



Mécanicien Poids Lourds

Document réalisé par la MIP de Louhans (www.mip-louhans.asso.fr)

avec la collaboration de professionnels

Fiche n°1 réalisée en 2017

- Le mécanicien poids lourds exerce, selon la taille du garage, sous la direction du chef d'équipe, du chef d'atelier ou du chef d'entreprise qui répartit le travail entre les techniciens.
- Selon la fonction et la dimension de l'entreprise, le métier de mécanicien poids lourds peut prendre de multiples formes :



- Mécanicien de maintenance
- Mécanicien spécialiste
- Technicien confirmé
- Electricien spécialiste
- Technicien expert après-vente
- Opérateur maintenance pneumatiques...

Sommaire

- Fonctions _____ p1
- Conditions de travail _____ p4
- Qualités requises _____ p4
- Marché de l'emploi _____ p5
- Formations _____ p6

Paroles de professionnels

Ce garage concessionnaire porte la double enseigne IVECO/FIAT Pro. IVECO concentre les 2/3 de l'activité totale, tournée vers la maintenance des poids lourds (ex : le transport routier, les véhicules d'intervention ERDF, ...). FIAT Pro gère les véhicules utilitaires des artisans (les pépiniéristes, les plombiers, ...) et les camping-cars des particuliers.

La maison-mère située dans un département voisin, est gérée par un responsable d'agence qui assure, par ailleurs, des fonctions de commercial qu'il partage avec une autre personne. Le garage emploie également un chef d'atelier, Romain, arrivé il y a quelques mois maintenant dans l'entreprise. L'établissement comprend aussi 5 techniciens dont 1 spécialisé en électricité ainsi que des magasiniers et une secrétaire qui établit, en parallèle de toute la partie administrative habituelle, les factures définitives.

Le chef d'atelier fonctionne en binôme avec un chargé des garanties, Stéphane, qui gère l'atelier sur l'activité « véhicules utilitaires » et notamment les propriétaires des camping-cars. C'est d'ailleurs une clientèle différente, nous explique Stéphane. « Les chauffeurs et les artisans vous posent les clés sur le comptoir et s'en vont. Les propriétaires des camping-cars sont très attachés à leur véhicule. Il faut leur porter une certaine attention. »

Romain, chef d'atelier

Issu d'une formation en maintenance de véhicules agricoles (CAP), Romain a acquis, durant ses diverses expériences, un très haut niveau de technicité. Il fait plusieurs constats.

Fonctions

La maintenance préventive

- Afin d'anticiper le moindre incident, le mécanicien poids lourds multiplie les points de contrôle sur les équipements et procède ensuite à des réglages de base (sur la boîte de vitesse, l'embrayage, le moteur, les suspensions, ...).
- Il est chargé du passage aux mines des véhicules neufs avant leur première mise en circulation. Par la suite, il prépare les véhicules pour le passage aux contrôles techniques.

Sur quels véhicules?

- Les camions longue distance (super lourd)
- Les véhicules de livraison (porteurs)
- Les camions de chantier ou de transport de matériaux
- Les véhicules utilitaires (artisans)
- Les cars et les bus
- Les véhicules de voirie (bennes à ordures, nettoyage des rues)
- Les véhicules de secours et d'incendie

La réparation

- Systématiquement, à l'aide d'un logiciel, spécifique à chaque marque, le mécanicien va diagnostiquer une ou plusieurs pannes. Il branche un ordinateur portable directement sur la cabine du véhicule ou peut avoir recours, plus particulièrement, au lecteur OBD (On Board Diagnostic) pour l'identification des défauts de pollution.
- Il soumet ensuite un devis au client qui détaille le montant des pièces à commander et le coup de la main d'œuvre.

! Le mécanicien poids lourds peut être amené à travailler le samedi et à être d'astreinte la nuit en semaine et le week-end pour assurer les dépannages sur route.

- Quand il a l'accord du client, il démonte-remonte, vérifie et met au point le ou les organes en cause. Il termine par un essai contrôle.
- Les réparations portent sur les moteurs thermiques et équipements périphériques, les ensembles mécaniques et systèmes électriques, électroniques, et hydrauliques et les éléments de sécurité et de confort du véhicule.
- Par ailleurs, il peut avoir à accomplir des travaux de soudure et de petite carrosserie.
- Lors de la remise d'un véhicule, il est amené à dispenser des conseils d'ordre technique aux clients.

Pour faciliter leur manipulation (un moteur peut peser une tonne), les mécaniciens disposent d'outils ingénieux comme des palans ou une grue de levage, appelée chèvre d'atelier.

La préparation d'équipements neufs avant la livraison

Le mécanicien poids lourds mène différents types d'actions :

- le nettoyage ;
- l'installation d'équipements de sécurité (exemples : extincteur, gilets, triangle, ...);
- le contrôle des niveaux et de l'alignement ;
- la déclaration de sortie et l'immatriculation.

Qui fait quoi ?

- La réparation des ensembles mécaniques et électroniques est principalement gérée par les entreprises des réseaux constructeurs.
- L'entretien des pneumatiques est sous-traitée la plupart du temps à des entreprises spécialisées.
- Les opérations sur carrosserie sont en grande partie effectuées dans les concessions.
- Les garages indépendants gèrent, entre autres, les interventions sur chrono tachygraphe (22% de leur activité)

Un niveau de réglementation et de technicité de plus en plus élevé

- La gestion des véhicules tend à devenir exclusivement électronique, voire à l'avenir informatique (actuellement, le moteur et les boîtes de vitesse sont entièrement gérés par l'électronique).
- Les enjeux de la transition écologique ont entraîné « un verdissement » des compétences du métier. La norme antipollution Euro 6 (janvier 2014) a poussé les constructeurs à adopter des solutions de haute technologie.
- Le mécanicien doit également veiller au respect des règles en vigueur sur la sécurité des personnes (conducteurs et passagers).

Elever le niveau de formation

Compte tenu de l'évolution de la technologie, le mécanicien poids lourds doit se former constamment tout au long de son parcours professionnel, en suivant notamment de nombreux stages proposés par les constructeurs.

« La mécanique poids lourds est moins compliquée que celle des engins agricoles ou des travaux publics (TP) qui sont équipés en très grande majorité, de systèmes hydrauliques complexes, contrairement aux poids lourds. C'est donc facile de s'adapter. Par contre, passer de la mécanique poids lourds à la mécanique agricole ou TP est techniquement plus compliqué ! »
 Contrairement aussi au mécanicien du monde agricole ou du TP qui doit réparer sur site, au milieu d'un champ ou d'un chantier dans des conditions climatiques pas toujours faciles, un technicien poids lourds exerce 90% de sa fonction en atelier. Les dépannages sur route ne représentent environ que 5h du temps de travail des mécaniciens par semaine.

Mon travail, en tant que responsable d'atelier, se répartit entre la gestion du planning et de l'activité des mécaniciens, la réception des demandes des clients et la gestion du flux des pièces détachées en lien avec les magasiniers.

Quant aux techniciens, ils se voient confier, dans leur quotidien, deux grandes missions principales : la réparation et la préparation des véhicules neufs.

La réparation

Le mécanicien agit selon un mode opératoire précis et chronologique.

Romain réceptionne la demande du client et crée un fichier informatique. Un ordre de travail (« OT ») est édité à destination du technicien. Romain y note « l'essentiel » : par exemple « problème moteur » ou « EDC allumé au tableau de bord »... 9 fois sur 10, il s'agit d'un défaut technique, souvent un problème de fils électriques.

Le mécanicien va gérer la réparation depuis la phase d'identification de la panne jusqu'à la réparation. Il a une vision globale de son activité et une autonomie dans la gestion des tâches à effectuer sur le véhicule.

Avant d'entreprendre toute manipulation, le mécanicien doit d'abord donner, sur un ordinateur situé dans l'atelier, son numéro d'identification et le mettre en lien avec le numéro de l'ordre de travail attribué.

