

BRUXELLES  
FORMATION

# Dossier d'opportunité

## Métiers techniques du secteur « garage »

### Mécanique automobile et carrosserie

Service Études et Statistiques

[www.bruxellesformation.be](http://www.bruxellesformation.be)



BRUXELLES  
FORMATION

# Table des matières

Table des matières.....	2
I. Introduction.....	4
II. Les indicateurs .....	5
A. Indicateurs sectoriels.....	5
1. Nomenclature du secteur .....	5
2. Evolution du nombre d'entreprises.....	5
3. Structure du secteur.....	8
4. Chiffre d'affaires du secteur .....	8
5. Valeur ajoutée selon Trends .....	8
6. Parc automobile .....	8
7. Evolution du nombre de travailleurs.....	9
8. Profil des travailleurs du secteur selon Educam .....	10
9. Les principaux employeurs .....	11
10. Comparaison au niveau national.....	11
11. Offre de formation hors Bruxelles Formation et hors enseignement.....	12
12. Conclusion .....	12
B. Indicateurs du métier de mécanicien auto-camion.....	13
1. Définition et description du métier.....	13
2. Evolution des effectifs .....	13
3. Caractéristiques de l'offre et de la demande d'emploi .....	14
4. L'offre de formation hors Bruxelles Formation et hors enseignement.....	19
5. Attestations et certificats dans l'enseignement .....	19
6. Stagiaires sous contrat avec Bruxelles Formation .....	20
7. Analyse des mises à l'emploi à Bruxelles Formation .....	21
8. Conclusion .....	21
C. Indicateurs du métier de réparateur en carrosserie automobile.....	22
1. Définition et description du métier.....	22
2. Evolution des effectifs .....	22
3. Caractéristiques de l'offre et de la demande d'emploi .....	23
4. L'offre de formation existante dans les filières .....	25
5. Attestations et certificats .....	25
6. Stagiaires sous contrat avec Bruxelles Formation .....	26
7. Analyse des mises à l'emploi à Bruxelles Formation .....	26
8. Conclusion .....	26
III. Perspectives.....	27
A. Perspectives sectorielles.....	27
B. Perspectives métiers .....	28
1. Mécanicien auto-camion .....	28
2. Réparateur en carrosserie automobile.....	28
C. L'émergence de nouveaux secteurs d'activités .....	29
IV. Etude de l'opportunité en mécanique automobile.....	30
A. L'opportunité par rapport à l'offre de formation existante.....	30

1. Cohérence avec les politiques régionales.....	30
2. L'offre de formation .....	30
3. Concurrence ou complémentarité .....	30
4. Possibilité de Filière .....	30
B. L'opportunité par rapport à la demande de formation .....	31
1. Mesure de l'attractivité du métier .....	31
2. Mesure des viviers potentiels de recrutement.....	31
3. Mesure de la proximité.....	31
C. L'opportunité par rapport à la demande économique .....	32
1. Entreprises actives dans le secteur .....	32
2. Le volume de l'emploi dans le secteur .....	32
3. Entreprises actives dans le métier .....	32
4. Volume d'emploi dans le métier .....	32
5. Perspectives.....	33
6. Les offres d'emploi .....	33
7. Etat de la pénurie .....	33
D. Conclusion .....	34
V. Etude de l'opportunité en Carrosserie .....	36
A. L'opportunité par rapport à l'offre de formation existante .....	36
1. Cohérence avec les politiques régionales.....	36
2. L'offre de formation .....	36
3. Concurrence ou complémentarité .....	36
4. Possibilité de Filière .....	36
B. L'opportunité par rapport à la demande de formation .....	37
1. Mesure de l'attractivité du métier .....	37
2. Mesure des viviers potentiels de recrutement.....	37
3. Mesure de la proximité.....	37
C. L'opportunité par rapport à la demande économique .....	38
1. Entreprises actives dans le secteur .....	38
2. Le volume de l'emploi dans le secteur .....	38
3. Entreprises actives dans le métier .....	38
4. Volume d'emploi dans le métier .....	38
5. Perspectives.....	38
6. Les offres d'emploi .....	39
7. Etat de la pénurie .....	39
D. Conclusion .....	40
Annexe .....	41
Annexe 1.....	41
Le métier de Mécanicien automobile .....	41
Bibliographie.....	44

# I. Introduction

Le dossier d'opportunité a pour objectif d'aider à la prise de décision concernant l'opportunité de mettre en place une nouvelle formation, de maintenir une formation existante ou de restructurer une offre de formation. Cette information peut être utile notamment en vue d'une décision lors de la préparation des discussions budgétaires, du développement de produits modulaires ou lors de la préparation de notes au Comité de gestion.

Un dossier d'opportunité concerne un métier (ou un groupe de métiers proches) inscrit dans un secteur particulier. Il est réalisé sur base d'une demande précise qui est discutée préalablement. Ce dossier concerne les métiers techniques du secteur « garage » à Bruxelles. L'information présentée dans ce document concerne, sauf mention contraire, la Région bruxelloise et lorsque c'est possible son hinterland brabançon.

## **La question de départ est de savoir comment positionner l'offre de formation de Bruxelles Formation Industrie dans le domaine des métiers techniques de garage.**

Afin de bien comprendre la situation actuelle de ces métiers, nous proposerons une analyse en trois temps :

Premièrement, nous relèverons les différents indicateurs. Une première partie sera alors consacrée aux indicateurs sectoriels et une seconde aux indicateurs métiers (mécanicien, carrossier, peintre). Deuxièmement, nous nous attarderons sur les prévisions pour le secteur et les métiers. Troisièmement, une fois ce cadre posé, nous entrerons dans la question de l'opportunité selon trois axes : un axe formation (formations existantes, concurrentes...), un axe demande sociale (analyse de la réserve de main d'œuvre...) et un axe économique et ce, sur base des divers indicateurs présentés préalablement. **Cette partie peut être consultée seule de manière indépendante pour une lecture rapide des résultats au Chapitre IV en page 30.**

## II. Les indicateurs

### A. Indicateurs sectoriels

Le secteur du commerce automobile comprend le commerce de gros et de détail de véhicules automobiles, de motocycles et de leurs équipements (pièces et accessoires). Il englobe également l'entretien et la réparation, le commerce de détail de carburants, de lubrifiants et de produits de refroidissement pour véhicules automobiles ainsi que la vente aux enchères (y compris sur Internet). Ce secteur ne comprend pas la location de véhicules automobiles et de motocycles (qui relève du secteur de l'immobilier et de la location), ni le contrôle technique automobile obligatoire (qui relève du secteur des services aux entreprises).

#### 1. Nomenclature du secteur

Le secteur des garages se répartissant en diverses commissions paritaires, il ne nous est pas possible ici de développer l'ensemble de ces dernières. Nous vous renvoyons donc ici aux sites des différents Syndicats du pays ou au site IMT-B<sup>1</sup> de l'Observatoire.

CP112 : Entreprise de garage

CP149 : Construction métallique, mécanique et électrique

CP149.02 : Carrosserie

#### 2. Evolution du nombre d'entreprises.

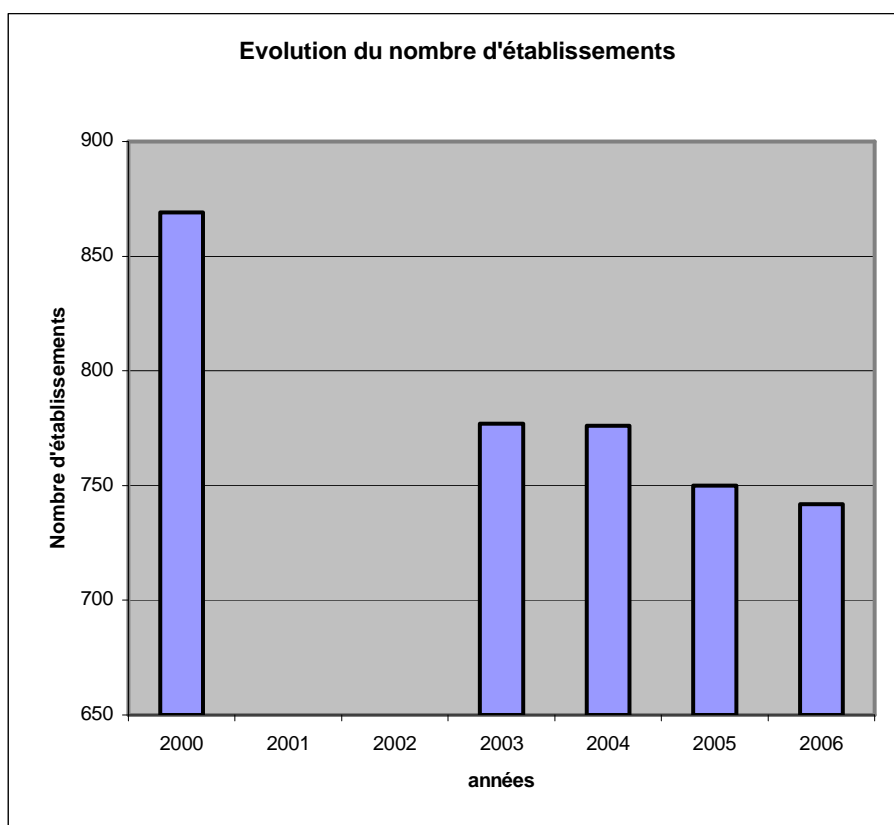
SECTIONS et DIVISIONS NACE-BEL	REGION DE BRUXELLES-CAPITALE				
	NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS				
	2000	2003	2004	2005	2006
Commerce et réparation de véhic. automob. et de motocycles; com. de détail de carburants	869	777	776	750	742

Tableau 1: Evolution établissements (ONSS)

Selon les chiffres de l'ONSS ci-dessus, le secteur a perdu 14,61% de ses établissements entre 2000 et 2006. Le nombre d'établissements diminue de manière continue depuis 2003. Le secteur a perdu, entre 2003 et 2006, 4,50% de ses établissements. Précisons que ces chiffres ne prennent pas en compte les petits indépendants, contrairement aux chiffres reprenant les déclarants TVA qui se trouvent à la page suivante. On recense ainsi, à Bruxelles, plus de 620 entreprises de moins de 10 personnes dans le secteur ; ce qui équivaut à 83,8% du nombre total d'entreprises du secteur, soit légèrement plus que la moyenne régionale (79,7%). Ces petites structures représentent 26,8% du volume d'emplois salariés du commerce automobile à Bruxelles, proportion supérieure à la moyenne régionale.

---

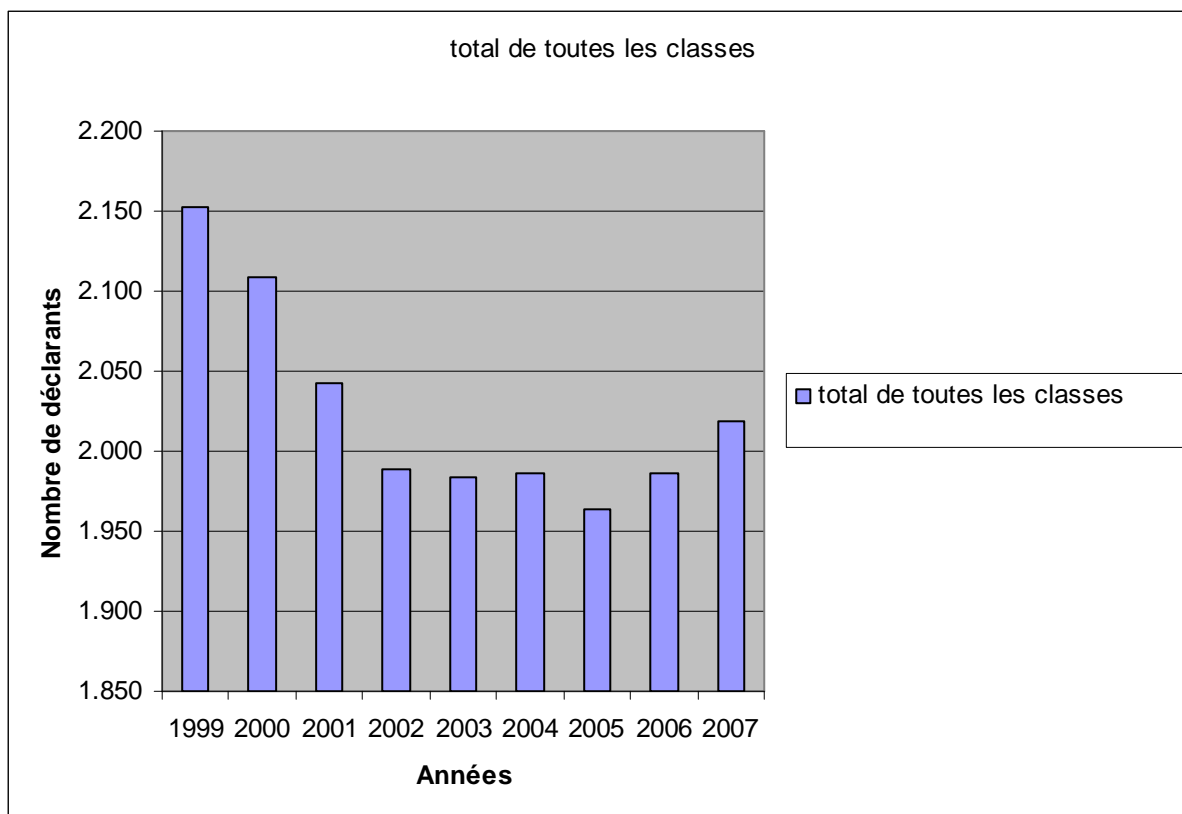
<sup>1</sup> <http://imtb.actiris.be>



Nombre de salariés	Année 1999	Année 2000	Année 2001	Année 2002	Année 2003	Année 2004	Année 2005	Année 2006	Année 2007
	Nombre de déclarants								
0 salarié	1.279	1.269	1.203	1.199	1.217	1.220	1.212	1.213	1.206
de 1 à 4 salariés	640	604	595	552	532	542	540	563	610
de 5 à 9 salariés	117	115	112	115	114	108	103	100	95
de 10 à 19 salariés	63	61	67	61	59	59	56	63	61
de 20 à 49 salariés	34	38	50	45	44	43	39	31	31
de 50 à 99 salariés	9	10	4	8	8	6	6	5	5
de 100 à 199 salariés	3		4		3			3	3
de 200 à 499 salariés	6	7	6	5	5	5	5	6	6
<b>total de toutes les classes</b>	<b>2.153</b>	<b>2.109</b>	<b>2.043</b>	<b>1.989</b>	<b>1.984</b>	<b>1.986</b>	<b>1.964</b>	<b>1.986</b>	<b>2.019</b>

**Tableau 2: Evolution déclarants (TVA)**

Soulignons qu'au vu du tableau ci-dessus, la TVA recense à Bruxelles (sur le même code Nace que celui utilisé pour l'ONSS) 1986 déclarants en 2006 contre 742 renseignés par l'ONSS. Cette différence s'explique par le fait qu'un nombre important (1213) de déclarants sont, en réalité, de petits indépendants travaillant seuls à temps complet ou à titre complémentaire. Précisons que leur nombre a baissé de 5,71% entre 1999 et 2007. Lorsqu'on fait abstraction de ces indépendants, on constate que, pour 2006, le nombre de déclarants ayant au moins 1 travailleur s'élève à 773 ; soit un nombre assez proche de celui de l'ONSS. Remarquons également que, selon cette source, la diminution du nombre de déclarants comptant au moins 1 travailleur entre 1999 et 2007, est de 7%.



Ce graphique nous montre l'évolution du nombre de déclarants à la TVA dans le secteur du commerce et de la réparation de véhicules. On constate une baisse importante entre 1999 et 2002, suivie d'une stabilisation entre 2002 et 2004, avant une nouvelle baisse entre 2004 et 2005. Toutefois, depuis 2005, le nombre de déclarants est en légère augmentation. Il passe, en effet, de 1964 en 2005 à 2019 en 2007, soit une augmentation de 2,72 %. Cette augmentation se centralise dans les commerces automobiles occupant de 1 à 4 travailleurs alors que le nombre d'établissements occupant plus de 10 travailleurs est stable (autour de 105 déclarants). Signalons toutefois que le nombre de grands établissements (occupant plus de 100 travailleurs) est stable par rapport à 1999 (9 entreprises) et en augmentation par rapport à 2005 (5 entreprises en 2005 et 9 en 2007) alors que le nombre d'indépendants (occupant 0 travailleur) est lui, en légère baisse cette dernière année. Ces derniers éléments sont importants car ils viennent confirmer l'analyse d'Educam<sup>2</sup>. **En effet, selon le secteur, on note clairement une tendance à l'augmentation de la taille des entreprises dans le secteur et une tendance à la diminution des établissements. Ces tendances sont particulièrement marquées à Bruxelles.**

La diminution du nombre d'entreprises est plus forte à Bruxelles (- 11,80 %) qu'en Flandre (- 5,70 %) et qu'en Wallonie (- 7,00 %) entre 2001 et 2006. Le secteur comporte une majorité d'entreprises de moins de 5 travailleurs (67,00 %). Ces entreprises n'occupent cependant que 23,30 % des ouvriers.

En ce qui concerne l'emploi, les entreprises de moins de 50 travailleurs rassemblent 82,10 % des ouvriers.

<sup>2</sup> EDUCAM, « Photo du secteur 2006 », Bruxelles 2008

### 3. Structure du secteur



*Source : ONSS 2006 ; Calculs Observatoire.*

C'est le domaine du commerce et de la réparation de véhicule qui occupe la majeure partie du secteur avec près de 70 % des établissements. Loin devant le commerce d'équipements et de carburants.

### 4. Chiffre d'affaires du secteur

Selon les chiffres de la TVA, le CA à Bruxelles était en 2006 de 13.492.220.894 €. Il était, en 2007, de 14.495.880.239 €, soit en augmentation de 6,92%. Selon les chiffres fournis par la base de données Trends et qui concernent les 241 garages les plus importants à Bruxelles, le chiffre d'affaires est en croissance de 2,54% entre 2006 et 2007.

### 5. Valeur ajoutée selon Trends

Selon les chiffres fournis par la base de données Trends et calculés sur les 241 garages les plus importants à Bruxelles, la valeur ajoutée du secteur est en hausse et passe de 459 687 347 € à 548 986 210 €, soit une augmentation de 16,27%.

### 6. Parc automobile

L'un des indicateurs de la bonne santé du secteur est l'évolution du parc automobile. Or, selon le journal l'Echo, au 1er août 2008, le parc automobile belge était composé de 6.482.033 véhicules, soit une hausse de 120.000 unités (+1,9 %) par rapport à 2007. Le nombre de voitures particulières a augmenté de 82.000 unités (+1,6%). Les motocycles ont augmenté de 3,6 %. Le nombre d'autobus et d'autocars et celui des camions a continué d'augmenter, respectivement de 3,3 et de 3,1 %.

Le tableau ci-après nous montre l'évolution du parc automobile belge depuis 2005, selon la Febiac.



Genre du véhicule	2005	2006	2007	2008
Voitures	4.861.352	4.929.284	5.006.294	5.086.756
Véhicules utilitaires légers ( $\leq 3,5$ t)	506.644	523.161	543.118	561.303
Motos	329.265	339.155	351.227	361.547
Tracteurs agricoles	163.983	166.497	168.512	170.507
Véhicules utilitaires lourds ( $> 3,5$ t)	105.200	105.065	105.295	104.815
Tracteurs routiers	47.355	47.440	48.319	48.687
Matériel de génie civil	36.059	37.071	38.029	39.202
Véhicules de camping	29.920	31.881	33.867	36.088
Tricycles et quadricycles	12.596	16.778	20.271	22.763
Matériel agricole	18.500	18.514	18.569	18.673
Autobus & autocars	15.266	15.428	15.539	15.891
Véhicules spéciaux	11.437	11.303	11.242	11.176
Minibus	16.981	15.210	13.426	0 <sup>3</sup>
<b>Total</b>	<b>6.154.558</b>	<b>6.256.787</b>	<b>6.373.708</b>	<b>6.477.408</b>

**Tableau 3: Evolution du parc automobile (Febiac)**

Selon les chiffres de la Febiac, le parc automobile belge a crû de près de 5 % entre 2005 et 2008.

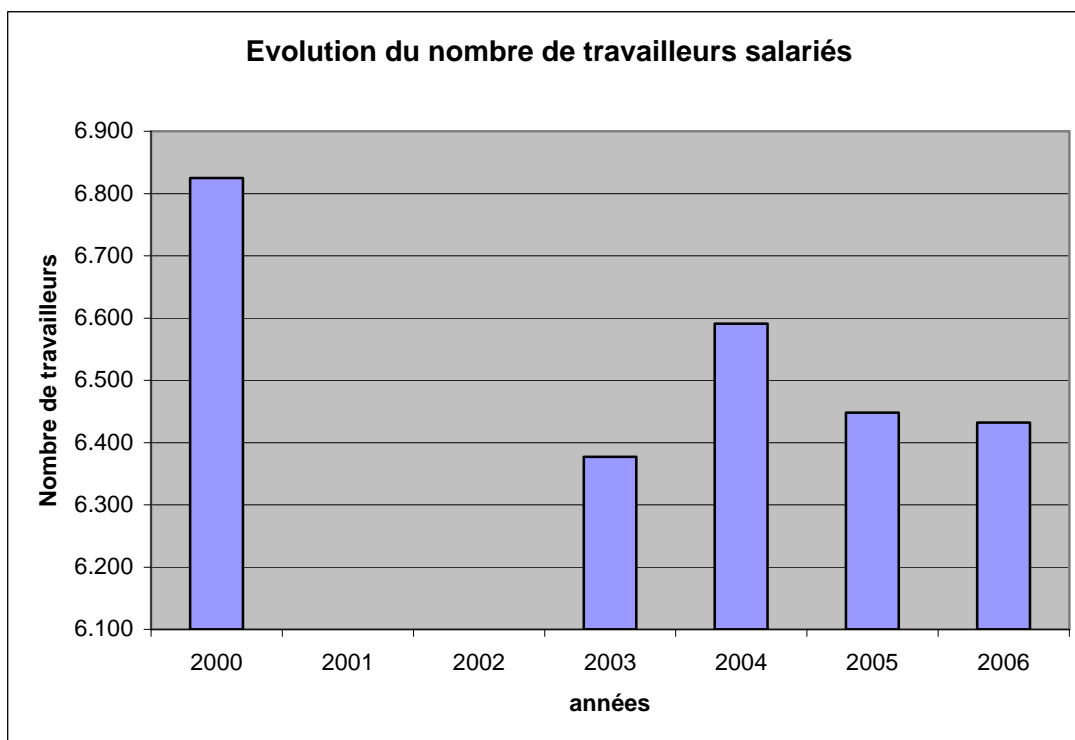
### 7. Evolution du nombre de travailleurs

SECTIONS et DIVISIONS NACE-BEL	REGION DE BRUXELLES-CAPITALE				
	NOMBRE DE TRAVAILLEURS				
	2000	2003	2004	2005	2006
Commerce et réparation de véhic. automob. et de motocycles; com. de détail de carburants	6.825	6.377	6.591	6.448	6.432

**Tableau 4: Evolution travailleurs (ONSS)**

En 2006, à Bruxelles, le secteur comptait 6.432 travailleurs dont 46,24% étaient des ouvriers (soit, 2.974 ouvriers). Rappelons également que les chiffres issus des déclarations TVA signalaient un grand nombre de travailleurs sous statut indépendant qui ne sont pas repris dans le tableau ci-dessus. Le secteur des garages **a perdu 5,76% de ses travailleurs** entre 2000 et 2006 mais la situation est assez fluctuante (un pic bas en 2003) avec, notamment, une situation à peu près stable (-16 travailleurs) entre 2005 et 2006. Signalons que, selon la même source, le nombre d'établissements diminuait de plus de 14% entre 2000 et 2006 ; ce qui nous indique que le nombre moyen de travailleurs occupés par établissement a augmenté entre 2000 et 2006. On peut donc dire que la taille moyenne des garages a augmenté sur cette période.

<sup>3</sup> Intégré dans voiture



Cette tendance décrite par l'ONSS est confirmée par Educam. De plus, selon Educam, **Le nombre d'ouvriers diminue à Bruxelles (- 11 %)** alors qu'il est stable en Flandre et qu'il augmente en Wallonie entre 2001 et 2006. Signalons également que les entreprises bruxelloises emploient en moyenne plus d'ouvriers (près de 6 par entreprise) que leurs homologues wallonnes ou flamandes.

Selon l'INASTI, le secteur se distingue par un nombre important de **travailleurs indépendants** dont **2.511** exerçaient à Bruxelles en 2006. Le travail indépendant constitue donc une voie d'accès particulièrement importante au secteur, au sein duquel un travailleur sur quatre est indépendant, alors que la moyenne régionale est d'un sur dix. **Au total, on dénombrait donc 8.943 travailleurs dans le secteur en 2006.**

Le Trends top 150.000 nous informe que la tendance décroissante du nombre de travailleurs semble se prolonger en 2007. En effet, toujours selon Trends, le nombre de travailleurs des 241 plus grands garages passerait de 5.272 en 2006 à 5.121 en 2007, soit une baisse de 151 travailleurs (2,86%). Si l'on se focalise uniquement sur le nombre d'ouvriers entre 2006 (2.016 ouvriers) et 2007 (1.966 ouvriers), la baisse est de 2,48%. Le nombre de travailleurs est donc en baisse et ce, malgré la croissance de la valeur ajoutée et du chiffre d'affaires du secteur démontré précédemment. Une fois de plus, nous devons constater que **création de richesse ne signifie pas croissance d'emploi.**

Grâce aux chiffres du Trends, on peut également se rendre compte que l'augmentation de la taille moyenne des entreprises du secteur ne vient pas du fait que les grands établissements deviennent de plus en plus grands mais bien du fait que les petits et moyens garages ont tendance soit à grandir, soit à disparaître.

#### **8. Profil des travailleurs du secteur selon Educam**

- La majorité des travailleurs sont des hommes (83,4 %).
- 58,4 % des travailleurs ont un statut d'ouvrier.

- Bien que le secteur des garages soit « jeune » (48,74 % de moins de 35 ans), on observe un vieillissement des travailleurs. En effet, Educam nous informe que la proportion des plus de 45 ans dans le secteur a augmenté (+ 5,13 % en 5 ans).

### **9. Les principaux employeurs**

- 1- Le leader du secteur est bien entendu **d'leteren** situé à Ixelles qui comptait en 2007 452 ouvriers, selon le Trends, soit 8 de plus qu'en 2006. Selon les premiers chiffres disponibles, l'entreprise semble toutefois avoir marqué le pas en 2008.
- 2- L'entreprise **Touring** située à Etterbeek comptait 276 ouvriers en 2007, soit 6 de moins qu'en 2006.
- 3- Le garage **Mercedes-Benz Belg.Lux.** situé à Woluwe-Saint-Lambert comptait 133 ouvriers en 2007, soit 11 de moins qu'en 2006.
- 4- Le garage **Citroën Belux** situé à Bruxelles-Ville comptait 118 ouvriers en 2007, soit 12 de moins qu'en 2006.
- 5- Le garage **Peugeot distributie serv** situé à Schaerbeek comptait 116 ouvriers en 2007, soit 6 de moins qu'en 2006.

Notons également que l'entreprise qui a engagé le plus d'ouvriers entre 2006 et 2007 est l'entreprise **Ford Motor Company** située à Berchem St Agathe qui passe de 3 ouvriers en 2006 à 37 en 2007.

### **10. Comparaison au niveau national**

Selon Educam, le secteur du garage enregistre une diminution du nombre d'entreprises entre 2001 et 2006 (- 482 entreprises ; - 6,7 %). La diminution est plus forte à Bruxelles (- 11,8 %) qu'en Flandre (- 5,7 %) et qu'en Wallonie (- 7 %).

Sur la même période : augmentation du nombre d'employés (+ 1.439 ; + 7,7 %) et faible diminution du nombre d'ouvriers (- 328 ; - 1,3 %) au niveau national.

Conclusion : Croissance de l'emploi « employé » et stabilité de l'emploi « ouvrier » au niveau national. Toutefois, le nombre d'ouvriers diminue à Bruxelles (- 11 %) alors qu'il est plus ou moins stable en Région flamande (- 1,6 %) et en légère augmentation en Région wallonne (+ 3,5 %).

## 11. Offre de formation hors Bruxelles Formation et hors enseignement

Filière	Lieu	Intitulé	Durée
Promotion sociale	Arts et Métiers	Mécanicien d'entretien	2 années
	Institut de Mécanique d'Electricité et de Radio-télévision	Aide-mécanicien de véhicules de tourisme et utilitaires	1 année
	Institut de Mécanique d'Electricité et de Radio-télévision	Mécanicien de véhicules de tourisme et utilitaires	3 années
	Institut Technique Supérieur Cardinal Mercier	Mécanicien expert	2 années
	Cours industriels	Tôlier carrossier	3 années
Classe moyenne	EFP (Infac – Infobo)	Carrossier - réparateur (Apprentissage)	3 années
	SEPME/IFAPME	Electricien d'automobiles (Apprentissage)	3 années
	EFP (Infac – Infobo)	Garagiste - réparateur (Apprentissage)	3 années
	SEPME/IFAPME	Mécanicien de cycles (Apprentissage)	3 années
	SEPME/IFAPME	Mécanicien poids lourds (Apprentissage)	3 années
	SEPME/IFAPME	Poseur - réparateur de pneus (Apprentissage)	3 années
Cefa	Cefa / Evere	Aide-mécanicien	2 à 3 années
	CEFA / Anderlecht	Aide-mécanicien	2 à 3 années
	CEFA Pierre Paulus (Saint-Gilles)	Aide-mécanicien	2 à 3 années
	Cefa / Evere	Carrosserie	2 années
	CEFA / Anderlecht	Carrosserie	2 années
	CEFA / Bruxelles	Carrosserie	2 années
	CEFA / Anderlecht	Mécanicien garagiste	2 à 3 années
	CEFA / Anderlecht	Tôlier en carrosserie	2 à 3 années
ISP	Siréas Centre des Etangs Noirs	Mécanique autos (préformation)	10 mois
	AFT Bonnevie	Préformation mécanicien auto	10 mois

**Tableau 5: Répertoire formations (Dorifor)**

21 formations concernent le secteur des garages. Il s'agit principalement de formations longues et qualifiantes (minimum 2 ans) principalement dans les domaines de la carrosserie et de la mécanique. 2 formations font au maximum 1 an mais, parmi celles-ci, aucune n'est qualifiante. Soulignons que ce tableau nous permet de voir l'ensemble des formations dispensées dans le domaine des garages.

## 12. Conclusion

Le secteur a perdu 14,61% de ses établissements et 5,76% de ses travailleurs entre 2000 et 2006. On note donc clairement une augmentation de la taille moyenne des entreprises sur cette période. Les données "TVA" nous montrent que le secteur est marqué par un nombre important de travailleurs indépendants. Nous devons également constater que création de richesse ne signifie pas croissance d'emploi. En effet bien que le chiffre d'affaire du secteur soit en croissance le nombre d'emploi diminue. Au niveau formation, Dorifor reprend 21 formations dans le secteur. Il s'agit principalement de formations longues et qualifiantes.

## B. Indicateurs du métier de mécanicien auto-camion

### 1. Définition et description du métier

Le mécanicien auto-camion est chargé des entretiens, des contrôles périodiques et de la réparation de véhicules automobiles, industriels ou poids lourds. A partir de données fournies par le constructeur ou d'instructions communiquées par le supérieur hiérarchique, il procède à des opérations de diagnostic, réparation et réglage. Les tâches principales seront de nettoyer, vidanger, graisser, démonter le moteur afin de détecter les défauts. Il interviendra également sur tous les éléments du véhicule tels que l'hydraulique, la pneumatique, l'électricité et l'électronique. Il pourra être amené à installer des limiteurs de vitesse ou d'autres équipements supplémentaires (LPG, GPS etc.).

Selon l'environnement de travail et l'organisation de l'activité dans l'entreprise, il pourra être polyvalent ou spécialisé dans un type d'intervention, de matériel, de marque ou de modèle. Signalons également que ce métier s'exerce principalement dans les garages (commerce de véhicules) mais il peut également s'exercer dans le domaine du transport voire du commerce de carburant. (Plus de détails voir référentiel métier annexe1).

### 2. Evolution des effectifs

#### a) Nombre d'entreprises actives dans ce métier à Bruxelles

Nous pouvons raisonnablement estimer que tout garage dispense une activité en mécanique et, dans ce cas, que leur nombre est de 569 en 2009 selon les pages d'or. Ce nombre inclut les entreprises actives en réparation de pneumatique.

Nbr d'entreprises	Entreprises	%	Nbr d'ouvriers par entreprise	Evolution 2001-2006 (%)
Région bruxelloise	507	7,50	5,98	-11,83
Région wallonne	2317	34,50	3,91	-7,06
Région flamande	3902	58,00	4,11	-5,75
Belgique	6726	100,00	4,18	-6,69

Tableau 6: Evolution entreprises (Educam)

Selon Educam (sur base de chiffres ONSS), le nombre de garages actifs en réparation de véhicules était de 507 en 2006 à Bruxelles et en baisse de 11,83% par rapport à sa situation 5 ans plutôt. Le tableau d'Educam nous montre aussi que c'est à Bruxelles que se situe en moyenne les plus grandes entreprises (c'est-à-dire celles qui occupent le plus de personnel).

#### b) Nombre de personnes actives dans ce métier à Bruxelles

Il est difficile de dire avec précision le nombre de mécaniciens actifs à Bruxelles. On peut toutefois estimer le nombre d'ouvriers actifs dans le secteur garage. Ce chiffre englobe les mécaniciens mais également les carrossiers et les tôliers actifs. La Région bruxelloise, sur base de chiffres de l'ONSS, nous informe que le secteur comptait **2974 ouvriers** à Bruxelles au 31/12/2006. Nous pouvons également dire, selon la même source, qu'ils étaient 3120 au 31/12/2004. Le nombre d'ouvriers, dans le secteur, a donc diminué de 146 unités en 2 ans, soit une baisse de 4,68%.

Nbr d'ouvriers	Ouvriers	%	Evolution 2001-2006 (%)
Région bruxelloise	3031	10,77	-11,01
Région wallonne	9070	32,22	+3,48
Région flamande	16053	57,02	-1,58
Belgique	28154	100,00	-1,15

**Tableau 7: Evolution ouvriers (Educam)**

Selon Educam, la baisse du nombre d'ouvriers dans les garages est de 11% entre 2001 et 2006. On peut toutefois s'étonner du fait que le secteur répertorie (sur base de chiffres issus, selon lui, de l'ONSS) 3031 ouvriers au 31/12/2006 alors que, sur base de chiffres issus directement de l'ONSS, on n'en recense que 2974.

La base de données Trends répertorie, quant à elle, 2016 ouvriers au sein des 241 plus grandes entreprises du secteur en 2006. Leur nombre n'est plus, selon la même source, que de 1966 en 2007, soit une **baisse de 2,48%**. Toutes les sources disponibles nous signalent une tendance à la baisse. De plus, les chiffres partiels disponibles dans la base de données Trends semblent confirmer cette tendance pour 2008. Précisons toutefois qu'un grand nombre de mécaniciens travaillent dans le secteur du transport. Ces derniers travailleurs ne sont pas pris en compte dans cette approche.

### 3. Caractéristiques de l'offre et de la demande d'emploi

#### a) Offres dans ce métier parues chez Actiris et taux de satisfaction

Selon le site IMT-B, la profession de mécanicien auto et camion se retrouve dans des secteurs variés tels que le commerce automobile ou les transports selon les offres d'emploi reçues chez Actiris. Celles-ci exigent généralement un niveau d'enseignement secondaire supérieur pour cette profession. Une très grande majorité des offres est de type ordinaire et de durée indéterminée. Par ailleurs, plus de neuf offres reçues sur dix proposent un contrat à temps plein. Enfin, les offres relatives à des emplois subventionnés sont très peu nombreuses pour cette profession.

Offres reçues par Actiris par fonctions Mécanique et électromécanique de garage	2006	2007	2008	Total 2006-2008
Intitulé	Nb. Offres	Nb. Offres	Nb. Offres	Nb. Offres
TECHNICIEN EN MOTEUR THERMIQUE ET EXPERTISE AUTOMOBILE	15	10	3	28
MECANICIEN REPARATEUR DE VEHICULE A MOTEUR (essence et diesel)	33	37	22	92
MÉCANICIEN RÉPARATEUR DE SYSTÈMES HYDRAULIQUES ET PNEUMATIQUES POUR VÉHICULES (clarck/élévateur et camion)	3	5	4	12
AIDE - MÉCANICIEN RÉPARATEUR	11	4	19	34
MÉCANICIEN SPÉCIALISTE MOTEUR À INJECTION, ESSENCE ET DIESEL ET TURBO	0	7	10	17
MECANICIEN INSTALLATEUR ET REPARATEUR SYSTÈME LPG	0	0	0	0
MONTEUR DE PNEUS	3	5	6	14
MÉCANICIEN POIDS LOURDS + BUS ET CAR	11	9	4	24
ÉLECTRICIEN D'AUTOS	3	3	7	13
ÉLECTRO - MÉCANICIEN DE VÉHICULES À TRACTION ELECTRIQUE	1	61	3	65
Total	80	141	78	299

**Tableau 8: Evolution offres Actiris (Observatoire)**

Le tableau 8 nous montre l'évolution du nombre d'offres d'emploi parues chez Actiris entre début 2006 et fin 2008. On remarque que, pour l'ensemble des fonctions qui concernent la mécanique et l'électromécanique de garage, le nombre d'offres a fortement crû entre 2006 et 2007 avant de fortement décroître entre 2007 et 2008. Cette variation est due à une demande ponctuelle émanant de la SNCB qui était, en 2007, à la recherche de 55 électromécaniciens. Signalons à ce sujet que le centre Bruxelles Formation Industrie a eu également plusieurs contacts avec l'entreprise de chemin de fer mais l'exigence d'un diplôme A2 formulée par l'entreprise a empêché la mise en place d'un partenariat entre les deux parties. Selon l'observatoire, ces postes seraient peut-être toujours ouverts.

Sans ces 55 postes, les variations sont nettement amoindries ; passant en 2007 à un total de 86 offres. Entre 2007 et 2008, la tendance reste à la diminution du nombre d'offres. On remarque que la baisse entre 2007 et 2008 est particulièrement forte pour les mécaniciens de véhicules à moteur. A l'inverse, les postes d'aides mécaniciens réparateurs sont en forte hausse entre 2007 et 2008. Le nombre d'offres pour les électriciens d'autos et les monteurs de pneus sont également en croissance entre 2007 et 2008. Dans l'ensemble, le nombre d'offres a donc diminué entre 2007 et 2008 et même comparativement à 2006 mais les postes moins qualifiés (monteur de pneu et aide-mécanicien) sont plutôt à la hausse.

Offres reçues par Actiris par fonctions Mécanique et électromécanique de garage	2006	2007	2008
<b>Offres. satisfaites</b>	48	114	39
<b>Total offres</b>	80	141	78
<b>Taux de satisfaction %</b>	60,00%	80,85%	50,00%

**Tableau 9: Evolution taux de satisfaction (Observatoire)**

Le tableau 9 nous montre que les offres d'Actiris dans le secteur mécanique et électromécanique ne sont pas facilement satisfaites hormis en 2007. Précisons que le taux de satisfaction de 2007 est fortement dépendant des 55 offres de la SNCB que nous évoquons précédemment.

#### **b) Offres parues récemment dans les principaux journaux et sites internet.**

	Brabant flamand	Brabant wallon	Bruxelles Capitale	total
Nombre de postes	24	9	15	48
Intérim	16	5	7	28
%	16/24	5/9	7/15	58,33

**Tableau 10: Répartition offres et intérim (offres d'emploi)**

Durant les mois de mai et juin 2009, nous avons pu recenser, via Internet, 40 offres d'emploi ; celles-ci reprennent à la fois les offres issues des sites du Forem, du VDAB et d'Actiris, les offres parues dans les différents journaux tels que le Vlan, J'annonce, Vacatueur et Références ainsi que les offres des différents sites spécialisés Option Carrière, Stepstone et Monster. **48 postes répartis dans 42 offres** ont pu être identifiés concernant Bruxelles et son hinterland brabançon. Parmi ceux-ci, 15 concernent la Région de Bruxelles Capitale, soit 31,25% alors que la moitié concernent le Brabant flamand. Signalons que 58,33 % des postes trouvés concernent des postes d'intérimaires. Parmi ces postes, 2 sont des postes de technicien mécanicien, 2 sont des postes de mécanicien de camion, 3 sont des postes de mécanicien pour bus et car et 2 sont des postes de monteur de pneus. Les 39 postes restants concernent des mécaniciens auto. Le tableau nous montre également que l'intérim est actif dans le secteur.

### c) Profils demandés par les employeurs via l'analyse des offres (Journaux et Internet)

Connaissances techniques complémentaires demandées	Nombre d'offres	%
Electricité	17/42	40,48
Electronique	11/42	26,19
Informatique	7/42	16,67
Hydraulique	3/42	7,14
Pneumatique	3/42	7,14
Carrosserie	2/42	4,76
Soudure	1/42	2,38

**Tableau 11: Répartition des connaissances complémentaires demandées (offres d'emploi)**

Un grand nombre d'employeurs demandent des connaissances complémentaires à la mécanique ; les principales sont l'électricité et l'électronique automobile, souvent associées à des connaissances de base en informatique. Preuve, s'il en est, de l'évolution qu'a connu le métier de mécanicien ces 10 dernières années. Gino Decoster, formateur au ZAWM, déclarait, à ce sujet, dans un article de Fedreauto :

« Maintenant il y a les motorisations hybrides, électriques ou à hydrogène, sans oublier tout un lot de technologies de pointe et l'envahissement de l'électronique. Dès lors, pour les élèves, cela fait beaucoup de matières diverses à apprendre. »

Exigences des offres	Toutes les offres	%
1 année d'expérience minimum	21/42	50,00
Min Diplôme sec supérieur	17/42	40,48
Min Diplôme sec inférieur	8/42	19,05
Diagnostic de panne	9/42	21,43
Motivation/ /flexibilité	5/42	11,90
Min connaissance moyenne du français <b>ou</b> du néerlandais	20/42	47,61
Min connaissance moyenne <b>des deux</b> langues nationales	9/42	21,43
Permis de conduire	18/42	42,86
Dynamisme/Autonomie	9/42	21,43
Sociabilité	3/42	7,14

**Tableau 12: Répartition des exigences (offres d'emploi)**

La plupart des offres cumulent plusieurs exigences :

- 50% d'entre elles demandent une expérience de plus d'un an. On remarque à la lecture de ces offres que cette demande est plus forte en Brabant flamand.
- Près de 60% des offres demandent un niveau de diplôme. Cette demande est marquée partout mais souvent associée à une valorisation de l'expérience professionnelle pouvant être assimilée à un diplôme.
- 21,43% des offres demandent d'être capable de diagnostiquer une panne et de la réparer ; cela semble être la base du métier mais cette demande est apparue de manière récurrente.
- 47,61% des offres exigent également une bonne connaissance d'une des deux langues nationales. Cette demande est beaucoup plus forte en Brabant flamand que dans les autres régions.
- 42,86% des offres exigent le permis de conduire et certaines (3) demandent en plus le permis C et même une d'entre-elles le permis D. Les offres concernées sont souvent celles



de mécanicien camion et/ou bus-car. Un grand nombre d'employeurs semble considérer que savoir conduire est indispensable à tout mécanicien...

#### d) Nombre de demandeurs d'emploi inscrits dans ce métier chez Actiris

Réserve de main d'œuvre d'Actiris pour les fonctions mécanique et électromécanique de garage	2006	2007	2008
Intitulé	Nb. Offres	Nb. Offres	Nb. Offres
TECHNICIEN EN MOTEUR THERMIQUE ET EXPERTISE AUTOMOBILE	18	19	17
MECANICIEN REPARATEUR DE VEHICULE A MOTEUR (essence et diesel)	820	694	694
MÉCANICIEN RÉPARATEUR DE SYSTÈMES HYDRAULIQUES ET PNEUMATIQUES POUR VÉHICULES (clarck/élévateur et camion)	15	13	16
AIDE - MÉCANICIEN RÉPARATEUR	660	712	724
MÉCANICIEN SPÉCIALISTE MOTEUR À INJECTION, ESSENCE ET DIESEL ET TURBO	10	35	57
MECANICIEN INSTALLATEUR ET REPARATEUR SYSTÈME LPG	0	1	1
MONTEUR DE PNEUS	11	14	15
MÉCANICIEN POIDS LOURDS + BUS ET CAR	28	30	33
ÉLECTRICIEN D'AUTOS	37	50	57
ÉLECTRO - MÉCANICIEN DE VÉHICULES À TRACTION ELECTRIQUE	2	13	26
<b>Total</b>	<b>1601</b>	<b>1581</b>	<b>1640</b>

**Tableau 13: Répartition de la réserve de main d'oeuvre (Observatoire)**

La réserve de main d'œuvre d'Actiris est assez fluctuante entre 2006 et 2008 sur les fonctions liées à la mécanique. Elle diminue de 20 personnes entre 2006 et 2007 avant de repartir à la hausse entre 2007 et 2008. Notons que c'est dans les fonctions de base (aide mécanicien et réparateur de véhicule) que se situe la plus grosse partie des demandeurs d'emploi. Précisons que ces demandeurs d'emploi sont souvent peu qualifiés. En 2008, 656 demandeurs d'emploi inscrits dans les fonctions de mécanique avaient un niveau faible et 519 un niveau indéterminé. Si on retire les demandeurs d'emploi ayant un niveau autre ou indéterminé on peut dire que sur les 1121 restants, 58,52 % ont un niveau faible de qualification alors que l'on en identifie seulement 11 soit à peine 1% avec un niveau de qualification élevée. Etant donné la large réserve de main d'œuvre présentée par l'Observatoire bruxellois de l'emploi et le niveau de qualification faible de celle-ci, nous pensons qu'un screening serait utile pour déterminer les besoins en matière de formation.

Années	Insérés dans le secteur	%	Insérés hors du secteur	Demandeurs d'emploi	Pas de suivi	Total Formés
1999	7	36,84	1	11	0	19
2000	9	30,00	nc	nc	0	30
2001	9	32,14	3	12	4	28
2002	6	25,00	5	13	0	24
2003	2	11,76	0	15	0	17
2004	4	33,33	0	8	0	12
2005	nc	nc	nc	nc	nc	nc
2006	4	17,39	5	14	0	23

**Tableau 14: Evolution de l'insertion dans le secteur par la formation professionnelle (Educam)**

Selon le rapport d'Educam, l'insertion des demandeurs d'emploi formés aux métiers du secteur était, en 2006, de 17,39%, soit un des taux les plus bas de ces dernières années, comme le montre le tableau 14.

Ce constat concerne, bien entendu, Bruxelles Formation mais également les autres centres de formation actifs dans le secteur.

#### e) Etat de la pénurie

Fonctions Critiques	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Mécanicien réparateur de véhicules	X		X	X	X	
Technicien en moteur thermique et expertise auto		X				
Technicien mécanicien			X			

**Tableau 15: Evolution des fonctions critiques**

Sur base du tableau 15, seule la fonction de mécanicien réparateur de véhicule peut-être considérée comme fonction régulièrement critique. Cette fonction n'est toutefois pas significativement critique<sup>4</sup>.

Mécanicien réparateur	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Réserve de M d'O	687		672	673	578	
Offres reçues par Actiris	24		39	22	25	
Taux de satisfaction	54,2		59,0	72,7	68,0	

**Tableau 16: Analyse de la pénurie**

La pénurie est ici clairement d'ordre qualitatif. L'observatoire nous signale que les employeurs demandent des connaissances spécifiques que n'ont généralement pas les demandeurs d'emploi telles que l'équipement électrique des voitures (système d'alarme) mais aussi en matière d'air conditionné ou de technique digitale. De plus, les employeurs exigent souvent de l'expérience ainsi qu'un bon contact clientèle qui sous-entend la connaissance de la deuxième langue nationale.

---

<sup>4</sup> La fonction est critique sur au moins les trois dernières années ou Dans le cas où la fonction serait récurrente sur les deux dernières années, elle doit avoir un nombre d'offres d'emploi proche de 50. Si elle n'est critique que la dernière année elle doit en avoir un nombre proche ou supérieur à 75.

#### 4. L'offre de formation hors Bruxelles Formation et hors enseignement

Filière	Lieu	Intitulé	Durée
Promotion sociale	Arts et Métiers	Mécanicien d'entretien	2 années
	Institut de Mécanique d'Electricité et de Radio-télévision	Aide-mécanicien de véhicules de tourisme et utilitaires	1 année
	Institut de Mécanique d'Electricité et de Radio-télévision	Mécanicien de véhicules de tourisme et utilitaires	3 années
	Institut Technique Supérieur Cardinal Mercier	Mécanicien expert	2 années
Classe moyenne	SEPME/IFAPME	Mécanicien de cycles (Apprentissage)	3 années
	SEPME/IFAPME	Mécanicien poids lourds (Apprentissage)	3 années
Cefa	Cefa / Evere	Aide-mécanicien	2 à 3 années
	CEFA / Anderlecht	Aide-mécanicien	2 à 3 années
	CEFA Pierre Paulus (Saint-Gilles)	Aide-mécanicien	2 à 3 années
	CEFA / Anderlecht	Mécanicien garagiste	2 à 3 années
ISP	Siréas Centre des Etangs Noirs	Mécanique autos (préformation)	10 mois
	AFT Bonnevie	Préformation mécanicien auto	10 mois

**Tableau 17: Répartition de l'offre de formation (Dorifor)**

12 formations sont dispensées à Bruxelles dans le domaine de la mécanique.  
 Il s'agit principalement de formations longues (minimum 2 ans).  
 2 formations durent au maximum 1 an mais, parmi celles-ci, aucune n'est qualifiante.

#### 5. Attestations et certificats dans l'enseignement

Les seules informations que nous ayons pour ce chapitre datent de l'année scolaire 2006-2007 et sont, par ailleurs, incomplètes car ne reprenant pas les diplômes octroyés par les CFA et les classes moyennes. Elles ne concernent donc que l'enseignement de plein exercice pour l'année 2006-2007 et viennent de l'annuaire 2006-2007 de l'enseignement de plein exercice (base de données Etnic). Nous les relatons, à titre indicatif, car elles sont trop partielles et trop anciennes pour pouvoir apporter une plus value véritable à notre analyse sectorielle.

Technique de qualification	A l'issue de la 4e année				A l'issue de la 6e année							
	CES2D		CESS seul		CQ6 seul		CESS + CQ6					
Région-BXL	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F
Mécanique automobile	27	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Technicien de l'automobile	-	-	-	5	5	-	1	1	-	15	15	-

**Tableau 18: certifications en technique de qualification (Etnic)**

Enseignement Professionnel	A l'issue de la 4e année			A l'issue de la 6e année									A l'issue de la 7e année								
	CES2D			CQ6 seul			CE seul			CE + CQ6			CESS seul			CQ7 seul			CESS + CQ7		
	H + F	H	F	H + F	H	F	H + F	H	F	H + F	H	F	H + F	H	F	H + F	H	F	H + F	H	F
Mécanicien des moteurs diesels et engins hydrauliques	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1	1	-	12	12	-
Mécanicien garagiste	-	-	-	1	-	-	9	9	-	41	41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mécanique des moteurs	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	3	3	-
Mécanique garage	26	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mécanique polyvalente	78	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>104</b>	<b>104</b>		<b>1</b>	<b>1</b>		<b>9</b>	<b>9</b>		<b>41</b>	<b>41</b>		<b>3</b>	<b>3</b>		<b>1</b>	<b>1</b>		<b>15</b>	<b>15</b>	

**Tableau 19: Certifications en professionnel (Etnic)**

Ces tableaux nous permettent de voir les parcours de formation dans l'enseignement et de constater la différence entre le nombre de jeunes diplômés en 4<sup>ème</sup> année de l'enseignement de qualification en mécanique automobile et celui de 6<sup>ème</sup>. Il faut toutefois préciser que ces chiffres étant une photo à un moment donné et non une évolution, ils ne nous apprennent, en réalité, pas grand chose si ce n'est qu'en 2007, une vingtaine (21) de certificats de technique de qualification ont été délivrés dans une section « technicien automobile ».

Le deuxième tableau nous montre que l'enseignement professionnel (hors CEFA) a sorti davantage de mécaniciens à Bruxelles que l'enseignement technique. En fin de 6<sup>ème</sup> année, une cinquantaine (51) de certifications de l'enseignement professionnel en mécanique ont été délivrées. Soulignons que 104 l'ont été en fin de 4<sup>ème</sup> année et qu'une vingtaine (19) ont été délivrées en fin de 7<sup>ème</sup> année. Nous pouvons également constater la forte disparité de genre dans les sections liées à l'automobile. En effet, aucune jeune fille ne suit un enseignement en rapport avec la mécanique automobile.

## 6. Stagiaires sous contrat avec Bruxelles Formation

Stagiaires/années		2004	2006	2008
Mécanique automobile/Carrosserie	<i>Formation qualifiante</i>	35	146	23
	<i>Perfectionnement</i>			4
	<i>FPI-PTP-RAC</i>		3	1
Total mécanique automobile/Carrosserie		35	147	28
Heures/année		2004	2006	2008
Mécanique automobile/Carrosserie	<i>Formation qualifiante</i>	13551	23617	7791
	<i>Perfectionnement</i>			411
	<i>FPI-PTP-RAC</i>		1668	312
Total mécanique automobile/Carrosserie		13551	25285	8514

**Tableau 20: répartitions des heures et des stagiaires (Demande 507)**

Ce tableau nous informe qu'en 2008, le nombre de stagiaires et d'heures de formation en relation avec le secteur garage est en diminution à Bruxelles Formation par rapport à 2006 mais aussi comparativement à 2004. Ce phénomène est dû selon le centre à la disparition des formations en Carrosserie et Tôlerie mais aussi à des aménagements au sein des locaux de mécanique automobile. On peut également voir l'apparition, en 2008, d'une

formation de perfectionnement qui a concerné 4 stagiaires et 411 heures de formation. Le nombre de FPI est également en recul en 2008 par rapport à 2006.

## 7. Analyse des mises à l'emploi à Bruxelles Formation

### a) Ulysse 2005-2006-2007-2009 :

Année de l'enquête	2005	2006	2007	2009	Total
	Emploi / total	Emploi / total	Emploi / total	Emploi / total	Emploi/total
Mécanicien automobile	3/7	4/14	4/14	8/11	19/46
Mécanique poids lourds	0/2	0/0	0/0	0/0	0/2
Aide-mécanicien automobile	0/0	0/0	1/1	1/1	2/2
<b>Total %</b>	3/9	4/14	5/15	9/12	<b>42,00 %</b>

Tableau 21: Taux de placement 1 an après (Rapport Ulysse 2005, 2006, 2007 et 2009)

Emploi 1 an après en mécanique automobile: **42%**

Parmi les stagiaires à l'emploi avant l'enquête 2009, 25% étaient effectivement à l'emploi dans le secteur.

On constate, dans ce tableau, que le taux d'emploi a fortement augmenté, lors de la dernière enquête Ulysse, mais nous ne pouvons pas encore préciser si ces travailleurs sont réellement actifs dans le métier.

## 8. Conclusion

Selon Educam (sur base de chiffres de l'ONSS), le nombre de garages actifs en réparation de véhicules était de 507 en 2006 à Bruxelles et **en baisse de 11,83%** par rapport à sa situation 5 ans plus tôt. Cette diminution est plus marquée à Bruxelles que dans les autres régions. Le nombre d'ouvriers, dans le secteur, a lui diminué de 146 unités en 2 ans, soit **une baisse de 4,68%**. Selon Educam, la baisse du nombre d'ouvriers dans les garages est de 11% entre 2001 et 2006.

12 formations sont dispensées à Bruxelles dans le domaine de la mécanique.

Il s'agit principalement de formations longues (minimum 2 ans). Une réserve de main d'œuvre importante existe. 1640 demandeurs d'emploi étaient inscrits chez Actiris avec un projet en relation avec la mécanique automobile en 2008. Cette main d'œuvre est faiblement qualifiée. Les rapports d'Educam montrent que les demandeurs d'emploi qui sortent des formations professionnelles ont du mal à intégrer le secteur. Cette tendance décrite par Educam et qui ne concerne pas uniquement Bruxelles Formation est confirmée par les enquêtes Ulysse. Ces dernières nous apprennent que 42% des répondants ayant suivi une formation en rapport avec la mécanique automobile ont trouvé un emploi et que 25% d'entre eux étaient effectivement à l'emploi dans le secteur. L'analyse d'offre nous montre quant à elle que le niveau d'exigence des employeurs est assez élevé. Un grand nombre d'employeurs demande des connaissances complémentaires à la mécanique.

## C. Indicateurs du métier de réparateur en carrosserie automobile

### 1. Définition et description du métier

Le carrossier est chargé de réparer la carrosserie des véhicules, par remise en forme ou par remplacement des éléments endommagés. Il procède parfois à partir d'un rapport d'expertise. Il peut exécuter des tâches de démontage, de montage, de tôlerie, de redressage, de préparation, de peinture au pistolet et de finition. Selon l'environnement de travail et l'organisation des tâches dans l'entreprise, il peut être spécialisé dans un type d'activité. Comme monteur-vitrier auto, il aura à effectuer toutes les réparations liées au vitrage auto : la pose de vitres et de leurs accessoires, l'application d'identités, la réparation de vitres auto, la découpe du verre feuilleté. Les tâches nécessaires ainsi que les réparations qu'il effectuera devront être accompagnées du plus grand soin pour assurer une pose optimale des vitrages auto. Il tiendra toujours compte des prescriptions en matière de montage, de qualité et de sécurité.

### 2. Evolution des effectifs

#### a) Nombre d'entreprises actives dans ce métier à Bruxelles

Nbr d'entreprises	Entreprises	%	Nbr d'ouvriers par entreprise	Evolution 2001-2006 (%)
Région bruxelloise	97	9,3	5,62	-11,82
Région wallonne	406	39,1	3,95	-9,98
Région flamande	537	51,6	4,94	-8,52
Belgique	1040	100	4,61	-9,91

Tableau 22: Evolution entreprises (Educam)

Educam, sur base des chiffres de l'ONSS, recense 97 entreprises actives en carrosserie en 2006 et montre une baisse de près de 12% (11,86%) entre 2001 et 2006. Cette baisse est plus importante à Bruxelles que dans le reste du pays. Toutefois, les entreprises de carrosserie sont de plus grande taille (c'est-à-dire qu'elles occupent en moyenne plus de travailleurs) à Bruxelles que dans le reste du pays. Signalons, néanmoins, qu'entre 2005 et 2006, le nombre d'entreprises de carrosserie est resté stable ; passant de 98 en 2005 à 97 en 2006 alors qu'il augmentait légèrement au niveau national, passant de 1035 en 2005 à 1040 en 2006. Précisons également que l'interland bruxellois (les deux brabants) compte plus d'entreprises que la Région elle-même (+/- 120 entreprises). Signalons également que les pages d'or référencent 190 entreprises déclarant une activité en carrosserie en 2009.

#### b) Nombre de personnes actives dans ce métier à Bruxelles

Nbr d'ouvriers	Ouvriers	%	Evolution 2001-2006 (%)
Région bruxelloise	545	11,30	-5,90
Région wallonne	1602	33,40	-3,80
Région flamande	2652	55,30	-4,90
Belgique	4799	100	-4,6%

Tableau 23: Evolution ouvriers (Educam)

Selon Educam (sur base des chiffres ONSS), la Région bruxelloise comptait 638 travailleurs (dont 545 soit 85,42% sont des ouvriers) actifs dans le domaine de la carrosserie automobile en 2006. **Un nombre d'ouvriers en recul de près de 6% par rapport à la situation 5 ans plus tôt.** Signalons que dans le même temps, le nombre d'employés augmentaient à Bruxelles de 17,7%. On remarque, ici aussi, une tendance à l'augmentation de la taille des entreprises. Tendance très marquée en Région bruxelloise.

### 3. Caractéristiques de l'offre et de la demande d'emploi

#### a) Offres dans ce métier parues chez Actiris et taux de satisfaction

Offres reçues par Actiris par fonctions de Carrosserie	2006	2007	2008	Total 2006-2008
Intitulé	Nb. Offres	Nb. Offres	Nb. Offres	Nb. Offres
TÔLIER EN CARROSSERIE	6	11	15	32
PONCEUR -ENDUISEUR CARROSSERIE	6	2	1	9
PEINTRE EN CARROSSERIE	6	4	7	17
VITRIER VOITURES	0	0	5	5
Total	18	17	28	63

Tableau 24: Evolution nombre d'offres Actiris (Observatoire)

Le nombre d'offres est en augmentation entre 2006 et 2008. Toutes les fonctions (sauf les ponceurs-enduiseurs) sont concernées par cette augmentation. Signalons que le nombre d'offres pour les tôliers en carrosserie a plus que doublé en 2 ans.

Offres reçues par Actiris	2006	2007	2008
Offres satisfaites	11	10	13
Total offres	18	17	28
Taux de satisfaction %	61,11	58,82	46,43

Tableau 25: Offres Actiris satisfaites (Observatoire)

Les offres reçues par Actiris pour des fonctions en rapport avec la carrosserie ne semblent pas faciles à satisfaire. On voit nettement que le nombre d'offres augmente alors que le taux de satisfaction est en baisse constante depuis 2006.

#### d) Offres parues récemment dans les principaux journaux et sites internet.

	Brabant flamand	Brabant wallon	Bruxelles Capitale	Total
Nombre de postes	13	3	12	28
Intérim	11	2	2	15
%	11/13	2/3	2/12	53,57

Tableau 26: Répartition des offres d'emploi et intérim (Offres d'emploi)

C'est à Bruxelles et dans le Brabant flamand que nous avons trouvé le plus d'offres d'emploi. Signalons que les offres d'emploi émanent moins d'une agence d'intérim à Bruxelles que dans le Brabant.

### c) Profils demandés par les employeurs via l'analyse des offres (Journaux et Internet)

Outre les domaines classiques de la carrosserie que sont la tôlerie, la peinture et le vitrage qui sont très demandés, -souvent conjointement mais parfois séparément en fonction du type de poste-, les offres demandent certaines connaissances complémentaires, comme l'indique le tableau suivant.

Connaissances Techniques complémentaires demandées	Nombre d'offres	%
Base en Electricité	3	10,71
Base en Electronique	3	10,71
Bureautique (Word, Excel)	6	21,42
Mécanique	5	17,86
Etablissement du diagnostic des dégâts de tôlerie	6	21,42
Soudure	2	7,14

**Tableau 27: Répartition des compétences techniques complémentaires (Offres d'emploi)**

Précisons que les compétences ci-dessus sont demandées mais rarement exigées. En réalité, dans la majorité des cas, une bonne connaissance technique en carrosserie est suffisante pour les postes de base. Pour les postes un peu plus importants, des connaissances en bureautique et la capacité d'établir un diagnostic de tôlerie seront nécessaires en sus d'une maîtrise parfaite des différentes techniques de carrosserie. La polyvalence est donc moins importante pour le carrossier que pour le mécanicien. Une connaissance du vitrage, de la peinture et de la tôlerie sera généralement suffisante au carrossier.

Compétences et expérience demandées	Nombre d'offres	%
1 année d'expérience minimum	20	71,43
Min Diplôme sec supérieur	11	39,29
Permis B	3	10,71
Motivation/ /flexibilité	5	17,86
Min connaissance du français <b>ou</b> du néerlandais	8	28,57
Min connaissance moyenne <b>des deux</b> langues nationales	6	21,43
Italien	4	14,29
Anglais	2	7,14
Autonomie	4	14,29
Dynamisme	6	21,43
Sociabilité/esprit d'équipe	5	17,86
Flexibilité	5	17,86
Soigneux	5	17,86
Sens commercial	2	7,14

**Tableau 28: Répartition des exigences (offres d'emploi)**

L'expérience semble être cruciale en carrosserie bien plus que le diplôme. On remarque également que les offres insistent particulièrement sur les langues et outre le français et le néerlandais, on retrouve assez étrangement l'italien. En effet, cette langue semble être perçue comme un plus appréciable dans le domaine de la carrosserie alors que l'anglais est uniquement demandé pour des postes d'expert en carrosserie. On constate également que les compétences non techniques du travailleur sont très importantes. De nombreuses offres insistent sur le dynamisme, l'esprit d'équipe et le soin dans le travail. La flexibilité et



l'autonomie sont également appréciées alors que le sens commercial est requis pour des postes plus importants.

#### d) Nombre de demandeurs d'emploi inscrits dans ce métier chez Actiris

RMO par fonctions de Carrosserie	2006	2007	2008
Intitulé	RMO	RMO	RMO
TÔLIER EN CARROSSERIE	330	316	334
PONCEUR -ENDUISEUR CARROSSERIE	163	152	156
PEINTRE EN CARROSSERIE	85	97	108
VITRIER VOITURES	3	4	5
Total	581	569	603

Tableau 29: Répartition de la réserve de main d'œuvre (Observatoire)

La réserve de main d'œuvre est fluctuante entre 2006 et 2008. En effet, la réserve de main d'œuvre diminue entre 2006 et 2007 avant d'augmenter entre 2007 et 2008. Signalons que les variations par fonction sont assez légères et ne concernent jamais plus d'une quinzaine de personnes. Toutefois, au total c'est plus de 600 demandeurs d'emploi qui sont concernés par cette réserve de main d'œuvre et ici aussi un screening pourrait s'avérer utile.

#### e) Etat de la pénurie

Aucune fonction en rapport avec la carrosserie n'a été recensée parmi les fonctions critiques de l'Observatoire ces dernières années.

#### 4. L'offre de formation existante dans les filières

Filière	Lieu	Intitulé	Durée
Promotion sociale	Cours industriels	Tôlier carrossier	3 années
Classe moyenne	EFP (Infac – Infobo)	Carrossier - réparateur (Apprentissage)	3 années
CEFA	Cefa / Evere	Carrosserie	2 années
	CEFA / Anderlecht	Carrosserie	2 années
	CEFA / Bruxelles	Carrosserie	2 années
	CEFA / Anderlecht	Tôlier en carrosserie	2 à 3 années

Tableau 30: Répartition des formations (dorifor)

Selon Dorifor, on dénombre 6 formations dans le domaine de la carrosserie automobile. Ces formations sont, toutes, des formations qualifiantes de longue durée.

#### 5. Attestations et certificats

Enseignement Professionnel	A l'issue de la 4e année		A l'issue de la 6e année					
	CES2D		CESS seul		CQ6 seul		CESS + CQ6	
Région-BXL	H	F	H	F	H	F	H	F
Carrossier	-	-	-	-	2	2	11	11

Tableau 31: Certifications dans l'enseignement professionnel (Etnic)

A Bruxelles, on ne trouve, selon la base de données Etnic, que 13 certificats délivrés en carrosserie dans l'enseignement professionnel.

## 6. Stagiaires sous contrat avec Bruxelles Formation

Pour l'instant, Bruxelles Formation ne dispense plus de formation qualifiante en carrosserie. Le VDAB n'a en effet pas mis en œuvre l'accès à la formation carrosserie pour le demandeurs d'emploi francophones.

## 7. Analyse des mises à l'emploi à Bruxelles Formation

### a) Ulysse 2005-2006-2007 : Secteur Garage

Année de l'enquête	2005	2006	2007	Total
	Emploi / total	Emploi / total	Emploi / total	Emploi/total
Peintre en carrosserie	3/3	0/0	0/0	3/3
Tôlier-Plieur	0/0	0/0	1/1	1/1
Aide-tôlier polyvalent	1/3	0/0	9/10	10/13
Base tôlier	1/1	0/0	0/0	1/1
Préformation tôlier	0/0	2/3	0/0	2/3
<b>Total</b>	<b>5/7</b>	<b>2/3</b>	<b>10/11</b>	<b>80,96%</b>

Tableau 32: Taux de placement 1 an après (Rapports Ulysse 2005-2006-2007)

Emploi 1 an après en Carrosserie : **80,96%**

Ulysse (2005 et 2007) nous montre que, sur le total des stagiaires interrogés ayant suivi une formation en carrosserie, une large majorité a trouvé un emploi. Le taux de placement du domaine carrosserie est d'ailleurs meilleur que celui de la mécanique et de la moyenne des formations dispensées dans le centre Bruxelles Formation Industrie. Toutefois, cette information doit être nuancée au vu de l'effectif faible de stagiaires interrogés dans le cadre des enquêtes Ulysse (21 stagiaires).

## 8. Conclusion

Educam, sur base des chiffres de l'ONSS, recense 97 entreprises actives en carrosserie en 2006 et montre une baisse de près de 12% (11,86%) entre 2001 et 2006. Cette baisse est plus importante à Bruxelles que dans le reste du pays. Educam dénombre 545 ouvriers soit près de 6% de moins qu'en 2001. L'offre de formation en carrosserie n'est pas très importante. Dorifor dénombre 6 formations dans le domaine de la carrosserie automobile. Ces formations sont, toutes, des formations qualifiantes de longue durée. Précisons également que selon Etnic l'enseignement ne semble pas sortir beaucoup de diplômé en carrosserie à Bruxelles. La réserve de main d'œuvre est importante chez Actiris et varie entre 550 et 600 personnes d'une année à l'autre. Le niveau de ces personnes varie entre faible et moyen. Le nombre d'offres répertoriées par Actiris est en hausse pour l'année 2008 mais les fonctions liées à la carrosserie ne sont pas considérées comme critique. L'analyse d'offres nous a permis d'identifier 28 offres d'emploi ces 3 derniers mois sur Bruxelles et son hinterland. Ce qui est moins que pour la mécanique mais reste un nombre correct. L'analyse de ces offres nous montre que l'expérience est cruciale en carrosserie bien plus que le diplôme. Ulysse (2005 et 2007) nous montre que, sur le total des stagiaires interrogés ayant suivi une formation en carrosserie, une large majorité a trouvé un emploi mais les effectifs sont faibles.

## III. Perspectives

### A. Perspectives sectorielles

Bien que le secteur des garages soit « jeune » (48,74 % de moins de 35 ans), on observe un vieillissement de la population. Sur la période 2001-2006, la proportion d'ouvriers de moins de 45 ans diminue. Parallèlement, la proportion d'ouvriers de 45 ans ou plus augmente de 5,13 %. **On observe un vieillissement des travailleurs** : augmentation de la proportion des + de 45 ans dans le secteur (+ 5,13 % en 5 ans). Des perspectives existent donc à moyen terme. Educam a d'ailleurs bien compris le problème et a lancé une campagne de sensibilisation en direction des jeunes via son site : <http://www.unavenirquiroule.be>.

Les immatriculations de voitures neuves ont reculé de 13,7 % en juin 2009 sur un an en Belgique à 43.736 véhicules. Au premier semestre, 273.205 nouvelles voitures ont été immatriculées dans notre pays, soit 17,4 % de moins qu'en 2008 à la même période.

Les immatriculations d'utilitaires légers ont, quant à elles, reculé de 22,6 % au mois de juin. Concernant les véhicules de plus de 16 tonnes, la chute est de 38,9 %. Elle atteint 54 % pour les semi-remorques. Les deux roues ont en revanche limité les baisses. Au cours du mois de juin, plus de 3.600 immatriculations ont été enregistrées, soit une baisse de 5 % seulement par rapport à la même période en 2008. Sur les six premiers mois de l'année, la baisse des ventes de deux roues est de 8 %. Cette situation qui devrait se maintenir un petit temps encore, conjuguée à une augmentation du parc automobile a pour conséquence un vieillissement du parc automobile belge. Or, ce vieillissement n'est pas nécessairement défavorable au secteur de la réparation de véhicule.

## **B. Perspectives métiers**

### **1. Mécanicien auto-camion**

Tous les moyens de transport restent et resteront encore longtemps des systèmes mécaniques. Le mécanicien automobile a donc encore de belles années devant lui. Il importe toutefois de dire que le mécanicien automobile du futur deviendra plus électromécanicien, voire mécatronicien. Il paraît clair qu'il deviendra également un peu électronicien, informaticien voire chimiste. L'évolution des techniques étant de plus en plus rapide, il convient de souligner le rôle fondamental de la formation et de la formation continuée pour suivre l'évolution des métiers de l'automobile. En effet, le métier de mécanicien évolue rapidement au gré des évolutions du secteur automobile. Il doit être en mesure d'intervenir sur toutes les composantes d'un véhicule et pour ce faire, il devra (doit) de plus en plus être polyvalent. Les grandes évolutions du secteur sont décrites plus en détail dans le chapitre consacré à l'émergence de nouveaux secteurs d'activités. Précisons que certaines d'entre-elles concernent directement le cœur du métier de mécanicien.

### **2. Réparateur en carrosserie automobile**

De la même manière que pour le mécanicien, le métier de carrossier n'est pas près de disparaître et l'augmentation constante du parc automobile Belge nous incite à croire que ce métier a encore de belles années devant lui. Toutefois, contrairement aux mécaniciens, les carrossiers sont plus exposés aux conséquences de la crise économique que nous connaissons actuellement car leur intervention est moins vitale à la mobilité d'un véhicule. On peut supposer qu'en période de crise, les automobilistes réparent moins rapidement un éclat dans une vitre ou une légère bosse dans la carrosserie. Précisons que si le métier n'est pas près de disparaître, il n'en a pas moins évolué. De nouvelles techniques (de débosselage et de redressage) font leur apparition comme le débosselage sans repeindre... L'arrivée des peintures sans solvant et des éléments électroniques (le carrossier doit-être capable de les démonter et des les remonter) a également transformé le métier de carrossier ces 10 dernières années.

De plus, les éléments en matière synthétique, dans les véhicules, sont de plus en plus présents. Les carrossiers doivent savoir effectuer les réparations de petits dégâts sur ces composants. Ce type de réparation n'est pas simple. Il faut d'abord identifier le type de matière et de dégât avant d'envisager la meilleure technique de réparation.

## C. L'émergence de nouveaux secteurs d'activités

A l'heure où **la climatisation** se généralise sur la plupart des véhicules, peut-on encore imaginer qu'il y a quarante ans, le chauffage était encore en option sur certains modèles ? Les systèmes de climatisation mettent en lumière tout un secteur d'activités nouveau et prospère. La conception, la fabrication, l'entretien et le démantèlement des installations de climatisation portent en leur sein des métiers et emplois nouveaux qu'il faudra occuper.

Compte tenu de son coût émotionnel et financier, **la sécurité** est une des préoccupations majeures sur laquelle la Commission européenne a décidé de se focaliser depuis 2001. (Voir Livret Blanc de la DG Energie et Transport de la Commission de la CE sur la « Politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »). L'objectif est de réduire de moitié le nombre de tués sur nos routes. Un des moyens préconisés par la Commission pour y parvenir est de recourir aux nouvelles technologies. Ainsi l'amélioration des conditions de sécurité conduit à une multiplication des systèmes de sécurité passifs (airbags par exemple) et actifs (ABS, système de contrôle électronique de stabilité, etc.). Idéalement, ces systèmes doivent avoir une fiabilité à toute épreuve et ne devraient jamais être remplacés. Il sera alors nécessaire de disposer, et s'il n'en existe pas, de former des électromécaniciens et même mieux des mécatroniciens<sup>5</sup>. Au niveau industriel, le défi est encore plus grand, car les systèmes insérés dans les automobiles faisant de plus en plus appel à la miniaturisation et aux MEMS (micro-electro-mechanical systems), la maîtrise des systèmes micro-mécaniques sera plus que jamais nécessaire pour qui voudra concevoir, fabriquer et vendre des voitures. Le challenge est d'ampleur mais, sans doute, hors de portée de la formation professionnelle.

Un second objectif du livre blanc de la Commission européenne est la réduction des émissions de polluants liés aux moyens de transport. L'**impact environnemental** des automobiles pèse lourdement sur la mobilité. L'hégémonie des moteurs à combustion interne va faire (fait) place progressivement à d'autres systèmes de propulsion plus respectueux de l'environnement. Les systèmes hybrides vont d'abord se répandre puis de nouvelles sources d'alimentation en énergie telles que les piles à combustibles vont apparaître. Ici encore le mécanicien risque de devoir se recycler devant la généralisation de systèmes électromécaniques et électrochimiques sous le capot de nos automobiles. Plusieurs entreprises (e.g. GreenPropulsion, Breuer Technical Development) sont déjà très actives dans ce domaine des nouvelles propulsions. Elles sont là pour saisir leur chance dans un marché potentiellement colossal. Ces changements attendus touchent au cœur même du métier de mécanicien automobile et demanderont (si ce n'est pas déjà le cas ?) une adaptation sérieuse des programmes de formation. Le carrossier est aussi concerné car l'arrivée sur les véhicules de matériaux composites ayant pour but de diminuer l'impact sur l'environnement concerne directement son champ d'activités de même que toutes les évolutions en matière de peinture et de débosselage.

**La télématique**, les nouvelles technologies de l'informatique et des télécommunications sont ici appelées à jouer un rôle capital dans l'amélioration de la mobilité des véhicules. L'adjonction de toutes sortes d'intelligences embarquées, de systèmes de communication sera vitale pour créer une circulation harmonieuse de flux de véhicules. Ces technologies devront, elles aussi, être maîtrisées par les garagistes qui devront bien souvent jouer plus du clavier de l'ordinateur que du tournevis.

---

<sup>5</sup> Métier multicom pétence, il draine de jeunes ingénieurs aptes à piloter par l'informatique des systèmes mécaniques complexes.

## **IV. Etude de l'opportunité en mécanique automobile**

### **A. L'opportunité par rapport à l'offre de formation existante**

Il s'agit de voir comment le projet vient modifier les équilibres de l'offre sur le territoire :

#### **1. Cohérence avec les politiques régionales**

Nous n'avons pas pu identifier de projet précis concernant le secteur garage à Bruxelles.

#### **2. L'offre de formation**

Hors Bruxelles Formation, 12 formations sont dispensées à Bruxelles dans le domaine de la mécanique.

Il s'agit principalement de formations longues (minimum 2 ans).

deux formations durent au maximum 1 an mais, parmi celles-ci, aucune n'est qualifiante. L'enseignement est également présent à Bruxelles dans le domaine de la mécanique. Des filières en technique de qualification et en professionnel existent. Elles ont délivré durant l'année 2006-2007 une centaine de certificats de secondaire supérieur (fin de 6<sup>ème</sup> ou de 7<sup>ème</sup> année). Nous remarquons qu'un nombre important de mécaniciens sort chaque année d'une formation qualifiante (ou de l'enseignement) en mécanique et que ce nombre pourrait être plus important que le nombre de postes disponibles.

#### **3. Concurrence ou complémentarité**

Certaines de ces formations ne s'adressent pas au même type de public que les formations de Bruxelles Formation. Nous pensons donc que ces formations sont complémentaires. A l'inverse, une certaine concurrence pourrait exister avec les formations dispensées par la promotion sociale. En effet, ces formations s'adressent au même type de public et proposent des contenus similaires à nos modules de formation.

#### **4. Possibilité de Filière**

Les centres ISP (Centre des Etangs Noirs et AFT Bonnevie) proposent des préformations en mécanique automobile. La mise en place de filières entre ces formations et nos formations qualifiantes en mécanique automobile est donc théoriquement réalisable. La formation réalisée par la promotion sociale en expert mécanicien est également une piste de filière de spécialisation pour nos stagiaires qui souhaiteraient se former plus avant. Ces filières sont possibles en théorie. Les efforts en cette matière sont donc à poursuivre (Bonnevie) ou à développer.

## **B. L'opportunité par rapport à la demande de formation**

Il s'agit de mesurer le potentiel de recrutement de la formation, c'est-à-dire la faisabilité d'avoir un nombre donné de stagiaires en formation.

### **1. Mesure de l'attractivité du métier**

Le métier de mécanicien automobile est un métier particulièrement attractif, surtout chez les jeunes qui voient l'automobile comme un objet « passion ». Toutefois, le contact avec une réalité plus complexe peut être source de déception et inciter à quitter le secteur. L'attractivité du métier, basée sur une image idéalisée et infantile de l'automobile perçue comme un objet ludique est donc à la fois une richesse et un danger. Cette attractivité naturelle du métier est renforcée par les initiatives mises en place par Educam tel le site [www.unavenirquiroule.be](http://www.unavenirquiroule.be). Signalons que les conditions de travail parfois difficiles (travail le week-end, etc) peuvent freiner l'attrait du métier.

### **2. Mesure des viviers potentiels de recrutement**

Une réserve de main d'œuvre importante existe. 1640 demandeurs d'emploi étaient inscrits chez Actiris avec un projet en relation avec la mécanique automobile en 2008. Cette main d'œuvre est faiblement qualifiée. En effet, sur les 1121 personnes dont le niveau est déterminé, 656 (58,52%) ont un niveau faible, 454 (40,50%) ont un niveau moyen et 11 (0,98%) ont un niveau élevé.

Cette réserve de main d'œuvre est, chaque année, alimentée par un nombre relativement important d'étudiants fraîchement sortis (diplômés ou non) d'une filière en mécanique de l'enseignement technique ou professionnel (on peut difficilement estimer leur nombre exact avec les informations disponibles actuellement). La mise en place de screening permettrait de voir plus claire sur le niveau exact de cette réserve de main d'œuvre et pourrait alimenter certaine formation.

### **3. Mesure de la proximité**

Les formations dispensées en Région bruxelloise ont un public et des débouchés d'emplois proches. En effet, des emplois en mécanique y existent mais les possibilités les plus importantes se trouvent en Brabant flamand.

## C. L'opportunité par rapport à la demande économique

Il s'agit de mesurer le potentiel d'emploi disponible.

### 1. Entreprises actives dans le secteur

Le secteur a perdu **14,61%** de ses établissements entre 2000 et 2006. Le nombre d'établissements diminue de manière continue depuis 2003. Le secteur a perdu, entre 2003 et 2006, 4,50% de ses établissements. Précisons que ces chiffres ne prennent pas en compte les petits indépendants.

### 2. Le volume de l'emploi dans le secteur

Selon les chiffres de l'ONSS, le secteur des garages a perdu **5,76%** de ses travailleurs entre 2000 et 2006 mais la situation est assez fluctuante (un pic bas en 2003) avec, notamment, une situation à peu près stable (-16 travailleurs) entre 2005 et 2006. Signalons que, selon la même source, le nombre d'établissements diminuait de plus de 14% entre 2000 et 2006 ; ce qui nous indique que le nombre moyen de travailleurs occupés, par établissement, s'est accru (la tendance est plus marquée à Bruxelles). On peut donc dire que la taille moyenne des garages a augmenté sur cette période. Selon l'INASTI, le secteur se distingue par un nombre important de **travailleurs indépendants** dont **2.511** exerçaient à Bruxelles en 2006. Le travail indépendant constitue donc une voie d'accès particulièrement importante dans un secteur où un travailleur sur quatre est indépendant, alors que la moyenne régionale est d'un sur dix. **Au total, on dénombrait donc 8943 travailleurs dans le secteur en 2006.**

### 3. Entreprises actives dans le métier

Nous pouvons raisonnablement estimer que tout garage dispense une activité en mécanique et, dans ce cas, évaluer leur nombre, selon les Pages d'Or, à 569 en 2009. Ce nombre inclut les entreprises actives en réparation de pneumatique.

Selon Educam (sur base des chiffres de l'ONSS), le nombre de garages actifs en réparation de véhicules était de 507 en 2006 à Bruxelles et **en baisse de 11,83%** par rapport à sa situation 5 ans plus tôt. Cette diminution est plus marquée à Bruxelles que dans les autres régions.

### 4. Volume d'emploi dans le métier

Il est difficile de dire avec précision le nombre de mécaniciens actifs à Bruxelles. On peut toutefois estimer le nombre d'ouvriers actifs dans le secteur garage. Ce chiffre englobe les mécaniciens mais également les carrossiers et les tôliers actifs. La Région bruxelloise, sur base des chiffres de l'ONSS, nous informe que le secteur comptait **2974 ouvriers** à Bruxelles au 31/12/2006. Nous pouvons également dire, selon la même source, qu'ils étaient 3120 au 31/12/2004. Le nombre d'ouvriers, dans le secteur, a donc diminué de 146 unités en 2 ans, soit **une baisse de 4,68%**. Selon Educam, la baisse du nombre d'ouvriers dans les garages est de 11% entre 2001 et 2006.



## 5. Perspectives

L'augmentation constante du parc automobile belge assure au secteur garage (et qui plus est au cœur d'une ville comme Bruxelles) un avenir à long terme et le vieillissement de ce parc automobile devrait être bénéfique à court terme pour le secteur de la réparation mécanique. Toutefois, le métier de mécanicien automobile est un métier qui offre de nombreux défis en matière de formation professionnelle. L'évolution de l'automobile en matière d'environnement, de télémétrie, de sécurité ou de climatisation sont autant de matières à prendre en compte dans la formation des mécaniciens automobiles. Le défis pour la formation professionnelle bruxelloise sera (est) d'amener un public peu qualifié à un niveau de compétence qui lui permet d'arriver à l'emploi dans le secteur. Le décalage entre le niveau de qualification de la réserve de main d'œuvre à former et les exigences des employeurs, est un véritable gouffre qui ne cesse de s'accroître à chaque nouvelle évolution technologique. Il convient de préciser que l'ensemble de ces connaissances n'est pas, aujourd'hui, indispensable pour exercer la fonction de mécanicien automobile et que certaines activités restent accessibles à un public fragilisé (aide mécanicien, monteur de pneu ou mécanicien d'entretien) mais ces postes ne sont bien évidemment pas les plus en tension sur le marché du travail en mécanique et ce même si certains sont occasionnellement repris parmi les fonctions critiques.

## 6. Les offres d'emploi

Le nombre d'offres traitées par Actiris est en baisse entre 2007 et 2008. Dans le cadre de notre analyse d'offres, nous avons trouvé un nombre relativement important (48) d'offres concernant des fonctions en rapport avec la mécanique automobile ces trois derniers mois. 15 se trouvaient à Bruxelles mais la moitié était située en Brabant flamand.

L'analyse d'offres que nous avons réalisée montre un niveau d'exigence très important. Un grand nombre d'employeurs demandent des connaissances complémentaires à la mécanique ; les principales étant **l'électricité et l'électronique automobile**, souvent associées à des connaissances de **base en informatique**. Preuve, s'il en est, de l'évolution qu'a connu le métier de mécanicien ces 10 dernières années. La plupart des offres cumulent plusieurs autres exigences :

- **50%** d'entre elles demandent **une expérience** de plus d'un an.
- Près de **60%** demandent un niveau de diplôme.
- **47,61%** des offres exigent également une bonne connaissance d'**une des deux langues nationales**.
- **42,86%** des offres exigent le **permis de conduire** et certaines (3) demandent en plus le permis C et même une d'entre-elles le permis D.

## 7. Etat de la pénurie

La seule fonction qui puisse être considérée comme potentiellement critique est celle de **mécanicien réparateur** car ce métier apparaît de manière régulière mais pas systématique dans la liste de l'Observatoire. La pénurie est ici clairement **d'ordre qualitatif** et le constat fait par l'Observatoire rejoint assez bien notre analyse précédente. Le rapport des fonctions critiques nous dit que les employeurs demandent des connaissances spécifiques que n'ont généralement pas les demandeurs d'emploi telles que l'équipement électrique des voitures (système d'alarme) mais aussi en matière d'air conditionné ou de technique digitale. De plus, les employeurs exigent souvent de l'expérience ainsi qu'un bon contact clientèle.

## D. Conclusion

Mesures d'opportunité	évaluation positive	évaluation négative	Total
Cohérence avec les politiques régionales			
Renforcement de l'offre de formation		-	-
Concurrence ou complémentarité	+	-	+/-
Possibilité de filière	++		++
Mesure de l'attractivité du métier	++	-	++/-
Mesure des viviers potentiels de recrutement	++	-	++/-
Mesure de la proximité	+		+
Le volume d'emploi dans le secteur		-	-
Entreprises actives dans le secteur		-	-
Entreprises actives dans le métier		-	-
Volume d'emploi dans le métier		-	-
Perspectives	++	-	++/-
Les offres d'emploi	+	-	+/-
Etat de la pénurie	+	-	+/-
Total	12	11	1

Le volume d'emploi du secteur de la réparation de véhicule a, certes, reculé légèrement ces dernières années mais, globalement, on ne peut pas dire que le secteur soit en crise et il ne devrait pas non plus trop souffrir de la crise actuelle. Ce secteur est aussi fortement marqué à Bruxelles par l'augmentation de la taille moyenne des garages. On a remarqué que cette tendance venait plutôt des petites entreprises qui, soit disparaissent, soit grandissent. Les petits indépendants sont très présents dans le secteur mais leur place tend à diminuer. Dans l'ensemble, on peut affirmer que la mécanique automobile est un métier où les opportunités en matière de formation ne manquent pas et pour lequel l'intérêt du public est réel. Ces éléments expliquent notre évaluation positive.

Toutefois, ceci n'empêche pas que les défis soient nombreux et épineux.

Tout d'abord, nous pointerons qu'un nombre important de personnes sortent, chaque année, formées en mécanique d'une filière ou d'une autre et que peu intègrent réellement ou officiellement le secteur. Bien entendu, les activités souterraines du secteur peuvent expliquer une partie de cet écart. Selon nous, un screening sur la réserve de main d'œuvre actuellement inscrite chez Actiris permettrait de voir plus claire sur les besoins de formation professionnelle dans ce métier à Bruxelles.

Nous pensons également qu'une concurrence existe entre ces personnes une fois sur le marché du travail car elles arrivent, toutes, avec un bagage de compétences similaires et, bien souvent, insuffisant pour intégrer un poste de mécanicien automobile moderne. Nous pensons que, trop souvent, ces personnes -même formées- ne répondent pas au niveau d'exigence du secteur en matière d'électricité ou d'électronique automobile mais également en matière linguistique ou informatique. Nous rejoignons d'ailleurs sur ce point le constat fait par l'Observatoire dans son analyse des fonctions critiques. Il faut, enfin, souligner que chaque avancée technologique creuse un peu plus l'écart entre le niveau du public à l'entrée en formation et le niveau exigé à la sortie. Bien entendu, il faut nuancer car certains domaines n'ont pas vraiment changé. Il existera toujours des garages spécialisés dans les changements et réparations de pneus ou d'échappements. De la même manière, il sera toujours nécessaire de réaliser des entretiens et d'effectuer des vidanges mais ces fonctions

ne sont pas réellement en tension et nous avons trouvé peu d'offres d'emploi en rapport avec ce type de fonctions. Nous pensons que ces difficultés expliquent en tout ou en partie les faibles taux de placement dans le secteur enregistrés par les enquêtes Ulysse.

## V. Etude de l'opportunité en Carrosserie

### A. L'opportunité par rapport à l'offre de formation existante

Il s'agit de voir comment le projet vient modifier les équilibres de l'offre sur le territoire :

#### **1. Cohérence avec les politiques régionales**

Nous n'avons pas pu identifier de projet précis concernant le secteur garage à Bruxelles.

#### **2. L'offre de formation**

L'offre de formation en carrosserie n'est pas très importante. On dénombre 6 formations dans le domaine de la carrosserie automobile. Ces formations sont, toutes, des formations qualifiantes de longue durée. Ces formations se donnent principalement dans les CEFA. L'enseignement est également présent en carrosserie mais il semble former assez peu d'étudiants à Bruxelles.

#### **3. Concurrence ou complémentarité**

Il n'existe pas de véritable formation professionnelle en carrosserie sur Bruxelles ; la mise en place d'une telle formation par notre centre ne serait donc, en rien, concurrentielle à l'offre actuelle. En effet, une offre de Bruxelles Formation s'appliquerait à un public différent et pourrait sans doute viser des profils différents.

#### **4. Possibilité de Filière**

Nous n'identifions pas de filière possible dans le domaine de la carrosserie.

## **B. L'opportunité par rapport à la demande de formation**

Il s'agit de mesurer le potentiel de recrutement de la formation, c'est-à-dire la faisabilité d'avoir un nombre donné d'inscrits.

### ***1. Mesure de l'attractivité du métier***

Le « tuning » permet aux jeunes (et aux moins jeunes, dans certains cas) de goûter, un peu, aux activités de carrosserie mais il n'est qu'une approche très superficielle et réductrice du métier. Comme pour le mécanicien, le métier de carrossier n'a pas nécessairement une mauvaise image (surtout auprès des jeunes) mais cette image ne correspond pas toujours à la réalité. Comme dit précédemment, les initiatives du secteur renforcent l'attractivité du métier mais, comme pour les mécaniciens, les conditions de travail parfois difficiles repoussent certains candidats.

### ***2. Mesure des viviers potentiels de recrutement***

La réserve de main d'œuvre est importante chez Actiris et varie entre 550 et 600 personnes d'une année à l'autre. Le niveau de ces personnes varie entre faible et moyen. La réserve de main d'œuvre des carrossiers est moins élevée mais mieux armée que celle des mécaniciens, selon les informations récoltées auprès de l'Observatoire. En effet, sur les 428 personnes dont le niveau est déterminé, 224 (52,33%) ont un niveau faible, 202 (47,20%) un niveau moyen et 2 (0,5%) un niveau élevé de qualification.

### ***3. Mesure de la proximité***

Une formation professionnelle dispensée en carrosserie en Région bruxelloise aurait un public et des débouchés d'emplois proches et ce, même s'il n'existe pas un nombre important d'entreprises dans notre région (ce nombre à tendance à croître). On a pu constater un nombre d'offres d'emploi similaire à celui des mécaniciens à Bruxelles. Toutefois, une formation en carrosserie pourrait, sans doute, moins s'appuyer sur l'hinterland bruxellois (surtout le Brabant wallon) en matière d'emploi.

## C. L'opportunité par rapport à la demande économique

### 1. Entreprises actives dans le secteur

Le secteur a perdu **14,61%** de ses établissements entre 2000 et 2006. Le nombre d'établissements diminue de manière continue depuis 2003. Le secteur a perdu, entre 2003 et 2006, 4,50% de ses établissements. Précisons que ces chiffres ne prennent pas en compte les petits indépendants.

### 2. Le volume de l'emploi dans le secteur

Selon les chiffres de l'ONSS, le secteur des garages a perdu **5,76%** de ses travailleurs entre 2000 et 2006 mais la situation est assez fluctuante (un pic bas en 2003) avec, notamment, une situation à peu près stable (-16 travailleurs) entre 2005 et 2006. Signalons que, selon la même source, le nombre d'établissements diminuait de plus de 14% entre 2000 et 2006 ; ce qui nous indique que le nombre moyen de travailleurs occupés, par établissement, s'est accru (la tendance est plus marquée à Bruxelles). On peut donc dire que la taille moyenne des garages a augmenté sur cette période. Selon l'INASTI, le secteur se distingue par un nombre important de **travailleurs indépendants** dont **2.511** exerçaient à Bruxelles en 2006. Le travail indépendant constitue donc une voie d'accès particulièrement importante dans un secteur où un travailleur sur quatre est indépendant, alors que la moyenne régionale est d'un sur dix. **Au total, on dénombrait donc 8943 travailleurs dans le secteur en 2006.**

### 3. Entreprises actives dans le métier

Educam, sur base des chiffres de l'ONSS, recense 97 entreprises actives en carrosserie en 2006 et montre **une baisse de près de 12%** (11,86%) entre 2001 et 2006. Cette baisse est plus importante à Bruxelles que dans le reste du pays. L'hinterland brabançon est plus fourni en entreprises que la région elle-même.

### 4. Volume d'emploi dans le métier

Selon Educam (sur base de chiffres ONSS), la Région bruxelloise comptait 638 travailleurs (dont 85,42% sont des ouvriers) actifs dans le domaine de la carrosserie automobile en 2006. Parmi ces travailleurs, on compte **545 ouvriers (tableau 23) soit près de 6% de moins qu'en 2001**. Le nombre d'employés est lui **en nette augmentation (+17,7%)** par rapport à la situation 5 ans plus tôt.

### 5. Perspectives

De la même manière que pour le mécanicien, le métier de carrossier n'est pas près de disparaître et l'augmentation constante du parc automobile belge nous incite à croire que ce métier a encore de belles années devant lui. Toutefois, contrairement aux mécaniciens, les carrossiers sont plus exposés aux conséquences de la crise économique que nous connaissons actuellement car leur intervention est moins vitale à la mobilité d'un véhicule. On peut supposer qu'en période de crise, les automobilistes réparent moins rapidement un éclat dans une vitre ou une légère bosse dans la carrosserie. Précisons que si le métier n'est pas près de disparaître, il n'en a pas moins évolué. De nouvelles techniques (de débosselage et de redressage) font leur apparition comme le débosselage sans repeindre, la peinture sans solvant ou les éléments en matière synthétique.

## **6. Les offres d'emploi**

Le nombre d'offres répertoriées par Actiris est en hausse pour l'année 2008 et l'analyse d'offres nous a permis d'identifier 28 offres d'emploi ces 3 derniers mois sur Bruxelles et son hinterland. Ce qui est moins que pour la mécanique mais reste un nombre correct. **L'analyse de ces offres nous montre que l'expérience est cruciale en carrosserie bien plus que le diplôme.** Nous pensons donc que l'outil FPI-E pourrait trouver dans ce secteur un écho favorable. On remarque également que les offres insistent particulièrement sur les langues et outre le français et le néerlandais, on retrouve assez étrangement l'italien. En effet, cette langue semble être perçue comme un plus appréciable dans le domaine de la carrosserie alors que l'anglais est uniquement demandé pour des postes d'expert en carrosserie. On constate également que les compétences non techniques du travailleur sont très importantes.

## **7. Etat de la pénurie**

Le métier de carrossier n'est pas critique à Bruxelles. La fonction de préparateur de châssis automobile est toutefois en pénurie en Wallonie. Le métier de carrossier est également considéré comme critique par le Forem qui lui a d'ailleurs consacré un jobfocus.

## D. Conclusion

Mesures d'opportunité	évaluation positive	évaluation négative	Total
Cohérence avec les politiques régionales			
Renforcement de l'offre de formation	++		++
Concurrence ou complémentarité	+		+
Possibilité de filière		-	-
Mesure de l'attractivité du métier	++	-	++/-
Mesure des viviers potentiels de recrutement	+		+
Mesure de la proximité	+	-	+/-
Le volume d'emploi dans le secteur		-	-
Entreprises actives dans le secteur		-	-
Entreprises actives dans le métier		-	-
Volume d'emploi dans le métier	+	-	+/-
Perspectives	+	-	+/-
Les offres d'emploi	++		++
Etat de la pénurie		-	-
Total	11	9	2

La situation du métier de carrossier nous paraît assez similaire à celle des mécaniciens qui est plus limpide. En effet, il s'agit d'un petit métier dans le paysage bruxellois. Il n'occupe que 545 ouvriers à Bruxelles (ce nombre est en diminution mais le nombre de travailleurs total lui augmente dans le domaine de la carrosserie).

Peu de formations professionnelles qualifiantes sont dispensées dans le secteur et aucune ayant une durée inférieure à 2 ans. Une formation en carrosserie peut compter sur une réserve de main d'œuvre suffisante et intéressée même si ici aussi une opération de screening permettrait de voir plus claire sur les besoins de formation.

De plus, Bruxelles Formation Industrie a déjà proposé des formations en carrosserie et Ulysse nous montre que les taux de placement de ces formations étaient plutôt satisfaisants.

**Il semblerait donc opportun d'organiser une formation en carrosserie qui intègre les évolutions du métier.**

Certains points de vigilance doivent quand même être soulignés.

En effet, il convient de rappeler que le métier a évolué et que le public présent dans les réserves de recrutement d'Actiris reste relativement peu qualifié. Or, au même titre que pour les mécaniciens, chaque avancée technologique creuse l'écart entre le niveau à l'entrée en formation et le niveau à atteindre pour décrocher un emploi. Précisons que, selon notre analyse, les exigences des employeurs semblent plus raisonnables en carrosserie que ce qu'on a pu observer pour la mécanique. Cela devrait, malgré tout, être confirmé sur le terrain car certains avis tendent à dire le contraire.

Comme on l'a déjà souligné, ce métier ne concerne pas un grand nombre d'entreprises ni de travailleurs. Il pourrait donc être rapidement saturé en main d'œuvre et ce, d'autant plus que le métier n'est pas considéré comme critique à Bruxelles et que l'hinterland ne semble pas pouvoir apporter des débouchés supplémentaires. Soulignons, également, que la crise économique pourrait avoir un impact direct sur l'activité des carrossiers ; impact dont nous ne pouvons actuellement pas évaluer l'importance.



# Annexe

## Annexe 1

Cette annexe est issue du Référentiel Métier - Activités - Compétences réalisée par M. Bouhon.

Nous ne reprenons ici que la partie consacrée au métier de mécanicien. Pour consulter la version complète de ce référentiel prendre contact avec la cellule produits de la division Etudes et Développement de Bruxelles Formation.

### ***Le métier de Mécanicien automobile***

#### **Appellation**

Mécanicien d'entretien  
Mécanicien réparateur de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers

#### **Description du métier**

Les activités principales du Mécanicien automobile sont les suivantes : procéder à des diagnostics, effectuer des entretiens, régler et remplacer différents éléments sur des voitures et véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes. Son activité consiste à préparer occasionnellement les véhicules au contrôle technique et à monter des accessoires sur le véhicule. Chaque intervention effectuée par le Mécanicien automobile nécessite d'être exécutée en respectant scrupuleusement les prescriptions et les procédures du fabricant.

Le contrôle fait partie intégrante du métier : il intervient avant d'effectuer le travail, en cours de travail, et avant de restituer le véhicule au client. Ce souci du contrôle est nécessaire afin de garantir au client un véhicule conforme aux règles de sécurité et de protection de l'environnement.

Après chaque intervention, le Mécanicien automobile consigne ses observations sur une fiche de travail et rend compte à son responsable des interventions réalisées.

Le métier de Mécanicien automobile nécessite une mise à jour régulière des compétences par le biais de formations proposées par l'entreprise de garage.

#### **Finalité du métier**

Assurer le bon fonctionnement des véhicules automobiles légers (moins de 3,5T de MMA) dans le respect des normes de sécurité et de protection de l'environnement.

#### **Structure et évolution du secteur**

L'attrait sans cesse renouvelé du public pour les voitures mobilise les constructeurs dans une lutte visant à conquérir des parts de marché tout le temps plus grandes. Cette concurrence se traduit par une amélioration technique constante des véhicules et par une restructuration du secteur.

#### Améliorations techniques :

- Comportement dynamique ( puissance / accélération / freinage )
  - sécurité active : tenue de route, freinage améliorés
  - sécurité passive : structure du véhicule améliorée (absorption des chocs en cas d'accident, airbag, ceinture de sécurité, etc.)
- Confort ( position de conduite et ergonomie des commandes )
  - augmentation des « systèmes confort » ( communication, téléphonie, vidéo, itinéraires et localisation GPS, anti-vol, climatisation, etc.)

- diminution des consommations et de la pollution (contrôle électronique de l'injection et de l'échappement)
- l'amélioration des matériaux et des composants (qualité des aciers et des pièces constituant le moteur, qualité des huiles) participe à l'allongement des durées de garantie et à l'augmentation du kilométrage parcouru entre les entretiens.

#### **Evolution du secteur des entreprises de garage**

- Les améliorations techniques visent un meilleur rapport qualité/prix tant à l'achat que lors de l'entretien du véhicule. Le nombre de kilomètres parcourus entre les entretiens est en nette augmentation et la garantie s'étend sur plusieurs années. En contre partie, le propriétaire du véhicule est tenu de rester fidèle à l'entreprise de garage pendant toute la durée de la garantie.
- L'apparition dans chaque marque et dans chaque modèle de véhicule d'éléments combinant des systèmes complexes (électroniques, électriques, mécaniques et hydrauliques) sont le reflet d'une technologie de plus en plus pointue qui impose aux entreprises de garage de disposer de l'équipement sophistiqué adéquat et indispensable au diagnostic et au réglage de chaque modèle de véhicule.
- Les petits garagistes tendent à disparaître, cela pour deux raisons :
  - ils n'ont pas les moyens financiers pour acheter l'appareillage coûteux nécessaire au contrôle des véhicules ;
  - les petits garages n'étant pas équipés du matériel de contrôle nécessaire, ils ne peuvent pas assurer le diagnostic et le contrôle des véhicules.

#### **Typologie des entreprises**

Les entreprises de garage peuvent être différenciées par le type de véhicules qu'elles vendent et entretiennent ou par les spécialités qu'elles visent. Ces différentes spécialités conduisent par conséquent à la spécialisation du métier de Mécanicien automobile.

Types de véhicules :

- Voitures de luxe et véhicules bas de gamme
- Poids lourds, remorques et véhicules utilitaires
- Engins de chantier et génie civil
- Tracteurs et engins agricoles

Spécialités visées :

- Montage et équilibrage des pneus, etc.
- Marché du véhicule d'occasion

Certaines entreprises ne sont pas reprises en tant qu'entreprises de garage mais disposent d'un service interne en tout point identique à l'entreprise de garage.

Exemples : Entreprises dans le domaine de la construction disposant d'un garage pour l'entretien et la réparation du matériel roulant (camionnettes, camions, engins à moteur, etc.) ; entreprises dans le domaine du transport

#### **Conditions d'exercice du métier**

Le métier de Mécanicien automobile s'exerce généralement seul, sous la responsabilité d'un supérieur hiérarchique chef d'équipe ou chef d'atelier. Bien que le métier de Mécanicien automobile nécessite d'intervenir occasionnellement en dépannage extérieur, le travail s'effectue le plus souvent en atelier. Les horaires de travail sont réglementés par les accords pris dans le secteur des entreprises de garage et sont tributaires du service à la clientèle, ce qui peut entraîner des modifications occasionnelles de l'horaire habituel.

Le Mécanicien automobile travaille dans un environnement bruyant et est soumis aux courants d'air. Le métier exige de pouvoir résister à l'effort physique et au travail effectué dans des positions inconfortables. Les interventions du Mécanicien automobile nécessitent la capacité

d'alterner la réflexion et l'action ; elles conduisent à exécuter des travaux minutieux qui demandent une grande dextérité même dans un environnement dit « sale ».

### **Conditions d'accessibilité au métier**

Néant

### **Exigences linguistiques**

La connaissance du néerlandais constitue un atout supplémentaire en ce qui concerne la Région de Bruxelles Capitale.

### **Variabilité du métier**

La variabilité du métier de Mécanicien automobile est importante car l'entreprise de garage est adaptée aux différentes demandes du marché décrites ci-dessus (typologie des entreprises). Par conséquent, le métier pourra varier notamment en fonction de la taille de l'entreprise : le mécanicien exerçant son activité dans un garage de petite taille sera davantage polyvalent tandis que dans une entreprise de garage de plus grande taille, l'activité du Mécanicien automobile sera découpée en fonction des spécificités des systèmes (freins, moteurs, boîtes de vitesse,...), des marques ou des modèles.

Les types d'entreprises permettent donc d'entrevoir de larges perspectives quand à « l'expérience métier » que le Mécanicien automobile pourra acquérir progressivement (généraliste, expérimenté ou spécialiste dans tel système, sur telle marque, etc.).

### **Évolution du métier**

Compte tenu de l'évolution très rapide des nouvelles technologies et du renouvellement continu des modèles de véhicules, le métier nécessite des compétences de plus en plus pointues.

Les pannes ou défauts dans les différents systèmes (alimentation en carburant, freinage, stabilisation du véhicule, climatisation, etc.) ont atteint un niveau de complexité tel qu'elles nécessitent d'être traitées par des techniciens spécialisés.

Les entretiens ou mises au point « courants » nécessitent la capacité d'utiliser un appareillage de contrôle sophistiqué. L'intervention sur certains éléments des systèmes complexes nécessite de la part du Mécanicien automobile d'intégrer les dernières évolutions techniques et le respect de procédures de travail très strictes.

# Bibliographie

## Dossiers et Rapports

- EDUCAM, « Rapport annuel 2007 », Bruxelles 2008
- EDUCAM, « Photo du secteur 2006 », Bruxelles 2008
- EDUCAM, « Photo du secteur 2005 », Bruxelles 2007
- EDUCAM, « Photo du secteur 2003 », Bruxelles 2006
- EDUCAM, « Prospective métier dans la mécanique automobile », Bruxelles 2009
- OBSERVATOIRE DES METIERS D'EDUCAM, « rapport de veille pour les secteurs relatif aux services automobile », Bruxelles, 2007
- BRUXELLES FORMATION, SERVICE ETUDES ET STATISTIQUES, « Ulysse, Etude du parcours du stagiaire après sa formation- 5ème enquête-2009 », Bruxelles, 2009.
- BRUXELLES FORMATION, SERVICE ETUDES ET STATISTIQUES, « Ulysse, Etude du parcours du stagiaire après sa formation- 4ème enquête-2007 », Bruxelles, 2008.
- BRUXELLES FORMATION, SERVICE ETUDES ET STATISTIQUES, « Ulysse, Etude du parcours du stagiaire après sa formation- 3ème enquête-2006 », Bruxelles, 2007.
- BRUXELLES FORMATION, SERVICE ETUDES ET STATISTIQUES, « Ulysse, Etude du suivi du parcours du stagiaire après sa formation- 2ème enquête-2005 », Bruxelles, 2006.
- CCFEE, « Etat des lieux de la formation professionnelle à Bruxelles 2005-2006 », Bruxelles, 2007
- REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, LE CABINET DU MINISTRE PRESIDENT, « Radioscopie sectorielle de l'emploi à Bruxelles », Bruxelles, 1993
- IBSA, cellule statistique, « indicateurs statistiques de la région de Bruxelles-Capitale », Bruxelles, 2007
- FEDERGON, « Radiographie de la politique de recrutement et des flux de travailleurs », Bruxelles, 2006
- ORBEM, OBSERVATOIRE BRUXELLOIS DU MARCHE DU TRAVAIL ET DES QUALIFICATIONS, « analyse des fonctions critiques en région de Bruxelles-Capitale en 2005 », Bruxelles, 2006 disponible sur [www.actiris.be](http://www.actiris.be)
- ACTIRIS, OBSERVATOIRE BRUXELLOIS DU MARCHE DU TRAVAIL ET DES QUALIFICATIONS, « analyse des fonctions critiques en région de Bruxelles-Capitale en 2006 », Bruxelles, 2007 disponible sur [www.actiris.be](http://www.actiris.be)

- ACTIRIS, OBSERVATOIRE BRUXELLOIS DU MARCHE DU TRAVAIL ET DES QUALIFICATIONS, « liste des fonctions critiques en région de Bruxelles-Capitale en 2007 », Bruxelles, 2007 disponible sur [www.actiris.be](http://www.actiris.be)
- FOREM, « Jobfocus carrossier », Charleroi, 2008, disponible sur [www.forem.be](http://www.forem.be)
- ORBEM, « rapport statistique 2004 », Bruxelles, 2005 disponible sur [www.actiris.be](http://www.actiris.be)
- ORBEM, « rapport statistique 2005 », Bruxelles, 2004 disponible sur [www.actiris.be](http://www.actiris.be)
- ACTIRIS, « rapport statistique 2006 », Bruxelles, 2007 disponible sur [www.actiris.be](http://www.actiris.be)
- DULBEA, J. MALEK MANSOUR, A. PLASMAN, R. PLASMAN, « Objectivation des pénuries sur le marché de l'emploi, rapport final », Bruxelles, 2006
- C. GENTHON, « analyse sectorielle : Méthodologie et application aux technologies de l'information », l'Harmattan, Paris, 2004

### **Articles**

- B. JULY, « La pénurie de talents frappe à l'échelle mondiale », dans référence, semaine 23/2008, p7, 2008
- C. DUMOULIN, « intéressé les jeunes au métiers de l'automobile », dans Federauto magazine mai/juin 2009
- P. DUYSINX, « évolution des Technologies et des Métiers de l'Automobile », dans Athena, n° 199, Mars 2004
- ANFA, « enquête attractivité des métiers de l'automobile » dans autofocus de janvier 2009
- EDUCAM, « dossier technique : la climatisation », dans info & tendance d'avril 2008.
- EDUCAM, « Electricité et Electronique : un défi passionnant et permanent » dans infi et tendance d'avril 2009
- DH, « Nissan dévoile sa voiture électrique » dans la DH du 03/08/2009

### **Pages de Sites Internet et bases de données consultées**

- Observatoire régional des métiers Provence, alpes, côte d'Azur, « 3 questions d'opportunité » disponible sur [www.orm-paca.org/out\\_serv02.html](http://www.orm-paca.org/out_serv02.html)
- Enseignement provincial et communal disponible sur [www.cpeons.be/t-home.html](http://www.cpeons.be/t-home.html)
- Base de donnée de Bruxelles formation concernant la formation pour adulte à Bruxelles (Droifor) disponible sur [www.droifor.be](http://www.droifor.be)
- Base de donnée Etnic relative à l'enseignement en communauté française disponible sur [www.statistiques.cfwb.be](http://www.statistiques.cfwb.be)

- Base de données des entreprises de TRUVO disponible sur [www.pagesdor.be](http://www.pagesdor.be)
- Base de données des entreprises de trends top 100 000 disponible sur [www.topcrew.be](http://www.topcrew.be)
- Base de données des entreprises du Kompass disponible su [www.kompass.be](http://www.kompass.be)
- Information métier sur [www.imt-b.actiris.be](http://www.imt-b.actiris.be)
- Statistique ONSS disponible sur [www.onss.be](http://www.onss.be)
- Statistique de la région bruxelloise sur [www.bruxelles.irisnet.be](http://www.bruxelles.irisnet.be)
- Sources Annonces : [www.forem.be](http://www.forem.be), [www.vdab.be](http://www.vdab.be), [www.actiris.be](http://www.actiris.be), [www.vlan.be](http://www.vlan.be), [www.optioncarriere.be](http://www.optioncarriere.be)
- Source FEBIAC sur [www.febiac.be](http://www.febiac.be)

