grandes enseignes qui proposent des gammes d'offres promotionnelles, ont généré une pression tarifaire importante sur l'offre de contrôle technique. Cette pression se fait ressentir sur le chiffre d'affaires qui évolue moins vite que le volume d'activité (Source Xerfi).

- Depuis 15 ans, les **immatriculations de véhicules d'occasion (VO)** se maintiennent autour de 5,5 millions de véhicules, ce qui permet de maintenir le contrôle technique transactionnel à un niveau constant.
- Plus il y a de véhicules en circulation, plus le nombre de véhicules à contrôler augmente. Le **parc automobile en circulation** reste, sur le long terme, orienté à la hausse : c'est un élément favorable à l'activité des centres de contrôle technique.
- Plus le parc automobile est ancien, plus il y aura de véhicules à contrôler tous les deux ans au lieu d'attendre la quatrième année des véhicules neufs. La croissance de l'âge du parc contribue également à renforcer l'activité de contrôle technique.

Depuis mai 2014, les centres de contrôle technique sont autorisés à vendre des éthylotests. C'est un premier pas symbolique vers d'autres activités de **diversification**. Si les centres n'ont pas été autorisés à délivrer des cartes grises, comme les autres entreprises du commerce et de la réparation automobile (arrêté du 9 février 2009), ils ont été autorisés par la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques à organiser et surveiller les passages de l'épreuve théorique générale du permis de conduire. C'est le cas aujourd'hui du groupe SGS (réseaux Securitest et Auto-sécurité) qui a été agréé pour faire passer cette épreuve.

## L'EMPLOI

L'emploi salarié est très stable depuis 2009, autour de 11 200 salariés (moins de 1,5 % de fluctuation sur les sept dernières années). Comme le nombre de centres augmente, la taille moyenne des centres décroît de 1,9 salarié par centre en 2009 à 1,7 salarié par centre en 2015.

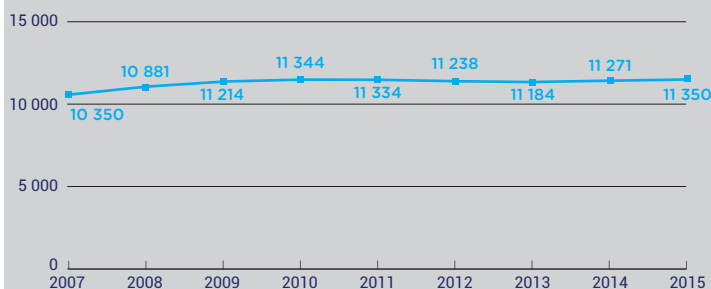
Avec 15 % de femmes en 2015 (pour 23 % sur l'ensemble de la branche), le secteur est peu féminisé. Plus de la moitié des femmes du secteur est employée sur des fonctions de secrétariat.

Plus d'un emploi sur deux est positionné comme agent de maîtrise (Source RGP INSEE 2013) et un sur trois est ouvrier.

La petite taille des centres conduit de nombreux salariés à prendre la responsabilité d'un centre donc à être positionnés comme agents de maîtrise.



### ÉVOLUTION DU NOMBRE DE SALARIÉS CONTRÔLE TECHNIQUE



Source : Acoess - NAF 7120A

57 % des emplois du secteur du contrôle technique disposent d'un niveau V ou inférieur. Cette proportion est équivalente au reste de la branche des services de l'automobile. La part des salariés disposant d'un diplôme inférieur au niveau V (12 %) y est toutefois plus faible que dans les autres secteurs de la branche (17 %).

La profession de contrôleur technique permet aujourd'hui une évolution professionnelle intéressante à des ouvriers expérimentés de la réparation automobile de niveau V qui cherchent à faire progresser leur carrière.

96 % des salariés des entreprises du contrôle technique ont un CDI : un ratio supérieur aux autres entreprises de la branche (88 %) qui disposent déjà d'un taux de CDI élevé par rapport à l'ensemble des secteurs d'activité.

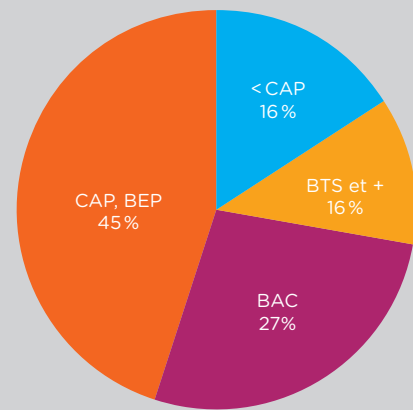
Jusqu'à mai 2018, pour passer une formation qualifiante permettant d'obtenir la certification de contrôleur technique, il est nécessaire de faire valoir :

- cinq ans d'expérience dans le Commerce et la réparation automobile (CRA) pour les personnes sans diplôme
- deux ans d'expérience dans le CRA pour les personnes titulaires d'un niveau V
- un niveau IV ou III.

Pour passer le titre du Ministère du Travail, une année d'expérience est même aujourd'hui requise pour les titulaires de niveau IV.

La majorité des personnes passant un agrément pour devenir contrôleur technique ont eu une première expérience sectorielle. À ce titre, l'âge d'entrée dans le métier est plus tardif que dans les autres métiers du CRA. La profession de contrôleur technique s'exerce souvent en deuxième partie de carrière.