Il commence ensuite à rechercher la panne pour pouvoir poser un diagnostic. Il dispose pour ça d'un logiciel (propre à chaque marque, Easy pour IVECO et Witech pour FIAT Pro) qu'il branche sur la cabine du véhicule. Il commence une série de tests. Romain nous fait remarquer d'ailleurs que l'on parle davantage maintenant de « technicien » que de « mécanicien » car les tâches sont de plus en plus liées à l'électronique et bientôt à l'informatique.

Quand il a identifié le problème, le mécanicien peut s'adresser directement au magasin pour commander les pièces dites « légères ». Si par contre, la réparation s'avère coûteuse, il transmet l'information au chef d'atelier. Romain adresse alors au client un devis détaillé et passe commande quand il a la réponse.

Evolution de carrière

- Un mécanicien poids lourds peut :
 - Obtenir divers certificats de qualification professionnelle (CQP) proposés par la branche professionnelle. Ils permettent au mécanicien poids lourds de se former à différents niveaux (opérateur spécialiste en service rapide, technicien électricien, conseiller vendeur et technicien expert après-vente).
 - Evoluer en devenant technicien poids lourds, réceptionnaire après-vente, chef d'atelier, responsable de parc de véhicules industriels et du service après-vente.

Mécanique poids lourds, mécanique agricole et mécanique travaux publics (TP) : des exigences différentes

- Le métier.
 - La mécanique de travaux publics et surtout agricole est plus pointue en hydraulique, électronique, électricité et informatique. Par exemple, les tracteurs ont été très rapidement équipés d'ordinateurs de bord, de radars et de GPS. Les données parcellaires y sont préalablement enregistrées et l'agriculteur peut aussi obtenir, à terme, des résultats chiffrés sur les rendements de sa production. Un tel niveau de sophistication permet même aujourd'hui de conduire à distance une moissonneuse-batteuse.
 - Les pannes sont donc d'autant plus difficiles à détecter en mécanique agricole et exigent plus de technicité de la part des mécaniciens. Les conditions de travail sont aussi plus contraignantes qu'en mécanique poids lourds. L'entretien courant des machines agricoles a lieu à l'atelier tandis que les dépannages et les réparations s'effectuent sur le terrain, le plus souvent en plein champ ou dans les locaux de l'exploitation.
- La formation.
 - CAP maintenance des matériels option A « matériels agricoles », option B « matériels de TP et de manutention »
 - BAC Pro maintenance des matériels option A « matériels agricoles », option B « matériels de TP et de manutention »
 - BTS maintenance et après-vente des engins de TP et de manutention
 - BTS techniques et services des matériels agricoles (ex : agro équipement)
 - Titre professionnel mécanicien réparateur (niveau V)
 - Titre professionnel technicien de maintenance (niveau IV)

Quelques sites internet



- ANFA (association nationale pour la formation automobile) :
 - www.anfa-auto.fr
 - www.anfa-auto.fr/observatoire
 - www.metiersducamion.fr
- CNPA (conseil national des professionnels de l'automobile) : www.cnpa.fr

IVECO/FIAT Pro dispose de son propre réseau de pièces détachées. Le technicien passe commande au plus tard avant 16h, ce qui permet d'assurer une livraison dans la nuit. « Un véhicule poids lourd ou utilitaire, c'est l'outil de travail de l'entreprise. Il doit donc être immobilisé le moins longtemps possible ! » nous rappelle Romain.

Quand la panne est réparée, un premier test est réalisé, suivi de l'effacement du code panne. Pour finir, Romain, seul détenteur avec le directeur d'agence des permis poids lourds et supers lourds, effectue l'essai sur route.

Des évolutions techniques constantes et de plus en plus complexes

Jean-Paul, après son CAP en mécanique, a préparé la mention complémentaire maintenance moteurs diesel.

Il est actuellement technicien/électricien agréé IVECO. Il constate depuis une quinzaine d'années une évolution spectaculaire des techniques. A l'heure actuelle, l'électronique a surpassé la mécanique et dans quelques temps, l'informatique remplacera l'électronique. « Les autoradios sont déjà nettement informatisés. A l'avenir, la fibre optique semble être de plus en plus envisagée en remplacement du système filaire.

Avant, quand on allumait un bouton au tableau de bord, le courant alimentait les feux arrières directement par des fils. Aujourd'hui, quand vous appuyez sur la pédale de frein, vous alimentez les autres centrales du véhicule qui sont toutes interdépendantes les unes des autres. On appelle ça des multiplexes. C'est une technique qui consiste à faire passer plusieurs informations à travers un seul support de transmission. Un défaut de boîte de vitesse peut entraîner le blocage complet des freins. On compte jusqu'à 18 boîtiers à contrôler sur les poids lourds. Les pannes deviennent plus conséquentes et les durées des réparations s'allongent de plus en plus. Jean-Paul peut parfois passer d'une 1/2 journée à 3 jours sur le même véhicule pour identifier une panne. » Il se rappelle la fois où il a cherché une panne électrique due finalement à de l'eau qui s'était infiltrée dans les montants de portes. Une autre fois, les éclairages des camions, constitués de leds, ont pris feu et ont provoqué des courts-circuits. Il a fallu trois jours pour tester tous les fils car le camion avait été modifié dans un autre pays et il n'avait pas de schéma électrique.

La mise en service des véhicules neufs (IVECO et FIAT)

Le garage gère aussi la préparation des véhicules neufs avant leur mise en circulation. A partir d'un bon de préparation transmis par Iveco, le mécanicien va entreprendre différentes tâches : le nettoyage de la cabine, l'installation des équipements de sécurité (ex : extincteur, gilets, triangle, ...), le contrôle des niveaux, la pression des pneus et de l'alignement du volant, l'immatriculation et la déclaration de sortie.

Conditions de travail

Conditions de travail

- Travail dans un atelier qui peut être bruyant selon les travaux à effectuer.
- Une bonne condition physique est nécessaire. Très souvent debout ou dans des positions contorsionnées, le mécanicien porte des charges lourdes et encombrantes.
- Malgré des ateliers de plus en plus ventilés, l'air ambiant peut être chargé en pollutions gazeuses, liées aux émanations d'hydrocarbures et aux gaz d'échappement.
- Le rythme est soutenu et peut devenir parfois stressant. Le mécanicien poids lourds doit agir en un minimum de temps afin de réduire les contraintes d'immobilisation du véhicule et les coûts d'intervention qui coûtent chers aux clients.



Salaire

- Le niveau de rémunération semble plus avantageux qu'en mécanique automobile.
- En début de carrière, le mécanicien poids lourds perçoit, en moyenne, un salaire net qui se situe entre 1 100€ et 1 200€. Après dix années d'expérience, son salaire peut atteindre entre 1 500€ et 1 700€ net.
- Le revenu d'un mécanicien poids lourds varie également en fonction de son évolution professionnelle :
 - Technicien poids lourds : entre 1 200€ et 1 800€
 - Chef d'atelier : entre 1 500€ et 2 300€
 - Réceptionnaire : entre 1 500€ et 2 100€

Qualités requises

- Présenter un vif intérêt pour la mécanique.
- Esprit ouvert, observateur et curieux (goût pour l'analyse et la recherche) pour détecter les anomalies.
- Habileté manuelle et minutie : des pièces délicates sont manipulées, l'approximation n'est pas envisageable.
- Polyvalent et autonome : face à l'ampleur et à la diversité des réparations, il doit faire preuve d'organisation.
- Capacité à s'adapter face à l'évolution complexe des matériaux et des techniques.
- Qualités relationnelles : sens de l'écoute et du service. Il peut avoir la charge de restituer le véhicule au client, de lui détailler les travaux effectués et/ou expliquer le fonctionnement d'un équipement.
- Travail en équipe : être capable de solliciter d'autres techniciens présents sur le site.
- Rigoureux : respect de la documentation technique (décryptage des schémas de montage), des règles de sécurité et des réglementations en vigueur (être en mesure de pouvoir suivre des procédures à la lettre).
- Permis B exigé. Les permis C, CE ou D sont conseillés notamment pour le dépannage. La FIMO ou la FCO peuvent être demandées par certains employeurs.

Des interventions en lien avec d'autres professionnels

« Nous n'intervenons pas seuls sur les véhicules, que ce soit en réparation ou en neuf, précise Romain. Par exemple, les GPS sont gérés par une société spécialisée. On fait appel aussi à d'autres entreprises pour les pneumatiques et la « grosse carrosserie ». Même chose pour les utilitaires : les rayonnages en bois d'un utilitaire pour un menuisier seront sous-traités par une autre entreprise. J'insiste d'ailleurs beaucoup sur ce point : le mécanicien doit être capable de dire ouvertement « qu'il ne sait pas faire ». Mieux vaut passer le relais à quelqu'un d'autre que de faire mal. Ça permet de garder la confiance du client. »

Le management d'équipe

Romain manage toute son équipe. Il organise l'emploi du temps des 5 techniciens qui travaillent tous à temps complet. Quatre d'entre eux sont à 35 heures réparties sur 5 jours et 1 dernier à 39 heures réparties sur 5 jours. L'emploi du temps de chacun est clairement affiché sur un grand panneau, avec un système d'étiquettes qui bougent constamment en fonction de l'activité.

Romain évoque les contraintes physiques et posturales du métier. « Même si le garage est bien équipé (palans...), les pièces des véhicules peuvent être lourdes. On monte et on descend à répétition dans la fosse ou on est couché sous un camion qui goutte parce qu'il a passé la nuit dehors sous la pluie. On se retrouve souvent dans des postures inconfortables, sans compter l'exposition aux particules fines rejetées dans l'air. Par contre, les accidents restent assez rares. »

C'est pourquoi Romain accorde beaucoup d'importance à ce qu'il appelle lui-même « la ligne de vie » de l'atelier dont les maîtres mots sont : « l'autonomie, la confiance, l'équilibre des tâches et la communication, essentielle à la bonne circulation des informations ».

« Le remplacement d'un embrayage par exemple est une tâche particulièrement ardue. C'est une réparation qui demande, selon le type de véhicule, d'une 1h30 à 1 jour de travail. Je fais en sorte dans ce cas de ne pas donner un autre embrayage à la suite au même technicien. J'essaie de répartir au mieux les ordres de travail, en fonction de la pénibilité de la réparation. »

Romain tient à souligner qu'il ne souhaite pas que les techniciens travaillent dans l'empressement. Il est important pour lui de « prendre son temps » dans la mesure du raisonnable afin de produire un travail de qualité.

La formation continue

Quand on lui demande le niveau d'études des salariés, nous sommes surpris par le fait que la plupart ont un niveau CAP. « Les techniciens recrutés sont formés par la suite à la marque par le concessionnaire ».

Les tendances :

- L'emploi se maintient. Postes à pourvoir majoritairement en CDI et à temps plein.
- 1 500 offres d'emploi sont dénombrées chaque année en France.
- En 2012, 60% des établissements ont recruté, un taux d'embauche deux fois plus élevé que dans le secteur du véhicule particulier (Source : Autofocus, n°57, ANFA, Juin 2014).
- 1/3 des salariés actuels ont plus de 50 ans et vont partir en retraite dans les dix prochaines années.
- Par ailleurs, les entrepreneurs expriment des difficultés à trouver du personnel qualifié et à le garder par la suite.

! Tendance à l'élévation du niveau (Bac Pro préférable)

Où travaille-t-il?

- Un mécanicien poids lourds peut intervenir :
 - Chez les concessionnaires véhicules industriels et leurs réseaux d'agents ;
 - Dans les garages poids lourds spécialisés dans la maintenance et l'entretien. Activité en plein développement qui concurrence le réseau des constructeurs (exemples : AD Poids lourds, G-trucks)
 - Dans les garages poids lourds sans enseigne spécialisés (exemple : les pneumaticiens) ou généralistes ;
 - Dans les ateliers intégrés des transporteurs.

Exemple d'une annonce

Profil recherché :

- Justifier d'une expérience en mécanique poids lourd.
- Etre passionné par le métier
- Posséder un fort esprit d'équipe ainsi qu'un réel sens du service.

Missions du poste :

- Réaliser des actions d'entretien préventif sur les matériels et leurs équipements : contrôles visuels, contrôles d'usure
- Réaliser des actions d'entretien curatif au plan mécanique des véhicules et de leurs équipements
- Analyser les causes des pannes, diagnostiquer les défauts de fonctionnement
- Poser et déposer des organes du châssis et des équipements complémentaires
- Procéder à des réglages : injecteurs, parallélisme, jeu de roulements, boîte de vitesse
- Procéder à des travaux d'électricité, de soudure pour des réparations simples : châssis ou organes tels que moteurs, systèmes de freinage

Temps de travail :

- Temps complet (38h)

Romain encourage cependant très fortement les jeunes à poursuivre leurs études afin d'obtenir le BTS qu'il qualifie de plus technique et qui leur permettra de s'adapter aux évolutions technologiques des véhicules.

Romain veille aussi à ce que les techniciens soient formés régulièrement.

« Les évolutions technologiques sont constantes et il est nécessaire de se former régulièrement. Par exemple, la nouvelle norme environnementale « Euro 6 » demande aux constructeurs de limiter les émissions polluantes. Les techniciens injectent de l'Ad Blue dans le pot d'échappement. Une combustion chimique se produit et transforme 85% des polluants en vapeur d'eau ou azote inoffensif, rejetés ensuite dans l'atmosphère. Il a donc fallu apprendre à pratiquer cette technique. »

Deux modes de stage leurs sont proposés. D'une part, à partir d'une plateforme propre au groupe FIAT, chaque mécanicien dispose d'un compte de formation et assiste directement en ligne à des sessions gratuites d'enseignements d'une durée de 2 à 5 h. Le chef d'atelier lui-même peut également en bénéficier. Il a, par exemple, été formé à l'accueil du client. D'autre part, des stages obligatoires sont organisés à Trappes par exemple sur des thématiques telles que « les véhicules gaz ».

La visite de l'atelier

Après avoir répondu à notre première série de questions, Romain nous propose de nous diriger vers l'atelier. Un planning est disposé à l'entrée, à droite. Il reprend l'ensemble des OT et permet d'observer au premier coup d'œil l'état de l'avancement des opérations de maintenance.

Suite à l'arrivée de Romain dans le garage, l'atelier a fait l'objet d'un véritable réaménagement. « J'ai laissé aux techniciens une totale liberté dans la nouvelle attribution des espaces en fonction du type de véhicule : camping-cars, utilitaires et camions. Les mécaniciens ont pu s'approprier au mieux l'atelier et on a eu un vrai gain de place ! » Tout au fond, le mur a été divisé en deux : d'un côté, un espace réservé au tri sélectif (en complément de bennes entreposées à l'extérieur sur le parking) et de l'autre, des pièces détachées dont la garantie n'a pas encore excédée 6 mois. Cette réorganisation traduit également très bien l'esprit d'initiative et d'autonomie des mécaniciens. A l'intérieur même de l'atelier, une « loge » a été construite. Comme ça, le mécanicien peut s'adresser au magasinier pour connaître la disponibilité d'une pièce. Cet espace traduit le lien constant entre l'atelier et la réception.



Pour pouvoir exercer comme mécanicien poids lourds, il est nécessaire de posséder au **minimum** le « CAP Maintenance de véhicules option B véhicules de transport routier ». Il est possible de compléter par une des deux mentions complémentaires (« Maintenance des systèmes embarqués » ou « maintenance moteurs diesel »). Il existe aussi un Bac Pro et un BTS, ainsi que des CQP de la Branche professionnelle.

Les diplômes qui suivent sont accessibles par la **VAE** (validation des acquis de l'expérience)

En alternance (en Bourgogne Franche-Comté en 2016/2017)

	CAP maintenance des véhicules option véhicules de transport routier	MC maintenance des moteurs diesel et de leurs équipements	MC maintenance des systèmes embarqués spécialité véhicules industriels	Bac Pro maintenance des véhicules automobiles option véhicules de transport routier	BTS maintenance des véhicules option véhicules de transport routier
CFA de l'Automobile Mâcon (71) 03.85.20.97.00	OUI (seulement en apprentissage)	NON	NON	OUI (seulement en apprentissage)	OUI (seulement en apprentissage)
CFA Interprofessionnel Auxerre (89) 03.86.42.03.55	OUI (apprentissage ou contrat de professionnalisation)	NON	NON	NON	NON
CFA Hilaire de Chardonnet Besançon (25) 03.81.41 29 70	OUI (apprentissage ou contrat de professionnalisation)	OUI (apprentissage ou contrat de professionnalisation)	NON	OUI (apprentissage ou contrat de professionnalisation)	NON
Boisard Ecole de production Vaulx-en-Velin (69) 04.78.49.03.78	OUI (seulement en contrat de professionnalisation d'1 an. Enseignement uniquement des matières professionnelles, il faut posséder un diplôme de niveau V).	NON	NON	NON	NON

En formation continue



Technicien de maintenance poids lourds et autocars

Attestation de compétences

Programme :

- Mécanique : motorisation, transmission, liaison au sol, freinage
- Carrosserie peinture
- Economie d'entreprise et magasinage
- Electricité électronique : notions d'électricité, schématisation électrique, utilisation des appareils de mesure, test des faisceaux, approche du multiplexage, circuit de charge, circuit de démarrage, les capteurs, approche des systèmes embarqués (girouette, billetterie, radio-com, vidéo).

Pré-requis : maîtrise des savoirs de base et :

- En priorité : avoir une formation de niveau V (CAP/BEP) dans le domaine de la mécanique automobile ou des véhicules industriels
- OU avoir une expérience ou des aptitudes particulières en mécanique

Durée : 615h dont 175 en entreprise

Coût : formation financée par le Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté en 2017 pour les demandeurs d'emploi

Lieu : Lycée Viette à Montbéliard (25)

Contact : GRETA Nord Franche-Comté, 32 A rue des Grands Jardins, 25200 MONTBELIARD (03.81.99.17.00.)

Titre Professionnel « Mécanicien réparateur de véhicules industriels »

Diplôme équivalent à un CAP/BEP (Attention ! Ce diplôme du Ministère du Travail est bien **reconnu comme étant équivalent** à un CAP mais il n'est pas **reconnu** par la branche professionnelle. Toutefois, l'employeur peut décider de rémunérer le salarié au même niveau qu'un CAP).

Programme : entretenir et réviser périodiquement et préventivement les véhicules industriels, déposer, reposer et remettre en état les organes et sous-ensembles et installer les équipements optionnels et dépanner les véhicules de plus 3,5 tonnes

Pré-requis : maîtrise des savoirs de base (lire, écrire et compter)

Durée : 10 mois environ (1 435h dont 175 en entreprise)

Coût : voir organisme

Lieu : Saint-Germain-Laprade (43)

Contact : AFPA Auvergne - Centre du Puy en Velay, 04 71 05 39 64

Formation possible également à Egletons (Limousin), Cantin (Nord Pas de Calais) et Loudéac (Bretagne)

Pour connaître les organismes de formation proposant les CQP :

<http://www.anfa-auto.fr/rncsa/index>

Pour information, Technopolys à la Motte Servolex (dans le 73) propose le CQP Technicien expert après-vente véhicules utilitaires et industriels en contrat de professionnalisation en 1 an.

Contact : 04.79.65.04.90. / <http://technopolys.fr/>