



Simple moyens de transport pour les uns, véritables bijoux pour les autres, les voitures et les camions nous rendent service et nous font rêver. Ce n'est pas pour rien qu'autant de jeunes choisissent les apprentissages d'assistant-e en maintenance d'automobiles AFP, de mécanicien-ne en maintenance d'automobiles CFC et de mécatronicien-ne d'automobiles CFC. Chacun de ces métiers répond à des exigences différentes, ce qui permet à tous les candidats de suivre la formation qui leur convient, quel que soit leur niveau scolaire. Les assistants exécutent des travaux simples d'entretien et de réparation de véhicules. Les mécaniciens travaillent de manière autonome sur des dispositifs complexes tels que l'embrayage, la boîte de vitesses ou les suspensions. Par rapport à leurs collègues, les mécatroniciens s'occupent en plus des systèmes électriques et électroniques embarqués, qu'ils contrôlent et réparent. Le secteur automobile s'adapte constamment à l'évolution rapide des technologies; les garages utilisent aujourd'hui aussi bien des logiciels de diagnostic que des outils manuels.



MÉCATRONICIEN/NE D'AUTOMOBILES

CFC

MÉCANICIEN/NE EN MAINTENANCE D'AUTOMOBILES

CFC

ASSISTANT/E EN MAINTENANCE D'AUTOMOBILES

AFP

Remettre les poids lourds en circulation

Noemi Bapst, 18 ans

Mécatronicienne d'automobiles CFC
(orientation véhicules utilitaires)
en 3^e année de formation

Portrait

Le garage où travaille Noemi Bapst pourrait facilement abriter plusieurs courts de tennis. Il faut de la place car ici, ce ne sont pas des voitures qu'on contrôle et répare, mais de grands véhicules utilitaires.

ADe nombreux engins des marques Scania et Iveco sont alignés dans la gigantesque halle: de la camionnette aux énormes machines agricoles en passant par les semi-remorques, on trouve ici de tout. Plusieurs services et dépannages ont lieu en même temps et les bruits sont amplifiés dans l'atelier. «Dans mon métier, il ne faut pas avoir l'oreille sensible», prévient Noemi Bapst.

Moteurs, boîtes de vitesses, châssis

Affairée sur le moteur d'un camion, l'apprentie est en train de vérifier le jeu de soupapes. Pour ce faire, elle y glisse une petite lame en métal d'une épaisseur bien précise. La lame doit pouvoir bouger sans problème. «Un certain espace est nécessaire, car les pièces se dilatent lorsque le moteur devient chaud. Mais elles doivent continuer à se mouvoir sans frottement», explique Noemi Bapst.

La jeune femme descend ensuite dans la fosse sous le véhicule pour contrôler l'embrayage. Elle vérifie en particulier que la garniture du disque n'est pas trop usée et qu'elle a encore suffisamment d'épaisseur. En l'occurrence, tout est en ordre! Si cela n'avait pas été le cas, l'apprentie aurait dû démonter la boîte de vitesses et changer l'embrayage. Pour contrôler les roues, Noemi Bapst doit d'abord dégager leur partie centrale de l'essieu. Au passage, elle examine aussi les freins. A la fin, elle remet tout en place avec l'aide d'un collègue.

Systèmes high-tech

Une fois que la jeune femme a fini d'inspecter, de réparer et de nettoyer le camion, elle le sort dans la cour extérieure. «J'adore dépla-



cer ces géants d'acier. Mais pour le moment, je n'ai le droit de conduire que dans l'enceinte de l'entreprise, car je n'ai pas encore mon permis», précise-t-elle.

L'apprentie passe ensuite à un autre véhicule, dont elle doit vérifier le système électronique. Un coup d'œil à la boîte à fusibles suffit pour se rendre compte de la complexité des composants. Cela ne ressemble en rien aux fusibles qu'on trouve dans les bâtiments. Capteurs, ordinateur de bord, GPS, ABS (système

anti-blocage des roues), boîtier de commande moteur: tels sont quelques-uns des systèmes high-tech qui équipent les véhicules utilitaires modernes. Noemi Bapst branche un ordinateur portable à l'intérieur de la cabine: elle peut maintenant détecter d'éventuels problèmes grâce à un logiciel de diagnostic et adapter les réglages.

Révisions et dépannages

«J'effectue beaucoup de travaux de maintenance. Ce n'est pas si compliqué et c'est souvent vite fait», relève la jeune femme. «Mais il y a aussi des tâches qui nous occupent pendant plusieurs jours, comme la révision d'un moteur défectueux. Nous ne pouvons pas simplement remplacer la pièce endommagée, il faut reprogrammer l'intégralité du système, qui est complexe et sensible. Nous devons travailler avec précision, mais aussi nous dépêcher pour respecter les délais. Car qui dit camion à l'atelier dit manque à gagner pour son propriétaire.»

«Je trouve que mon métier n'a que des bons côtés», ajoute Noemi Bapst. «C'est une grande satisfaction de remettre tous ces poids lourds en circulation. Les interventions pour des dépannages apportent également de la variété à mon quotidien: nous allons chercher les véhicules utilitaires qui ne peuvent plus rouler et les ramenons à l'atelier pour les réparer. C'est toujours un peu l'aventure!»



Sous le capot ou devant un écran

Matthias Zurbrügg, 20 ans

Mécanicien en maintenance d'automobiles
CFC (orientation véhicules légers)

Voitures de tourisme ou de sport, limousines ou encore véhicules de collection: le concessionnaire Mercedes-Benz chez qui Matthias Zurbrügg travaille réceptionne toutes sortes de modèles.

En ce moment, Matthias Zurbrügg s'occupe d'une voiture qui perd de l'huile. «Ce n'est pas si facile de trouver l'origine de la fuite. Elle peut venir de n'importe où», relève-t-il. «Mais avec l'expérience, on sait où il faut chercher en premier.» Le jeune homme ne met d'ailleurs pas longtemps à identifier le problème: une bague-joint défectueuse sur un tuyau qui aspire de l'air pour le moteur.

Contrôle visuel et manuel

«Remettre la pièce réparée dans le bloc moteur est assez compliqué», explique Matthias Zurbrügg. «Il y a si peu de place sous le capot que je dois savoir exactement comment tenir mes outils pour réussir la manœuvre.» Le mécanicien passe ensuite à la voiture d'à côté, qui se trouve surélevée grâce à un lift: il contrôle la suspension, d'abord en l'observant, puis en la tâtant. «Souvent, on sent mieux les petites fissures en les touchant», précise-t-il. Le jeune homme jette aussi un coup d'œil aux plaquettes de frein: si elles sont trop usées, il devra les remplacer. «Ce sont des tâches typiques, auxquelles je consacre environ 80% de mon temps.»

Réparations sur des voitures anciennes

Ce que Matthias Zurbrügg préfère, c'est intervenir dans l'habitacle des voitures. «Le tableau de bord renferme des systèmes fascinants, comme la climatisation ou la radio. On entre dans un autre monde, fait de câbles et de branchements, et non de filtres à huile ou de plaquettes de frein», souligne-t-il. «Quand on reçoit des véhicules de collection, ces équipements sont d'autant plus intéressants. C'est aussi génial de pouvoir démonter leur



moteur, le réviser et le remettre en place! J'apprends toujours quelque chose de nouveau avec ces voitures anciennes, car souvent, c'est la première fois que j'ai affaire à une telle mécanique.»

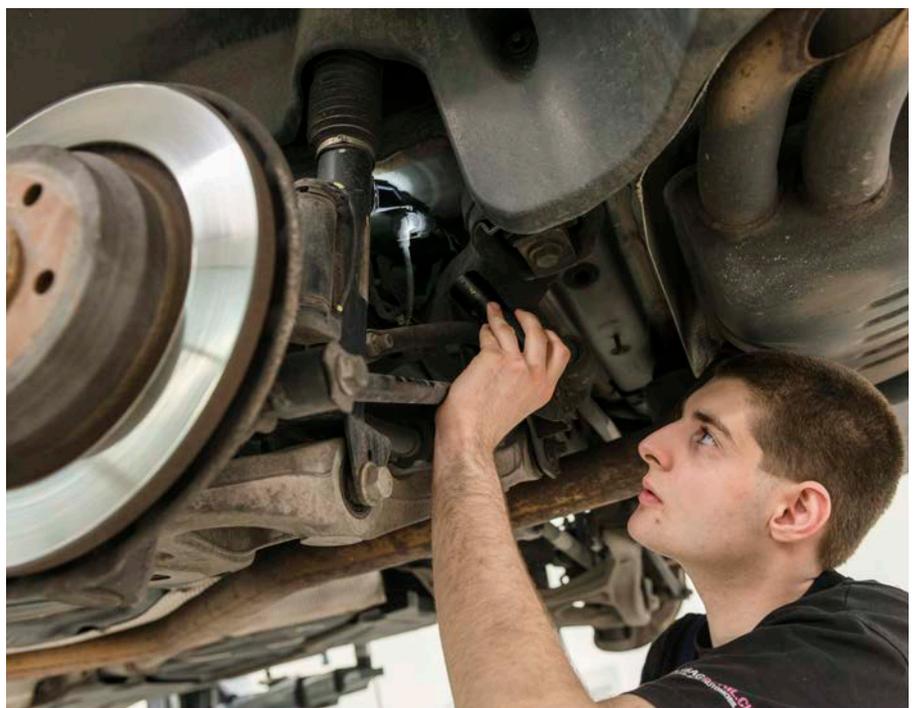
Le jeune homme est conscient d'avoir une lourde responsabilité: «En cas de problèmes lors de grosses réparations, les coûts peuvent rapidement prendre l'ascenseur ou il peut y

avoir des risques pour le conducteur. Dans le même temps, tout doit être exécuté dans les plus brefs délais. Cela peut vite devenir stressant.»

Apprentissage complémentaire

Comme beaucoup d'autres mécaniciens en maintenance d'automobiles, Matthias Zurbrügg a choisi d'effectuer un apprentissage complémentaire de mécatronicien d'automobiles. «La différence entre ces deux métiers réside dans les cours à l'école professionnelle. Le rythme est plus soutenu et les matières sont plus poussées, surtout en ce qui concerne l'électronique», précise-t-il.

Matthias Zurbrügg passe désormais davantage de temps devant un écran, tantôt pour localiser et diagnostiquer un dérangement sur un véhicule, tantôt pour consulter les schémas de systèmes électroniques. Le jeune homme est justement en train d'étudier le circuit d'une voiture automatique munie d'un système start and stop. «C'est un tout autre domaine comparé à la mécanique plutôt grossière d'un châssis», souligne-t-il.



Des métiers séduisants avec de bonnes perspectives d'avenir

Perspectives



En Suisse, 2500 places d'apprentissage sont proposées chaque année dans le domaine de la mécanique automobile: 800 pour les mécaniciens d'automobiles, 1300 pour les mécaniciens en maintenance d'automobiles et 400 pour les assistants en maintenance d'automobiles. Dans ces métiers, la part de femmes augmente constamment.

Les places d'apprentissage dans la branche sont très recherchées, surtout celles d'assistant-e et de mécanicien-ne en maintenance d'automobiles, et la concurrence est donc rude. Pour les jeunes qui s'intéressent à l'apprentissage de mécanicien-ne d'automobiles et qui répondent à ses exigences (voir encadré), les choses sont un peu plus simples.

Large choix de formations continues

Les professionnels de la mécanique automobile sont très demandés dans les trois métiers et trouvent en général sans problème un emploi. Ils travaillent surtout dans des garages et chez des concessionnaires, où ils contrôlent et réparent des véhicules légers ou utilitaires. Ces entreprises sont implantées autant en ville qu'à la campagne. Certaines grandes sociétés comptent jusqu'à 100 collaborateurs. Mais la plupart des garages sont de petites structures, qui emploient en moyenne une dizaine de personnes. Les compagnies de bus, les entreprises de transport et l'armée offrent également des places d'apprentissage et de travail.

Après l'obtention de leur attestation, près d'un tiers des assistants en maintenance d'automobiles effectuent une formation complémentaire raccourcie de mécanicien-ne en maintenance d'automobiles et plus de 20% des mécaniciens en maintenance d'automobiles optent pour un apprentissage complémentaire de mécanicien-ne d'automobiles. Avec un CFC, il est ensuite possible de préparer un brevet ou un diplôme fédéral, en se spécialisant dans le domaine technique, dans le service clients ou dans la vente.

Contact avec la clientèle et travail d'équipe

Les professionnels de la mécanique automobile travaillent la plupart du temps dans l'atelier de leur entreprise. Ils sont régulièrement en contact avec les clients, surtout dans les petits garages. Les interventions à l'extérieur, par exemple lors de dépannages, restent assez rares. A certaines périodes de l'année, la charge de travail augmente, notamment au printemps et en automne pour le changement de pneus. Tout le monde est alors mis à contribution, y compris les patrons. Dans ce milieu, l'entraide est essentielle.

Développements technologiques

Le travail se fait principalement avec des outils manuels, mais aussi avec des ordinateurs portables et des appareils de mesure. La technologie automobile s'est énormément

développée ces dernières années. Les ordinateurs de bord ou les systèmes d'aide à la conduite font aujourd'hui partie des équipements standard. A l'avenir, les professionnels de la mécanique automobile auront de plus en plus souvent affaire à des moteurs électriques et hybrides, à des piles à combustible et à des voitures autonomes. Dans cet univers qui évolue rapidement, il est impératif de se tenir au courant des nouveautés et de continuer à se former.

Test d'aptitudes pour choisir son métier

Effectuer des réparations complexes, établir des diagnostics, contrôler des composants électroniques: c'est le travail des mécaniciens. De leur côté, les assistants, quant à eux, exécutent des travaux simples d'entretien et de réparation. Pour savoir quelle profession choisir, les candidats à l'apprentissage passent le test d'aptitudes de l'Union professionnelle suisse de l'automobile. Celui-ci est exigé par presque toutes les entreprises formatrices. Il est organisé partout en Suisse: voir www.metiersauto.ch pour toutes les informations (inscription, lieux, exemples de questions, etc.).

Préparer et réparer des véhicules de marque

Tiago Marques, 20 ans

Assistant en maintenance d'automobiles AFP en 2^e année de formation

«Durant ma dernière année d'école, j'ai effectué quatre stages dans différents garages», raconte Tiago Marques. «Voyant que je me montrais intéressé et que je m'impliquais, tous les patrons m'ont dit que c'était le bon métier pour moi.»

«En raison de difficultés scolaires, je me suis inscrit chez PROF-in, un centre de formation professionnelle spécialisé. J'ai suivi une année de préapprentissage et ma première année d'AFP dans le garage du centre. C'était un vrai garage avec des vrais clients, qui venaient par exemple faire changer une ampoule de phare. J'accomplis aujourd'hui ma dernière année d'apprentissage dans un grand garage Mercedes-Benz. Nous sommes 20 employés à l'atelier mécanique.

Des activités très variées

«Cette semaine, j'ai dû préparer plusieurs véhicules pour la vente ou pour des expositions: j'ai nettoyé les vitres, les jantes et le moteur, donné un coup de polish à la carrosserie, passé l'aspirateur dans l'habitacle, etc. Comme c'est le printemps, il y a aussi beaucoup de pneus à changer.

«En ce moment, je m'occupe d'un break qui a un ennui au niveau de la boîte de vitesses:



après un test sur route, j'ai fait un scan de la voiture, qui a confirmé le problème. Je suis en train de faire la vidange de la boîte et de changer son filtre. Je peux aussi manipuler de plus grosses pièces, telles que des embrayages et des crémaillères de direction. Même si on n'a ici affaire qu'à une seule marque, on touche à de nombreux modèles et les activités sont très variées.

Au volant

«Je travaille en général avec un autre apprenti AFP. J'exécute aussi seul certaines tâches, comme les services ou les tests sur route. Si j'ai une question ou besoin d'aide, j'appelle mon responsable, qui est maître socioprofessionnel. C'est lui qui contrôle, à la fin, les travaux effectués.

«Le fait de posséder le permis de conduire me permet d'être plus autonome. J'amène

régulièrement des véhicules à l'expertise. Il m'arrive aussi de raccompagner des clients chez eux. Par ailleurs, il est souvent plus facile de détecter un dysfonctionnement lorsqu'on est au volant.

Examens en vue

«Je passerai bientôt mes examens. La partie pratique se déroulera dans le garage de l'école professionnelle. Je devrai réaliser différentes tâches: changer les plaquettes de frein, contrôler la batterie, vérifier la direction ou encore brancher un phare. L'examen des connaissances professionnelles portera notamment sur l'électrotechnique, la physique et le calcul (accélération, temps de freinage, refroidissement du moteur, etc.). Mon objectif est de réussir mon AFP et de décrocher ensuite un emploi.»

Assistant-e en maintenance d'automobiles AFP

La formation professionnelle initiale en deux ans d'assistant-e en maintenance d'automobiles s'adresse à des personnes qui ont des difficultés d'apprentissage ou dont les connaissances scolaires ne leur permettent pas de commencer tout de suite la formation de mécanicien-ne en maintenance d'automobiles en trois ans. Les exigences au niveau de la pratique sont à peu près les mêmes que pour le CFC, mais les cours professionnels sont plus simples. L'attestation fédérale de formation professionnelle (AFP), délivrée après la réussite des examens, est reconnue dans toute la Suisse. Elle permet d'entrer dans le monde du travail ou de poursuivre sa formation pour obtenir le CFC de mécanicien-ne en maintenance d'automobiles, moyennant en principe deux années de formation supplémentaires.



Des métiers pour moi?

Quelques repères pour faire le point.

Je m'intéresse aux véhicules et à la technique

Moteur, boîte de vitesses, châssis ou encore batterie: les véhicules légers ou utilitaires sont constitués de systèmes complexes. Leur manipulation requiert un grand sens technique. A l'école professionnelle, les apprentis et apprenties ont en outre des cours de calcul, de physique et d'électrotechnique.

Je suis habile de mes mains

Les voitures et surtout les camions sont lourds et puissants. Mais ils se composent aussi de pièces minuscules et fragiles. Les contrôles et les réparations demandent ainsi beaucoup d'habileté manuelle.

Je travaille avec soin et j'ai conscience de mes responsabilités

Les véhicules qui ne sont pas en parfait état de marche mettent en danger leur propriétaire ou les autres usagers de la route. Le travail des professionnels de la mécanique automobile ne tolère donc aucune erreur.

J'ai l'esprit logique et analytique

Si, par exemple, une voiture émet des bruits bizarres pendant qu'elle roule, le problème ne se situe pas forcément à l'endroit d'où ces bruits proviennent. Les professionnels de la mécanique automobile sont capables de détecter et de comprendre rapidement la cause d'un dysfonctionnement ou d'une panne.

Je suis robuste

Malgré les moyens auxiliaires à disposition (lift, par exemple), certaines tâches peuvent s'avérer pénibles: il faut souvent porter de lourdes charges et travailler dans toutes sortes de positions (debout, à genoux ou couché). Une bonne condition physique est donc indispensable.



IMPRESSUM

1^{re} édition 2017
© CSFO 2017, Berne. Tous droits réservés.

Edition:

Centre suisse de services Formation professionnelle |
orientation professionnelle, universitaire et de carrière CSFO
CSFO Editions, www.csfo.ch, editions@csfo.ch
Le CSFO est une institution de la CDIP.

Direction du projet: Regula Luginbühl, Fanny Mülhauser, Alessandra Truatsch, CSFO
Enquête et rédaction: Peter Kraft, Jean-Noël Cornaz, Alessandra Truatsch, CSFO
Traduction: Catherine Natalizia, Schliern; Céline Chiodi, Epalinges
Relecture: Eric Schaer, Olivier Maeder, UPSA; Marianne Gattiker, Saint-Aubin-Sauges
Photos: Maurice Grünig, Zurich; Thierry Porchet, Yvonand; Alessandra Rime, Roveredo
Graphisme: Viviane Wälchli, Zurich **Réalisation:** Roland Müller, CSFO
Impression: PCL Presses Centrales SA, Renens

Diffusion, service client:

CSFO Distribution, Industriestrasse 1, 3052 Zollikofen
Tél. 0848 999 002, Fax +41 (0)31 320 29 38, distribution@csfo.ch, www.shop.csfo.ch

N° d'article: FE2-3062 (1 exemplaire), FB2-3062 (paquet de 50 exemplaires)
Ce dépliant est également disponible en allemand et en italien.

Nous remercions toutes les personnes et les entreprises qui ont participé à l'élaboration de ce document. Produit avec le soutien du SEFRI.

Formation professionnelle initiale

Pour des informations sur la **formation en deux ans** d'assistant-e en maintenance d'automobiles AFP, voir la page «Portrait AFP».

Les formations de mécatronicien-ne d'automobiles et de mécanicien-ne en maintenance d'automobiles sont accessibles dès la fin de la scolarité obligatoire. Elles s'acquièrent par un apprentissage en entreprise. La formation de mécatronicien-ne peut aussi être suivie en école.

Durée: mécatronicien-ne: 4 ans; mécanicien-ne: 3 ans.

Orientations: véhicules légers ou véhicules utilitaires.

Permis de conduire: l'examen de conduite fait partie intégrante de la formation.

Titre obtenu: certificat fédéral de capacité (CFC) de mécatronicien ou de mécatronicienne d'automobiles; CFC de mécanicien ou de mécanicienne en maintenance d'automobiles.

Formation en entreprise

Formation pratique: dans un garage (3 à 4 jours par semaine).

Formation théorique: à l'école professionnelle (1 à 2 jours par semaine) + cours interentreprises.

Formation en école de métiers métiers (pour les mécatronicien-ne-s)

Formation pratique et théorique: en école à plein temps (orientation véhicules légers), à Genève et à Lausanne.

Pour plus de détails, voir www.orientation.ch/ecoles.

Maturité professionnelle

En fonction des résultats scolaires, il est possible d'obtenir une maturité professionnelle pendant ou après la formation initiale, selon des modalités variables d'un canton à l'autre. La maturité professionnelle permet d'accéder aux études dans une haute école spécialisée (HES) en principe sans examen, selon la filière choisie et les places disponibles.

Formation continue, perfectionnement

- Cours proposés par les institutions de formation, l'Union professionnelle suisse de l'automobile et les fournisseurs
- Formation raccourcie dans l'autre orientation
- Diplôme d'expert-e de la circulation de l'ASA (Association des services des automobiles)
- Brevet fédéral de coordinateur-trice d'atelier automobile, de diagnosticien-ne d'automobiles, de conseiller-ère de vente automobile, de conseiller-ère de service à la clientèle dans la branche automobile, de secouriste routier-ère, de spécialiste en pneumatiques ou de restaurateur-trice de véhicules
- Diplôme fédéral de gestionnaire d'entreprise de la branche automobile
- Diplôme de technicien-ne ES en génie mécanique ou en génie électrique
- Bachelor HES en technique automobile
- Etc.

En savoir plus

www.orientation.ch, la plateforme pour toutes les questions concernant les professions, les formations et le monde du travail

www.agvs-upsa.ch, Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA)

www.metiersauto.ch, informations sur les métiers de la mécanique automobile



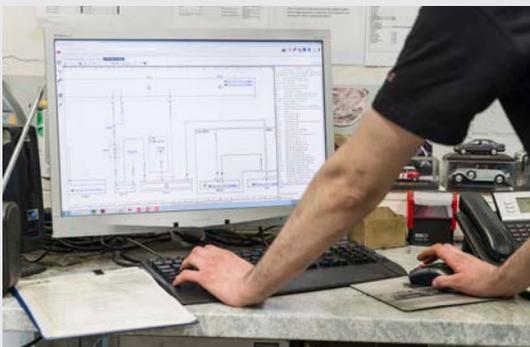
Faire le service de maintenance

Vérifier le niveau d'huile, faire la vidange ou changer les pneus: ces activités font partie du travail quotidien.



Contrôler le radiateur ou la batterie

Les professionnels de la mécanique automobile assurent la maintenance du système de refroidissement, des phares ou encore de la batterie.



Etudier les schémas électriques et les plans

Chaque modèle de véhicule possède ses spécificités. Les réparations se font au moyen de plans et de fiches techniques.



Intervenir sur le châssis

Roues, suspensions, direction et freins: ces systèmes mécaniques complexes doivent être entretenus avec soin et correctement réglés.

Contrôler le moteur ou la boîte de vitesses

Bougies d'allumage, soupapes, arbre de transmission, embrayage, etc.: il faut s'assurer que la transmission du véhicule fonctionne correctement.



Effectuer des réparations complexes

Déposer le moteur et le démonter, ou encore réparer les systèmes électroniques: ces tâches incombent surtout aux mécaniciens d'automobiles.



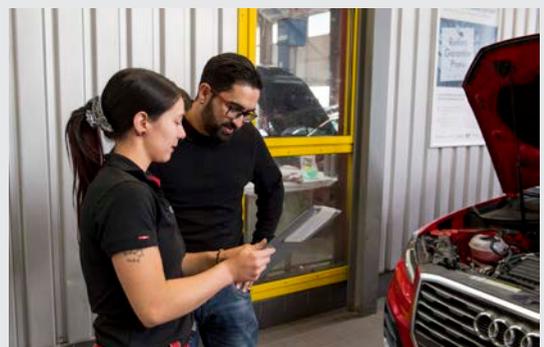
Etablir des diagnostics

Avant chaque intervention, les professionnels cherchent l'origine exacte du défaut ou du dégât. A cet effet, ils utilisent des appareils de diagnostic.



Conseiller les clients

Vaut-il la peine d'entreprendre une réparation? Si oui, combien coûtera-t-elle? Ces questions sont clarifiées avec les clients.





Shane Bruchez, 22 ans, cheffe d'atelier

«**J'ai toujours aimé** les voitures. Plus jeune, je changeais déjà les roues de l'auto de mes parents. Depuis la fin de mon apprentissage de mécanicienne d'automobiles, je travaille dans un garage Audi qui emploie une dizaine de personnes. Nous sommes cinq à l'atelier, dont je suis la responsable. J'ai passé le brevet fédéral de diagnosticienne d'automobiles. Je suis la première femme de Suisse romande à avoir obtenu ce brevet. Ce dernier m'a apporté des connaissances plus poussées en mécanique, par exemple sur le moteur, le châssis et la transmission, ou encore sur les dispositifs d'aide à la conduite

Recherche de pannes et diagnostics

(régulateur de distance et assistance au freinage, notamment). A l'atelier, je fais des recherches de pannes et des diagnostics, mais aussi des services, des changements de pneus, etc. En ce moment, je révisé le système d'airbags d'un break; il présente un défaut qui nous a été signalé par le constructeur. Dans mon métier, il faut être soigneux, minutieux et responsable: la sécurité des conducteurs en dépend! Parallèlement à ces tâches, je m'occupe d'un apprenti mécanicien. Il m'arrive également de remplacer mon collègue à la réception: je prends les rendez-vous, j'accueille les clients, j'établis les devis, les factures ou les garanties. Comme chaque employé, j'ai reçu une formation de base dispensée par Audi. