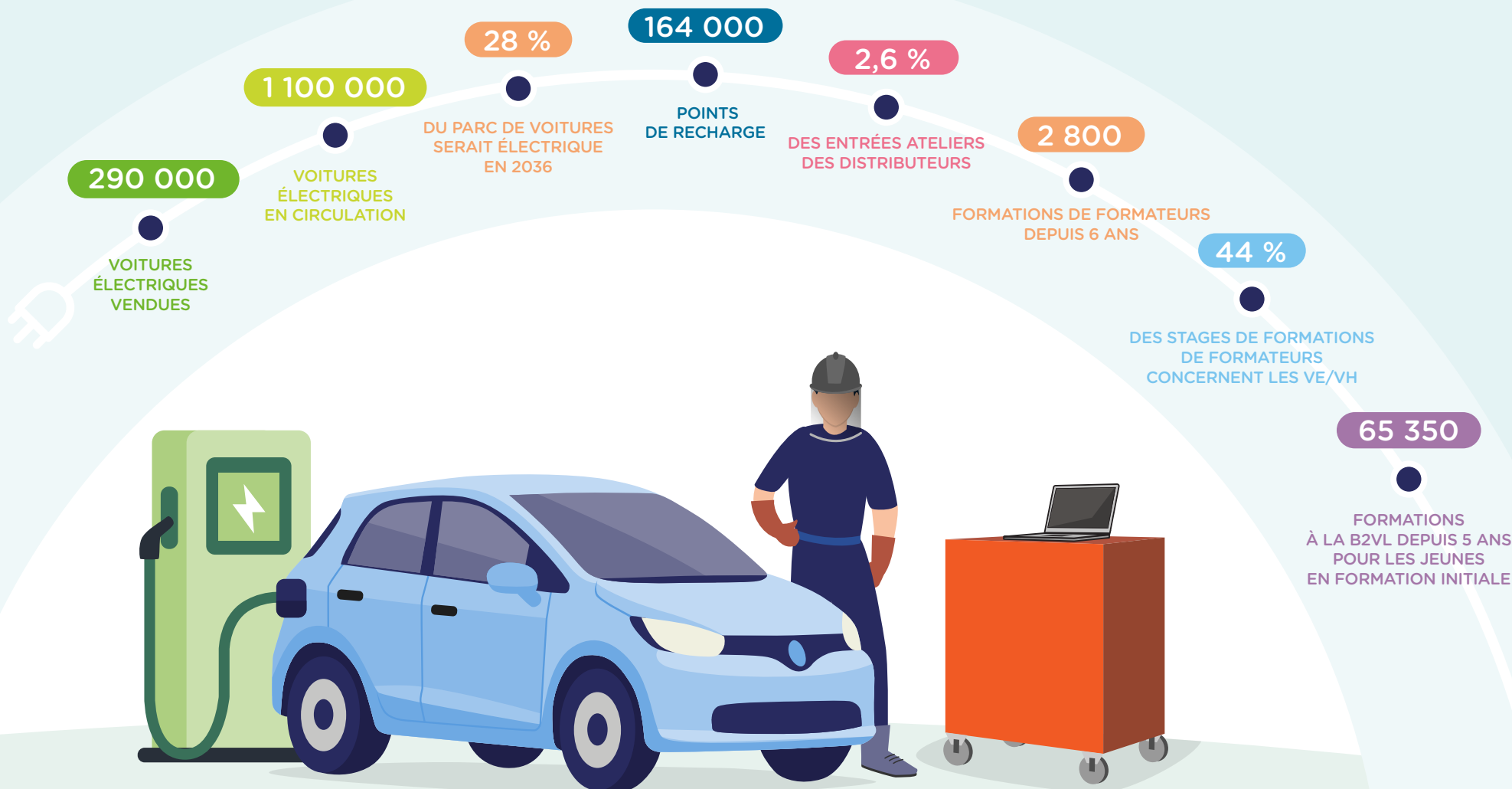


BAROMÈTRE DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

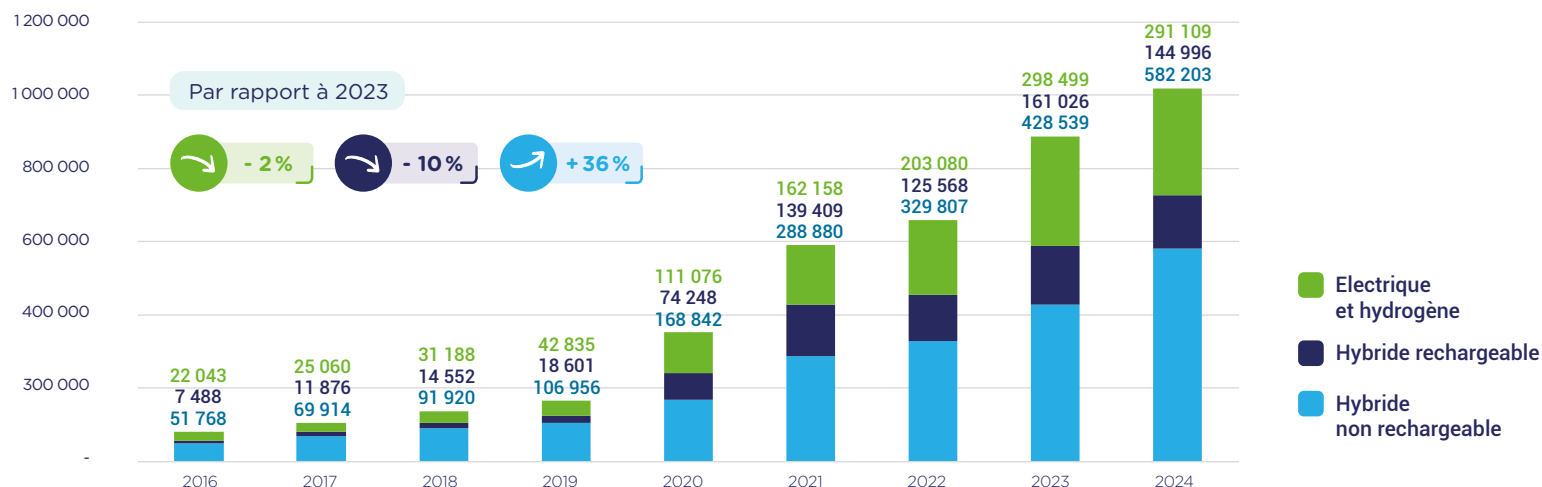
LES CHIFFRES CLÉS DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE : DU MARCHÉ À LA FORMATION



LE MARCHÉ DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE



ÉVOLUTION DES VENTES DE VOITURES NEUVES ÉLECTRIQUES

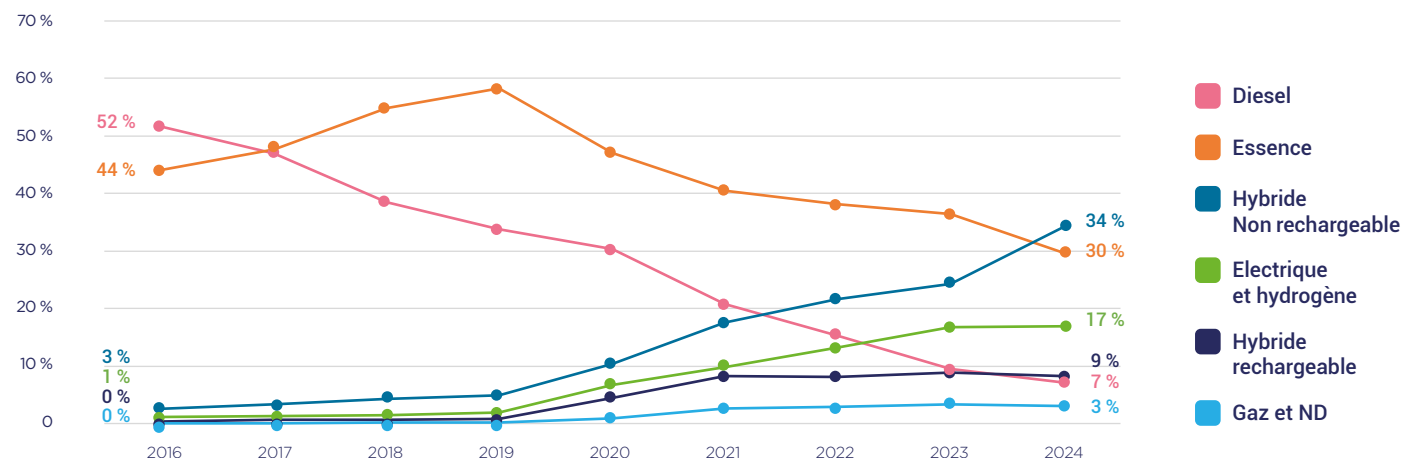


Les immatriculations de véhicules électriques (VE) et de véhicules hydrogènes (VH) ont fortement progressé depuis 2016 pour atteindre, en 2024, plus d'1 million de ventes dont 291 000 VE.

L'année 2024 a vu bondir les ventes de voitures hybrides non rechargeables avec + 36 % d'immatriculation. Les ventes de VE ont quant à elles diminué de 2 % par rapport à 2023.

Le mix énergétique des ventes de Véhicules Particuliers (VP) a été fortement modifié depuis 2016. La part du diesel est ainsi passée de 52 % des ventes à 7 % en 2024 au profit des motorisations électriques (17 %) et hybrides. L'hybride se développe plus fortement que prévu, atteignant respectivement 34 % pour l'hybride non rechargeable et 9 % pour l'hybride rechargeable. C'est donc 60 % des immatriculations de véhicules neufs en 2024 qui ont concerné un véhicule électrifié.

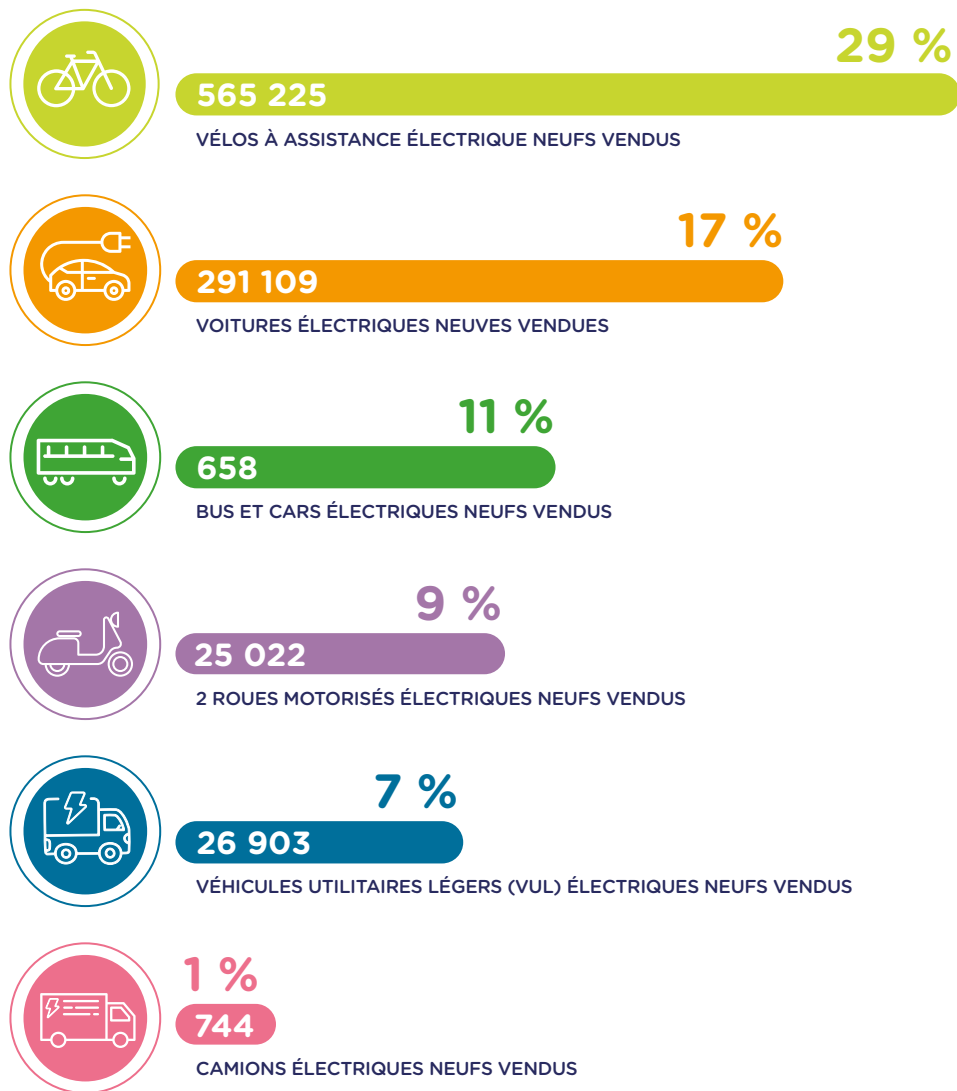
ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR TYPE DE MOTORISATION



LE MARCHÉ DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

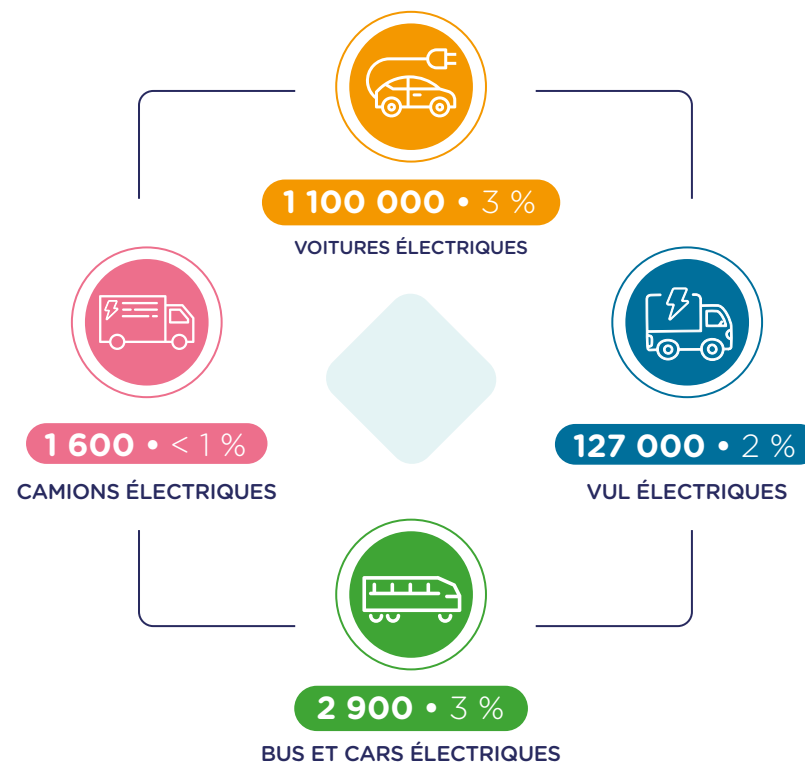


IMMATRICULATIONS VÉHICULES ÉLECTRIQUES NEUFS POUR L'ANNÉE 2024



Sources : SDES, Rsvero ; Champ : France Métropolitaine ; Union Sport et Cycle pour le vélo

PARC ROULANT VÉHICULES ÉLECTRIQUES ESTIMÉ AU 1^{ER} JANVIER 2025



Les motorisations électriques, en léger déclin en 2024 pour le VP, représentent néanmoins 17 % des ventes de véhicules neufs. Elles restent marginales pour les camions.

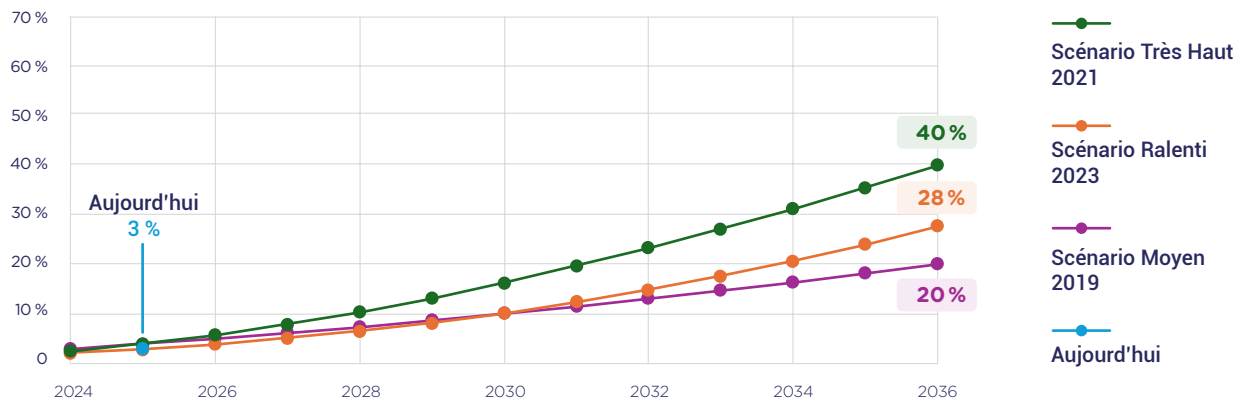
Les motorisations électriques représentent 3 % du parc de véhicules au 1^{er} janvier 2025. Les parcs mettent du temps à se renouveler.

Estimation au 1^{er} janvier 2025 - Source : SDES - Traitement ANFA

LE MARCHÉ DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

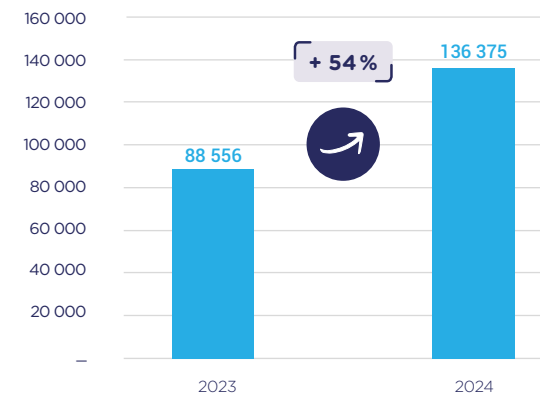


PROJECTION DE LA PART DES VE DANS LE PARC ROULANT - 3 SCÉNARIOS



Sources : Anfa

VOLUME DE TRANSACTIONS DE VOITURES ÉLECTRIQUES D'OCCASION



Source : Baromètre Mobilians - Avere avec AAA DATA



RÉTROFIT

Le retrofit électrique consiste à installer un kit de conversion permettant de transformer un véhicule thermique en véhicule électrique.

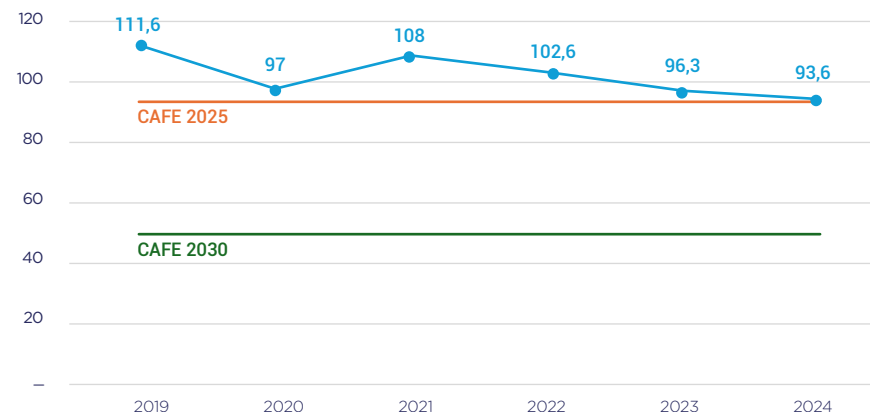
À ce jour, ces modèles ont été homologués :

- Renault Trafic 2 phase 1,
- Renault Master III phase 2,
- Citroën Jumpy,
- Peugeot Expert,
- Opel Vivaro,
- Fiat Scudo,
- 4L,
- R5 TL et GTL,
- 2CV,
- Twingo 1

Selon nos scénarios prospectifs, la part des véhicules électriques dans le parc se situerait entre 20 et 40% à l'horizon 2036. Selon notre dernier scénario, cette part atteindrait 28 % tandis que 55 % des voitures resteraient exclusivement thermiques.

Retrouvez plus d'informations dans l'Autofocus en ligne [Maintenance des véhicules particuliers](#)

ÉMISSIONS MOYENNES DE CO₂ SUR LES VP NEUFS VENDUS



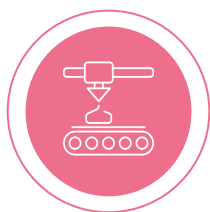
Source : AAA data dans Le Journal de l'Automobile



UN ÉCOSYSTÈME COMPLEXE

ENVIRON
5 400
STRUCTURES IDENTIFIÉES

ENVIRON
24 000
EMPLOIS ESTIMÉS



FABRICANTS

29

990



INSTALLATEURS / MAINTENEURS

5 096

19 500



OPÉRATEURS DE RECHARGE

89

2 876



OPÉRATEURS DE MOBILITÉ

18

172



SUPERVISEURS

9

124



ACTEURS PUBLICS

139

132



SERVICES DIVERS ET CONSEILS

7

144

Établissements avec une équipe notable présente en France

LE DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VE



NOMBRE TOTAL DE POINTS DE RECHARGE OUVERTS AU PUBLIC



243

POUR 100 000 HABITANTS



EN MOYENNE, DISPONIBLES

95%

DU TEMPS*



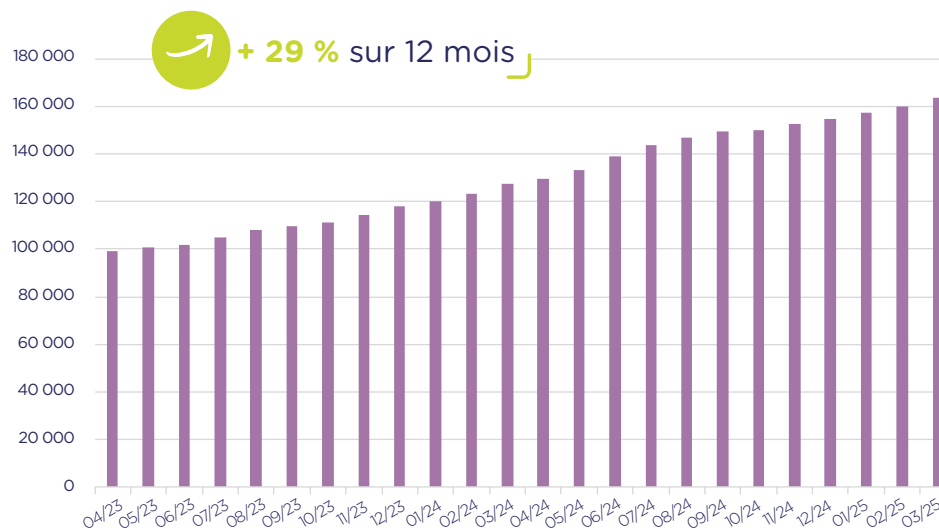
EN MOYENNE, UTILISÉS

22

FOIS DANS LE MOIS

*Modification du calcul de disponibilité par l'AVERE ; désormais la mesure de disponibilité correspond à la part moyenne du temps durant laquelle au moins un point charge d'une zone n'est ni occupé, ni hors service, ni en maintenance.

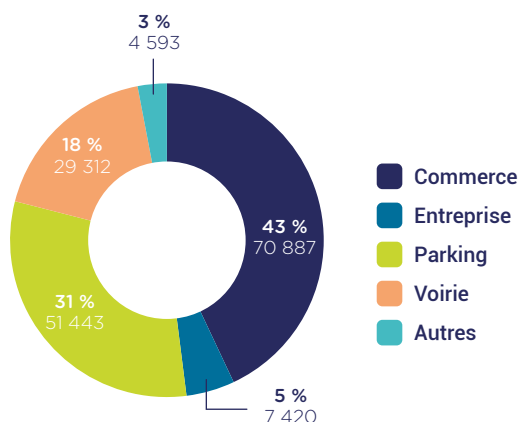
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE POINTS DE RECHARGE OUVERTS AU PUBLIC, SUR LES 24 DERNIERS MOIS



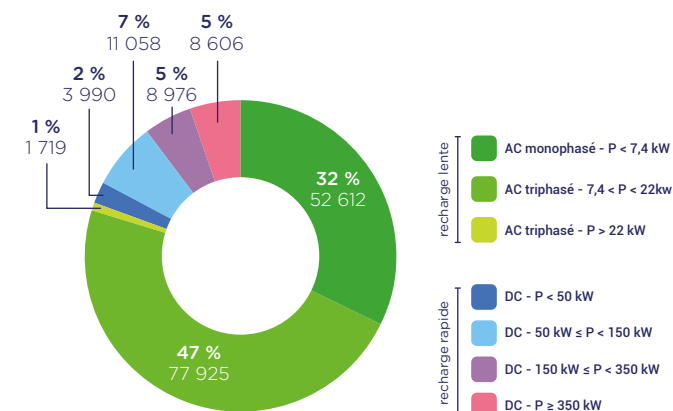
Le déploiement des IRVE se poursuit à un rythme soutenu : +29 % de points de recharge sur les 12 derniers mois.

La grande majorité des points de recharge se trouvent devant les commerces ou dans des parkings. 80 % des points de recharge fournissent du courant alternatif (recharge lente).

RÉPARTITION DES POINTS DE RECHARGE PAR SITE D'IMPLANTATION



RECHARGE SELON LA CATÉGORIE DE PUISSANCE





SUIVI DU DÉPLOIEMENT DU PROGRAMME ADVENIR SERVICES AUTO

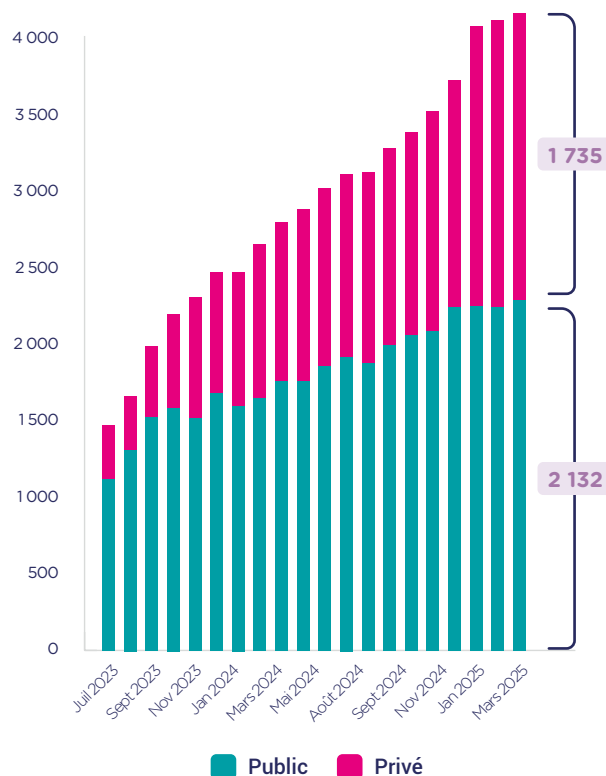
Le programme Advenir Services Auto accompagne les entreprises de la maintenance et de la réparation dans leur projet d'installation de bornes de recharge via des conseils et des subventions.