## RÉPARTITION DES SALARIÉS DU CONTRÔLE TECHNIQUE AUTOMOBILE PAR NIVEAU DE DIPLOME



Source : INSEE RGP 2013

L'âge moyen d'un salarié travaillant dans un centre de contrôle technique est de deux ans plus âgé que l'ensemble des salariés de la branche, 41 ans contre 39 ans. Chez les ouvriers, l'âge moyen est même de quatre années plus âgé dans le contrôle technique que dans le reste de la branche (40 ans au lieu de 36 ans). Malgré ce décalage d'âge moyen, la part des ouvriers de plus de 50 ans est pratiquement équivalente à celle du reste de la branche (22,5 % pour 22,4 %). Ce taux assez élevé montre toutefois que le contrôle technique n'est aujourd'hui pas plus menacé par les départs en fin de carrière que dans les autres entreprises de la branche.

## LA FORMATION

Il existe trois qualifications dans la Convention Collective Nationale des Services de l'Automobile (CCNSA) : deux au niveau ouvrier-employé et une au niveau agent de maîtrise.

Le Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer valide chaque programme de formation permettant d'obtenir la certification de contrôleur technique.

Il existe aujourd'hui trois formations certifiantes pour accéder à la certification de contrôleur technique :

- Le titre professionnel du Ministère chargé de l'emploi « Contrôleur Technique Automobile » (pour le VL uniquement)
- Le certificat de qualification professionnelle (CQP) Contrôleur Technique Véhicules Légers (VL)
- Le certificat de qualification professionnelle Contrôleur Technique Poids Lourds (PL)

Par ailleurs, l'AFPA, les centres de formation des réseaux de contrôle technique, la FCA (appartenant au Syndicat National du Contrôle Technique Automobile), le GNFA et cinq lycées professionnels organisent des formations professionnelles continues permettant d'obtenir l'agrément de contrôleur technique : elles font l'objet d'une attestation mais ne sont pas certifiantes. Ces formations d'une durée de 175 à 205 heures devraient passer à 315 heures dans le cadre de la nouvelle réglementation et ne seront destinées qu'à des titulaires de niveau IV. Ces nouvelles dispositions peuvent assécher les flux d'entrée à ces formations.

Les CQP Contrôleur Technique confirmé VL et Contrôleur Technique confirmé PL (échelon 9 de la convention collective des Services de l'automobile) ainsi que le CQP Chef de centre de contrôle technique (échelon 20 de la convention collective) complètent le dispositif de formation afin de permettre une évolution de carrière aux contrôleurs techniques.





Pour répondre à la réforme de la formation professionnelle, qui introduit le Compte Personnel de Formation (CPF), la branche a rénové la structure des CQP qui sont désormais organisés en blocs et unités de compétences. Ces référentiels de formation seront réactualisés pour répondre à la réglementation de 2018.

Aujourd'hui le CQP Contrôleur technique véhicules légers (CTVL) peut être mis en place dans le cadre de Préparations opérationnelles à l'emploi collectives (POEC) à destination des demandeurs d'emploi. Il peut également être déployé dans le cadre d'un contrat de professionnalisation et en formation continue. Toutefois, les dispositifs en alternance sont complexes à mettre en œuvre dans le contrôle technique car la réglementation exige une validation intermédiaire avant que l'alternant puisse effectuer un premier contrôle.

Selon l'enquête sur l'insertion des personnes issues d'une POEC sorties de formation en 2016 (Source Observatoire ANFA), six personnes sortant de formation sur huit occupent un poste de contrôleur technique et les deux autres de mécanicien.

Par ailleurs, l'AFPA met en œuvre le titre professionnel du Ministère chargé de l'emploi « Contrôleur Technique Automobile » sur le territoire national. 391 personnes se sont inscrites sur le titre en 2016 et 356 l'ont obtenu. Parmi celles qui ont obtenu le titre, 82 % exercent le métier de contrôleur technique (source AFPA enquête à 6 mois).

Les entreprises rencontrées font toutes part de réels besoins de recrutement mais, pour répondre aux obligations de la nouvelle directive, l'accès aux formations qualifiantes de contrôleur technique ne pourra se faire qu'après obtention d'un niveau IV en maintenance automobile (ou être compensé par un module de remise à niveau pour les titulaires de niveau V), ce qui risque d'accroître la demande sur ce type de public.



## EFFECTIFS EN FORMATION CQP CTVL DANS LE CADRE D'UNE POEC

Année scolaire	Effectifs en formation
2013 - 2014	22
2014 - 2015	42
2015 - 2016	25
2016 - 2017	45

Source : ANFA

## EFFECTIFS EN FORMATION DU TITRE PROFESSIONNEL « CONTRÔLEUR TECHNIQUE AUTOMOBILE »

Années	Effectifs en formation
2014	340
2015	360
2016	391

Source : AFPA

**Les jeunes issus de bacs professionnels vont être fortement sollicités pour occuper des postes de contrôleur technique.**

En matière de formation continue des salariés, chaque contrôleur technique doit suivre une formation obligatoire d'au moins 20 heures chaque année. En 2017, pour répondre à la réglementation de 2018, cette formation est portée à au moins 35 heures. Chaque enseigne organise les formations de son propre réseau.

Pour faire face aux réformes de 2017, l'ANFA a développé un plan d'aide spécifique aux entreprises du contrôle technique. Pour en savoir plus, consultez le site : [www.anfa-auto.fr](http://www.anfa-auto.fr) ou contactez votre délégation régionale ANFA.

Retrouvez toutes les publications de l'Observatoire sur [www.anfa-auto.fr/observatoire](http://www.anfa-auto.fr/observatoire)

Observatoire ANFA  
2 rue Capella - 44470 Carquefou  
Tél. : 02 44 76 21 50  
[observatoire@anfa-auto.fr](mailto:observatoire@anfa-auto.fr) • [www.anfa-auto.fr](http://www.anfa-auto.fr)

Directeur de la publication : Patrice OMNES  
Directeur de rédaction : Stéphane PAUTET  
Rédaction : Jocelyn GOMBAULT  
Édition et création : Service Communication ANFA