POINTS DE CHARGE (PDC)



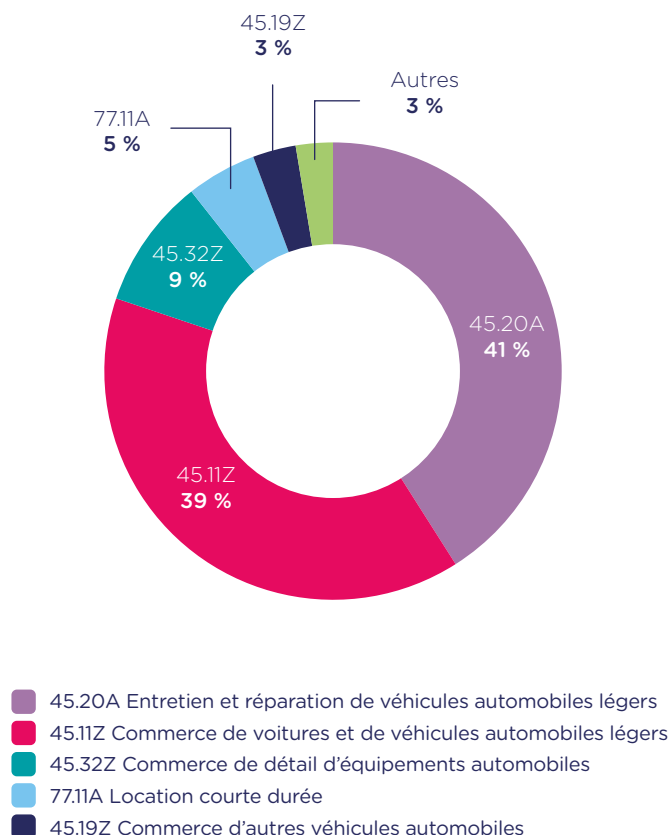
3 867 PDC FINANCÉS

depuis la signature de la convention en juillet 2022, dont **55 %** ouverts au public



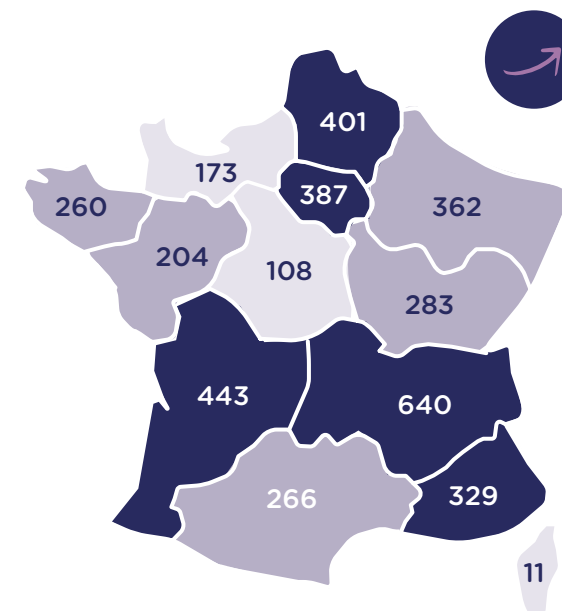
RÉPARTITION DES DEMANDES DE PRIME PAR TYPE D'ACTIVITÉ

TYPE D'ACTIVITÉS



NOMBRE DE PDC FINANCÉS PAR RÉGION

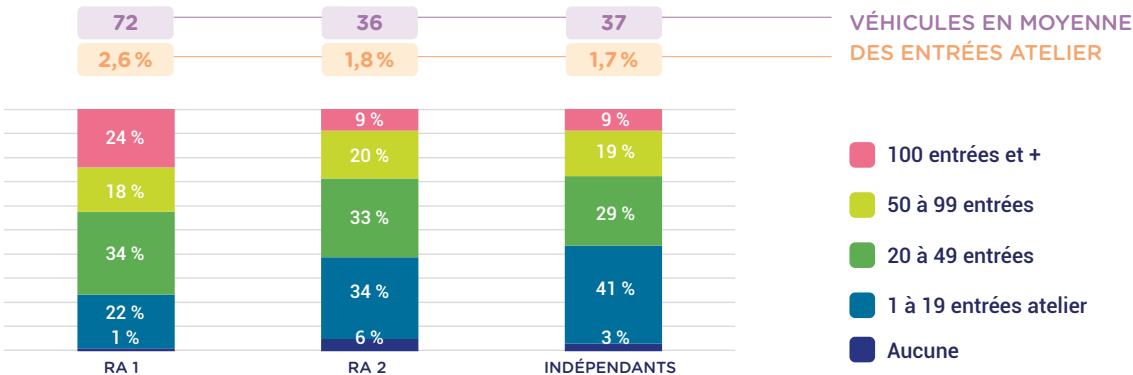
SELON LE LIEU D'INSTALLATION



Les loueurs courte durée ont intégré le programme depuis le 1^{er} janvier 2025.

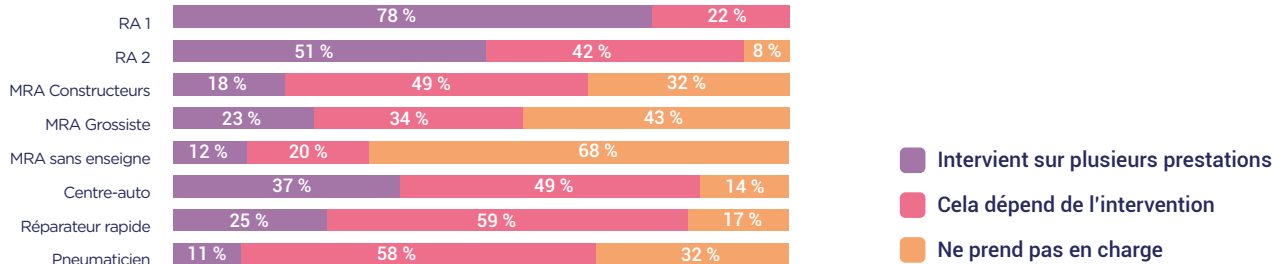


NOMBRE D'ENTRÉES ATELIERS RÉALISÉES SUR DES VE SUR LES 12 DERNIERS MOIS



Source : Gipa, Juin 2024

PRISE EN CHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES



Source : Gipa, Juin 2024

CONTRÔLES TECHNIQUES ET CENTRES DE VÉHICULES HORS D'USAGE

NOMBRE DE CONTRÔLES TECHNIQUES PÉRIODIQUES RÉALISÉS EN 2024		
Electrique	168 380	0,8 %
Hybride rechargeable	107 161	0,5 %
Hybride non rechargeable	422 864	1,9 %

Source : UTAC-OTC _ 23-01 Bilan 2024

NOMBRE DE VEHICULES PRIS EN CHARGE PAR LES CENTRES VHU EN 2022		
Electrique	1 086	0,09 %
Hybride rechargeable	115	0,01 %
Hybride non rechargeable	515	0,04 %

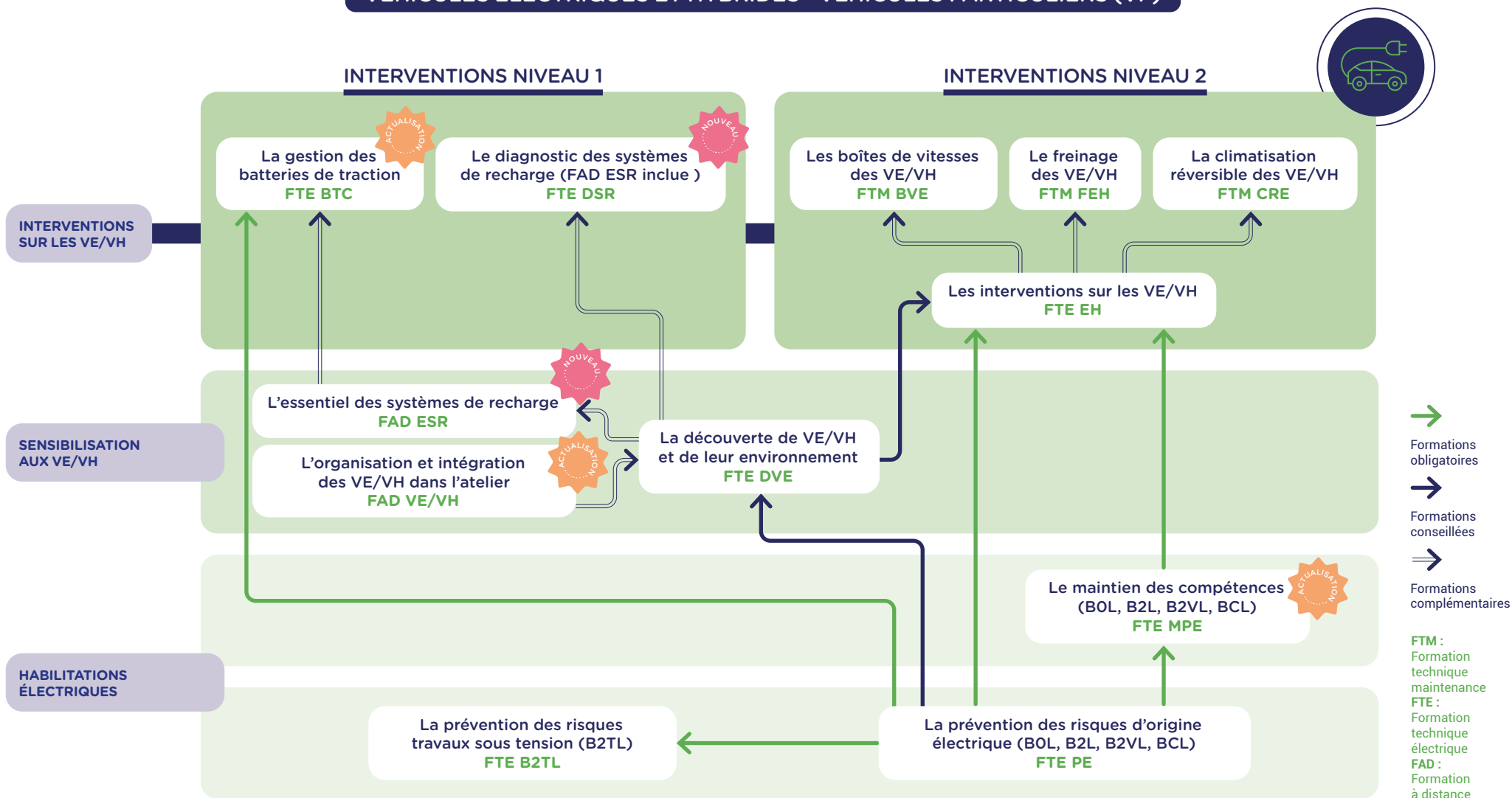
Source : Ademe _ Bilan 2022

En juin 2024, parmi les intervenants sur les VE, les distributeurs avaient pris en charge en moyenne 72 VE sur les 12 derniers mois. Les VE ont représenté entre 1,7 % des entrées atelier (pour les indépendants) et 2,6 % (distributeurs) sur une année. Les centres auto, réparateurs rapides et pneumaticiens déclarent des taux de prise en charge en forte progression par rapport à l'année précédente. 84 % des centres auto affirment prendre en charge le VE. Les motorisations électriques représentent une part encore très faible des contrôles techniques périodiques réalisés en 2024 (0,8 %) et des prises en charge dans les centres de véhicules hors d'usage en 2022 (0,09 %).



PARCOURS CONSEILLÉ

VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES - VÉHICULES PARTICULIERS (VP)





MAINTENANCE DES VÉHICULES UTILITAIRES ET INDUSTRIELS (VUI)

INTERVENTIONS
SUR LE VE/VH

Les interventions sur les VI électriques
FTV VE



HABILITATIONS
ÉLECTRIQUES

La prévention des risques d'origine électrique sur VUI
(BOL, B2L, B2VL, BCL)
FTV PEI *

La préparation à l'habilitation B2XL « opération batterie »
FTV HOB



Pour voir la totalité
des offres disponibles,
consultez
[notre site](#)

MAINTENANCE DES VÉLOS ET MOTOS

VÉLO

VÉLO ET MOTO

MOTO

SENSIBILISATION
AUX VE/VH

Le vélo à assistance électrique
FTY VAE

Sensibilisation aux batteries Lithium
FAD SBL

Les systèmes deux roues électriques
FTV VE



HABILITATIONS
ÉLECTRIQUES

Maintien des compétences
(BOL, B2L, B2VL, BCL)
FTE MPE

La prévention des risques d'origine électrique
(BOL, B2L, B2VL, BCL)
FTE PE

FTV :
Formation
technique VI
FTE :
Formation
technique
électrique
FTY :
Formation
technique
deux-roues

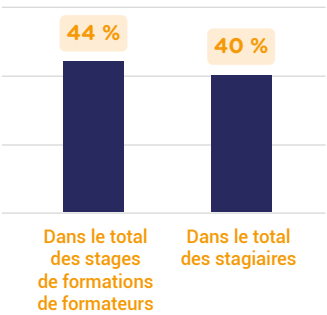
LA FORMATION DE FORMATEURS



LES RÉALISATIONS FORMATION DE FORMATEURS VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES DEPUIS 2019

RÉFÉRENCES	2019-2022	2023	2024
FTE PE La prévention des risques d'origine électrique sur véhicules automobiles	73 stages 554 stagiaires	27 stages 231 stagiaires	41 stages 368 stagiaires
FTE MPE Le maintien des compétences de prévention des risques électriques	54 stages 374 stagiaires	13 stages 73 stagiaires	10 stages 51 stagiaires
FTV HOB La préparation à l'habilitation « B2XL opération batterie »	5 stages 33 stagiaires	1 stages 8 stagiaires	2 stages 17 stagiaires
FAD VEVH Organisation liée à l'intégration de VE-VH dans l'atelier	70 stagiaires	41 stagiaires	30 stagiaires
FTE DVE La découverte des véhicules électriques et hybrides et de leur environnement			6 stages 45 stagiaires
FTE EH Les interventions sur véhicules électriques et hybrides	29 stages 224 stagiaires	11 stages 74 stagiaires	10 stages 63 stagiaires
FTE BTC (2023) La gestion des batteries de traction et la charge des véhicules électrifiés		10 stages 76 stagiaires	5 stages 34 stagiaires
FTM BVE (2023) Les boîtes de vitesses des véhicules électriques et hybrides		12 stages 101 stagiaires	5 stages 37 stagiaires
FTM CRE La climatisation réversible des véhicules électriques et hybrides			14 stages 117 stagiaires
FTM FEH Le freinage des véhicules électriques et hybrides			11 stages 78 stagiaires
FTY VE Les systèmes deux roues électriques	9 stages 63 stagiaires	2 stages 12 stagiaires	1 stage 6 stagiaires
FTY VAE (2023) Le vélo à assistance électrique		2 stages 14 stagiaires	
FTV VEH Les interventions sur les VUI électriques et hybrides		1 stage 6 stagiaires	1 stage 7 stagiaires

PART DU VE/VH EN 2024



Source : Anfa



Entre 2019 et 2024, plus de 2 800 formations de formateurs ont été réalisées dans le domaine du VE - VH.



En 2024, ces stages représentent 44 % de l'ensemble des stages formations de formateurs

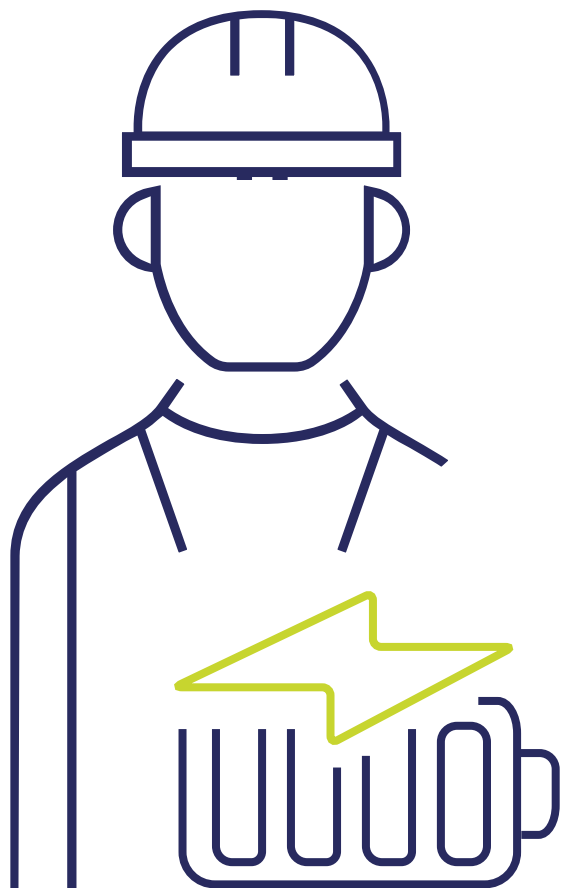


+5 points par rapport à l'année précédente



LES CERTIFICATIONS DE LA MAINTENANCE ET DU RECYCLAGE DES BATTERIES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

De nouveaux métiers dédiés à la réparabilité et au recyclage des batteries de véhicules électriques sont désormais reconnus au sein de la branche des services de l'automobile. Afin de répondre aux besoins des entreprises et d'accompagner les futurs salariés amenés à exercer ces emplois, 3 nouvelles certifications ont été créées (deux pour la maintenance et une pour le recyclage) et sont désormais inscrites au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP).



FILIÈRE MAINTENANCE DES VÉHICULES

Les deux certifications préparent leurs titulaires aux opérations de diagnostic et de remise en conformité des batteries de traction des véhicules électriques et hybrides. A ce titre, les futurs certifiés seront formés :

- à l'ensemble des étapes préparatoires aux interventions sur les batteries de traction
- à la dépose et repose des batteries de traction
- à l'ensemble des enjeux environnementaux et de sécurité : habilitation électrique B2TL, réglementations en lien avec les batteries de traction (passeport batterie, recyclage...)
- aux opérations de diagnostic des batteries de traction
- à la remise en conformité des batteries de traction : remplacement d'éléments, équilibrage de modules, paramétrage...
- En complément pour le CQP TEMBVE : la transmission des savoir-faire techniques, le conseil auprès de la clientèle sur l'usage et les règles de sécurité des véhicules électriques et hybrides.

Les CQP sont accessibles par la voie de l'alternance (contrat de professionnalisation), en formation continue, dans le cadre de dispositif à destination des demandeurs d'emploi, et par la VAE.



CQP TECHNICIEN EXPERT DE MAINTENANCE DE BATTERIES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

(RNCP39952) TEMBVE **NIVEAU 5**

Durée du contrat de professionnalisation :
8 à 12 mois

Prérequis :

Candidats titulaires du baccalauréat professionnel ou certification de niveau équivalent dans le domaine de la maintenance des véhicules

CQP TECHNICIEN DE MAINTENANCE DE BATTERIES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

(RNCP39979) TMBVE **NIVEAU 4**

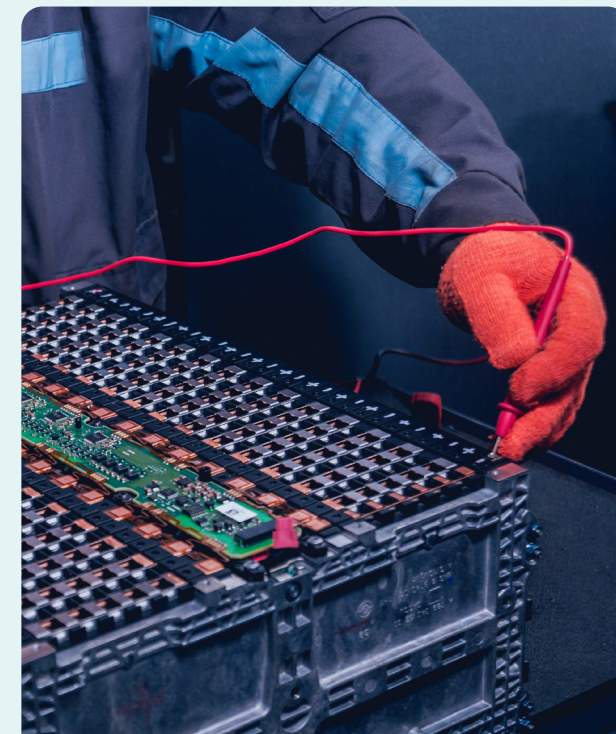
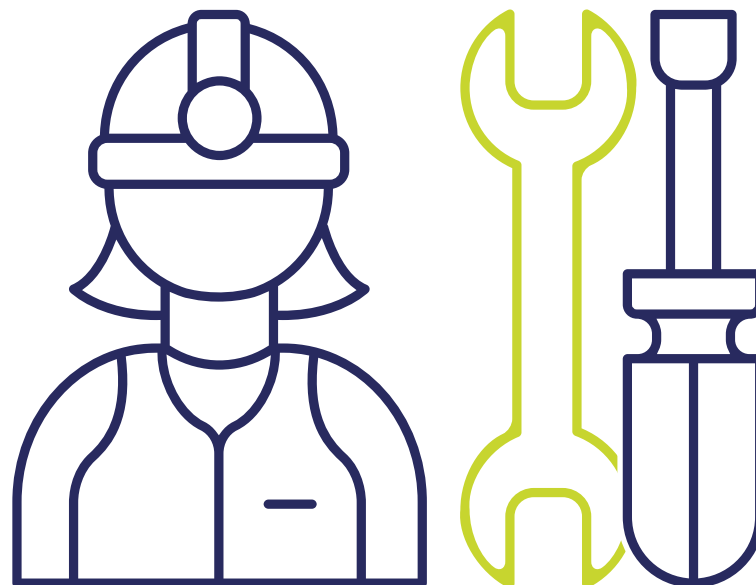
Durée du contrat de professionnalisation :
6 à 10 mois

Prérequis :

Candidats titulaires d'un CAP ou de niveau baccalauréat professionnel ou certification de niveau équivalent dans le domaine de la maintenance des véhicules



Les organismes de formation souhaitant déployer ces certifications peuvent dorénavant déposer une demande d'habilitation à l'ANFA. Un point de vigilance subsiste : l'organisme de formation devra être agréé pour former à l'habilitation électrique B2TL.



FILIÈRE DÉMONTAGE - RECYCLAGE

Le CQP TDVBE prépare ses titulaires aux activités de diagnostic et de démontage d'une batterie de traction en vue de qualifier sa destination finale (réemploi, seconde vie ou recyclage). A ce titre, ses futurs titulaires sont préparés :

- à l'ensemble des étapes préparatoires aux interventions sur les batteries de traction
- à la dépose des batteries de traction
- à l'ensemble des enjeux environnementaux et de sécurité : habilitation électrique B2TL, réglementations en lien avec les batteries de traction (passeport batterie, recyclage...)

- aux opérations de diagnostic des batteries de traction
- à la catégorisation et au stockage d'une batterie de traction : stockage, référencement, conditionnement, traçabilité...

Le CQP est accessible par la voie de l'alternance (contrat de professionnalisation), en formation continue, dans le cadre de dispositif à destination des demandeurs d'emplois, et par la VAE.

CQP TECHNICIEN DÉMONTEUR DE BATTERIES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

(RNCP39984) TDBVE **NIVEAU 4**

Durée du contrat de professionnalisation :
6 à 10 mois

Prérequis :

Candidats titulaires d'un CAP ou de niveau baccalauréat professionnel ou certification de niveau équivalent dans le domaine de la maintenance des véhicules ou du démontage-recyclage



Des passerelles existent entre les certifications de la maintenance des batteries et du démontage-recyclage. Les certifications partagent des blocs de compétences communs permettant aux futurs salariés de pouvoirs évoluer au sein des deux filières.

DOMAINE D'ACTIVITÉ MAINTENANCE BATTERIES DE VE

CQP TECHNICIEN EXPERT DE MAINTENANCE DE BATTERIES DE VE
CP, FC ET VAE
RNQSA : **ÉCHELON 12**

Diagnostic et démontage de la batterie d'un véhicule à propulsion électrique partielle ou totale

Planification des travaux sous tension

Remise en état de la batterie d'un véhicule à propulsion électrique partielle ou totale

Conseils et appui technique auprès du client et du conseiller client après-vente

Transmission des savoir-faire et connaissances techniques

CQP TECHNICIEN DE MAINTENANCE DE BATTERIES DE VE
CP, FC ET VAE
RNQSA : **ÉCHELON 9**

Diagnostic et démontage de la batterie d'un véhicule à propulsion électrique partielle ou totale

Planification des travaux sous tension

Remise en état de la batterie d'un véhicule à propulsion électrique partielle ou totale

DOMAINE D'ACTIVITÉ DÉMONTAGE RECYCLAGE BATTERIES DE VE

CQP TECHNICIEN DÉMONTÉUR DE BATTERIES DE VE
CP, FC ET VAE
RNQSA : **ÉCHELON 9**

Diagnostic et démontage de la batterie d'un véhicule à propulsion électrique partielle ou totale

Planification des travaux sous tension

Catégorisation et stockage de la batterie d'un véhicule à propulsion électrique partielle ou totale



LES DÉPLOIEMENTS DES CERTIFICATIONS DE COMPÉTENCES DE BRANCHE (CCB)

CCB

Réaliser l'entretien et la maintenance d'un véhicule électrique et hybride (RS6942)



Il est désormais enregistré au répertoire spécifique de France Compétences. Depuis sa création, deux expérimentations ont déjà eu lieu et ont permis de former à ce jour une dizaine de salariés de la branche. D'autres actions sont en cours de préparation afin d'accompagner les salariés de la branche des services de l'automobile sur l'ensemble du territoire métropolitain. Cette formation certifiante, complémentaire à un métier, prépare ses titulaires aux opérations d'entretien et de maintenance courante des véhicules électriques et hybrides : relevés des indicateurs de l'état de charge et de santé d'une batterie de traction, maintenance d'un système de freinage, d'un circuit de climatisation, préparation aux habilitations électriques visant les opérations d'ordres électriques et non-électriques sur véhicules électriques et hybrides (hors travaux sous tension)...

CCB

Conseils en electromobilité



Il est en cours d'expérimentation et tend à être déployé auprès des salariés de la branche des services de l'automobile. Ce certificat de compétences de branche prépare ses futurs titulaires à accompagner une clientèle aux solutions mobilités durables ou encore apporter des conseils liés à l'utilisation des véhicules électriques et hybrides et à leur écosystème. Ce certificat est accessible aux salariés de nombreux domaines : vente, location de véhicules, enseignement de la conduite, parc de stationnement...

Les deux certifications sont accessibles dans le cadre de la formation continue à destination des salariés et aux demandeurs d'emploi.

Les organismes de formation souhaitant déployer ces deux certifications peuvent déposer une demande d'habilitation à l'ANFA.



LA PRÉVENTION DU RISQUE ÉLECTRIQUE POUR L'ENSEMBLE DES CANDIDATS AUX CERTIFICATIONS DE BRANCHE

Les organismes de formation préparent les futurs titulaires de l'ensemble des certifications de branche (CQP et TFP) à minima à la formation pour le personnel averti depuis septembre 2024. Un guide pratique à la prévention du risque électrique et à destination des organismes de formation a été préparé à cet effet et est diffusé depuis le second semestre 2024 afin d'assurer une mise en œuvre par l'ensemble des acteurs de la formation dès la rentrée de septembre 2025.



LES AUTRES CERTIFICATIONS DE BRANCHE ET LES DIPLÔMES CAP / BAC PRO / BTS MAINTENANCE DES VÉHICULES : L'ÉLECTRIFICATION CONTINUE !

LA FILIÈRE DE LA MAINTENANCE DES VÉHICULES LÉGERS



Depuis le premier semestre 2024, les certifications en maintenance des véhicules légers ont été revues pour intégrer les dernières évolutions technologiques, notamment celles liées aux véhicules électriques et hybrides : diagnostic et remise en conformité des composants d'une chaîne de traction, diagnostic et maintenance des systèmes de freinage, de climatisation, des transmissions d'un VE/VH, des ADAS...

Du niveau 3 (TFP Mécanicien automobile) au niveau 5 (TFP Technicien expert après-vente automobile), ces certifications préparent les futurs professionnels à intervenir sur des véhicules thermiques, électriques et hybrides, pour des opérations d'ordre électrique et non électrique (hors travaux sous tension).

Leur déploiement est prévu à la rentrée 2025, à l'exception du CQP MMA (RNCP39727), dont le renouvellement au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP) est effectif depuis le second semestre 2024. Les premiers titulaires de ce CQP, formés à l'entretien et au remplacement de pièces d'usure sur tous types de motorisations, sont attendus dès l'été 2025.

LA FILIÈRE DE LA MAINTENANCE DES MOTOCYCLES



Les certifications de branche de l'entretien et la réparation des motocycles ont été revues afin d'intégrer les particularités du véhicule électrique à l'ensemble de la filière, du CQP Mécanicien de maintenance des motocycles jusqu'au TFP Technicien expert après-vente des motocycles (niveau 5). A ce titre, un bloc de compétences spécifique au diagnostic et à la remise en conformité de la chaîne de traction d'un motocycle a été créé. Ces certifications sont en cours de renouvellement au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP). Les premiers certifiés sont prévus pour le second semestre 2025.

LA RÉNOVATION DES DIPLÔMES DE L'ÉDUCATION NATIONALE

La délibération n°13-23 a mandaté l'ANFA pour contribuer aux travaux d'évolution des diplômes (CAP / BAC PRO / BTS) de la maintenance des véhicules. Depuis, les référentiels ont été revus avec un déploiement des nouvelles versions des CAP et BAC PRO de la maintenance des véhicules prévu pour la rentrée 2025. Le BTS rénové, quant à lui, sera déployé à l'horizon 2026.

Des réunions régionales seront organisées par l'Éducation Nationale afin d'accompagner les organismes de formation dans la préparation des déploiements à venir. La rénovation des diplômes du CAP et du BAC PRO vise principalement l'intégration des dernières technologies des véhicules et plus particulièrement les particularités des véhicules hybrides, électriques tels que les systèmes de climatisation réversible, le freinage régénératif, l'électronique de puissance, les ADAS...

LA FILIÈRE DE LA MAINTENANCE DES VÉHICULES UTILITAIRES ET INDUSTRIELS



Dans la continuité des autres domaines, la filière de la maintenance des véhicules utilitaires et industriels a été revue afin d'intégrer à l'ensemble de ses certifications les particularités de l'entretien et de la réparation des véhicules électriques et hybrides. Ces certifications allant du niveau 3 au niveau 5 seront déployées à partir du premier semestre 2026 par les organismes de formation habilités.

Les nouveautés intégrées dans ces certifications concernent le diagnostic et la remise en conformité des composants de la chaîne de traction d'un véhicule utilitaire et industriel, les particularités des moteurs diesel de véhicules hybrides, l'intégration des systèmes d'aides à la conduite (ADAS), ou encore le diagnostic et la maintenance des systèmes de climatisation réversible...



LES HABILITATIONS VE/VH

AVERTI

Permet de faire tous les travaux non électriques (pneumatiques, carrosserie...) sur un véhicule électrique dès lors qu'il est conforme. Il ne s'agit pas d'une habilitation, uniquement d'une formation.



B2L

Concerne les activités électriques sur un véhicule préalablement consigné (donc hors tension).



B2VL

Permet d'isoler les pièces nues sous tension avant la consignation du véhicule.



BOL

Concerne les activités non électriques (carrosserie, pneumatiques, etc) sur un véhicule préalablement consigné (donc hors tension).



BCL

Permet de réaliser la consignation.



B2TL

Permet le travail sous tension (ouverture des pack batteries par exemple).



B2XL

Concerne des opérations particulières pour certains métiers.



LA FORMATION AUX HABILITATIONS



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES CERTIFICATIONS MAINTENANCE VL

	BOL	B2L	B2VL	BCL	B2TL
MMA (Mécanicien de Maintenance Automobile)	×				
MA (Mécanicien Automobile)	×	×	×	×	
TE SMAVA (Technicien Expert SMAVA)	×	×	×	×	
TAVA (Technicien Après-Vente Automobile)	×	×	×	×	
TEAVA (Technicien Expert Après-Vente Automobile)	×	×	×	×	
OMBVE (Opérateur de Maintenance de Batteries de VE)					×
TMBVE (Technicien de Maintenance de Batteries de VE)					×
TEMBVE (Technicien Expert de Maintenance de Batteries de VE)					×



L'ensemble des certifications de branche (CQP et TFP) préparent au minimum au niveau averti depuis septembre 2024.



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES CERTIFICATIONS CONTRÔLE TECHNIQUE

	B2XL Contrôleur Technique
CT VL (Contrôleur Technique VL)	×
CT PL (Contrôleur Technique PL)	×
CTC VL (Contrôleur Technique Confirmé VL)	×
CTC PL (Contrôleur Technique Confirmé PL)	×



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES CERTIFICATIONS MAINTENANCE VUI

	BOL	B2L	B2VL	BCL	B2TL Opération Batterie
OVDE (Opérateur Vérification Dispositifs Embarqués)	×				
MMVUI (Mécanicien Maintenance VUI)	×				×
MVUI (Mécanicien VUI)	×	×	×	×	×
ES VUI (Electricien Spécialiste VUI)	×	×	×	×	×
TC VUI (Technicien Confirmé VUI)	×	×	×	×	×
TCM VUI (Technicien Confirmé Mécanique VUI)	×	×	×	×	×
TEAVVUI (Technicien Expert Après-Vente VUI)	×	×	×	×	×



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES CERTIFICATIONS DÉPANNAGE REMORQUAGE

	B2XL Dépannage	B2XL Opération Batteries
DRVVL (Dépanneur Remorqueur VL)	×	
DRPL (Dépanneur Remorqueur PL)	×	×



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES CERTIFICATIONS DE LA MAINTENANCE MOTOCYCLES

	BOL	B2L	B2VL	BCL
MMM (Mécanicien de Maintenance Motocycles)	×			
TM (Technicien motocycles)	×	×	×	×
TEAVM (Technicien Expert Après-Vente Motocycles)	×	×	×	×



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES CERTIFICATIONS DU DÉMONTAGE RECYCLAGE

	B2TL
TDBVE* (Technicien Démoniteur de Batteries de VE)	×



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES DIPLÔMES DES SERVICES AUTO

	BOL	B2L	B1VL	B2VL	BCL
CAP Maintenance des véhicules (option A, B ou C)			×		
CAP Maintenance des véhicules (option A, B ou C)				×	×
BTS Maintenance des véhicules (option A, B ou C)				×	×
CAP Carrossier Automobile	×				
CAP Peintre Automobile	×				
BAC PRO Carrossier Peintre Automobile	×				

LA FORMATION AUX HABILITATIONS



NOMBRE DE FORMATIONS AUX HABILITATIONS EN FORMATION INITIALE

	CERTIFICATIONS (uniquement alternants)		DIPLÔMES		TOTAL (certifications + diplômes)	
	2024/2025	Cumul 20/21 - 24/25	2024/2025	Cumul 20/21 - 24/25	2024/2025	Cumul 20/21 - 24/25
Averti	2 199	4 654			2 199	4 654
B0L	875	4 266	7 587	26 501	8 462	30 767
B2L	845	4 041			845	4 041
B1VL			7 292	33 686	7 292	33 686
B2VL	845	4 041	12 833	61 311	13 678	65 352
BCL	845	4 041	12 833	61 311	13 678	65 352
B2XL Opération Batterie	103	543			103	543
B2XL Contrôleur Technique	45	169			45	169
B2XL Dépannage		39				39



La formation aux habilitations ne garantit pas que la personne formée sera bel et bien habilitée à l'issue de sa formation. L'habilitation est la reconnaissance par l'employeur de la capacité d'une personne placée sous son autorité à accomplir en sécurité, vis-à-vis du risque électrique, les tâches confiées. Le recyclage des habilitations est préconisé selon une périodicité (3 ans maximum) ou dès lors que les activités évoluent.



RÈGLEMENTATIONS

- Les accords de Paris (COP 21) de 2015 ont été déclinés en un «pacte vert européen (ou "Green Deal")» qui se décline lui-même en plusieurs règlements.

- Le règlement UE 2019/631 modifié le 19 avril 2023 (réglementation Fit for 55) impose :

- De 2020 à 2024 : une moyenne de 110 grammes de CO₂/km pour l'ensemble des VP neufs vendus par constructeur en Europe (nouveau cycle WLTP).

- De 2025 à 2029 : Une moyenne de 93,6 grammes de CO₂/km (cycle WLTP) pour l'ensemble des VP neufs et une moyenne de 153,9 grammes de CO₂ pour l'ensemble des VUL neufs vendus

- À partir de 2030 : une moyenne de 49,5 grammes de CO₂/km pour l'ensemble des VP neufs (-55% par rapport à la moyenne d'émission de 2021) et une moyenne de 90,6 grammes de CO₂ pour l'ensemble des VUL neufs vendus

- À partir de 2035 : un objectif de 0g de CO₂/km sur l'ensemble des véhicules neufs vendus en Europe.

La Commission Européenne a introduit de la flexibilité en lissant l'objectif demandé pour 2025 sur trois ans afin de permettre aux constructeurs de compenser un dépassement de l'objectif la première année par des résultats plus bas les années suivantes.

Une clause de révision de cette réglementation prévue en 2026 pourrait assouplir ce calendrier et donner plus de place à des formes d'hybridation ou à des carburants alternatifs.

- Le règlement UE 2019/1242 établit les standards d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds immatriculés : l'objectif de réduction de 15 % des émissions de CO₂ à partir de 2025 (par rapport à 2019) est porté à 45 % pour les véhicules qui sortiront des usines en 2030, 65 % pour la génération 2035 et 90 % pour celle de 2040.

L'objectif « zéro émission » est visé pour l'ensemble des bus urbains neufs qui seront mis en circulation en 2035 (avec un objectif intermédiaire de 90% dès 2030).

- La loi de finance de 2025 a renforcé les obligations des entreprises à verdier leurs flottes avec :

- Une taxe incitative progressive pour les flottes privées de plus de 100 véhicules qui ne respectent pas le calendrier d'intégration des véhicules à faible émission fixé par l'article L. 224-6 du code de l'environnement. (l'Etat et les collectivités disposent de leur propre calendrier de verdissement)

- Une réforme des avantages en nature qui augmente sensiblement le forfait sur lesquels sont calculées les impôts sur le revenu et les taxes annuelles de l'entreprise **pour les véhicules thermiques (a contrario des VE).**

- Les aides à l'acquisition de véhicules propres sont inscrits dans la Loi d'Orientation des mobilités de 2019 mais ses modalités varient chaque année en fonction des lois de finance :

- Les bonus : en 2025 ils sont supprimés pour les VUL mais se maintiennent pour les VL, limités à 4000 € max en fonction du score environnemental du véhicule.

- Les malus : En 2025, le seuil de déclenchement est abaissé à 113g CO₂/km et le malus maximal est porté à 70 000 €. Un malus rétroactif sur les véhicules d'occasion se mettra en place à partir de 2026.

- Les primes à la conversion : elles sont supprimées en 2025.

- Le leasing social : il devrait être maintenu en 2025 sur une enveloppe moitié plus faible qu'en 2024 pour l'acquisition de véhicules conditionnés par le score environnemental du véhicule.

- Les fiches CEE : mises en place en 2025, elles permettent de récupérer des crédits CO₂ d'entreprises émettrices pour financer l'achat d'un VL, d'un VUL ou d'un poids- lourd.

- La loi Climat et Résilience de 2021 prévoit l'instauration de ZFE (zones à faibles émissions) dans les 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants dits « territoires de vigilance », avant la fin de l'année 2024 (sauf dérogation). La seule obligation légale est de restreindre l'accès aux véhicules immatriculés avant le 31 décembre 1996. Ces ZFE doivent couvrir au moins 50 % de la population de la métropole. Pour deux agglomérations « territoires ZFE » dépassant les seuils limites européens (Paris et Lyon), des restrictions minimales sont fixées : interdiction des crit'air 5 en 2023, 4 en 2024 et 3 en 2025.

- Depuis le 1^{er} janvier 2025, l'article 64 de la Loi d'Orientation des Mobilités, modifié par l'article 118 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets prévoit l'**obligation d'un point de recharge pour les véhicules électriques** pour tous les bâtiments ouverts au public existants (**dont parkings gérés en DSP, régie ou via un marché public**) disposant d'un parking de plus de 20 places. Cet emplacement doit également permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite. En outre, ces parcs de stationnement doivent disposer **d'un point de charge par tranche de 20 emplacements supplémentaires** mais l'obligation peut être assouplie si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires.

- Le décret n° 2021-153 du 12 février 2021 oblige les concessionnaires d'autoroutes à équiper toutes leurs stations- service de bornes de recharge rapide pour les véhicules électriques avant le 1^{er} janvier 2023.



EN 2023, LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES TRANSPORTS INTÉRIEURS ATTEIGNAIENT 126,8 MILLIONS DE TONNES ÉQUIVALENT CO₂

(dont 90 % imputables aux voitures, poids lourds et véhicules utilitaires légers).



CE CHIFFRE EST EN BAISSÉ DE 3,4 % PAR RAPPORT À 2022, NOTAMMENT GRÂCE À L'ÉLECTRIFICATION DU PARC ROULANT.

Source : SDES, Chiffres clés des transports



L'ESSENTIEL

Le baromètre du véhicule électrique, créé par l'Observatoire des métiers des services de l'automobile, regroupe les données statistiques concernant le déploiement de cette nouvelle technologie, aussi bien en termes de marchés (immatriculations, parcs roulants), qu'en termes d'infrastructures, d'activités de maintenance et réparation et enfin de formation. Il vise à aider les acteurs de la branche des services de l'automobile à mieux évaluer et anticiper les besoins en compétences qui émergent en même temps que cette nouvelle motorisation se développe.

Il présente également l'effort de formation de la branche pour répondre à ces nouveaux besoins, en particulier pour préparer les compétences de demain en adaptant les certifications (via les habilitations nécessaires) mais aussi pour former les formateurs des lycées et CFA à ces nouvelles technologies.

Les ventes de véhicules électriques ont stoppé leur progression en 2024 mais représentent une part importante du mix énergétique. Le parc roulant met du temps à se renouveler mais ce dernier pourrait être constitué pour près de la moitié de véhicules à motorisation électrique (ou hybride) dès 2036, selon un de nos scénarios. Il est donc primordial d'anticiper les besoins en compétences qui sont et seront à l'œuvre pour vendre, louer, maintenir, réparer, contrôler et recycler ces véhicules, en toute sécurité.



NOUVEAUTÉ !

Toutes les données clés des services de l'automobile disponibles en ligne !

Retrouvez tous les chiffres en tableaux dynamiques sur Dataviz auto [en cliquant ici](#)

À PROPOS DE L'ANFA

L'ANFA est chargée par la Commission Paritaire Nationale de la mise en œuvre de dispositifs relevant de la politique nationale de formation de la branche des Services de l'Automobile. À ce titre, l'ANFA :

- anime l'Observatoire des métiers des services de l'automobile (OPMQ de branche) et apporte une expertise dans le cadre de la GPEC,
- propose une ingénierie des dispositifs de formation professionnelle,
- élabore des certifications,
- assure la promotion des métiers,
- développe l'apprentissage, notamment via les réseaux des CFA Pilotes et des Lycées professionnels partenaires.

Directeur de la publication : Guillaume Faurie

Directrice de rédaction : Valérie Chiron

Rédaction : Marie-Sophie Girardin, Niluphar Ahmadi et Sophie Doste

Édition et création : Service Communication ANFA

Observatoire ANFA

2, rue Capella - 44470 Carquefou

Tél. : 02 44 76 21 50

observatoire@anfa-auto.fr • www.anfa-auto.fr

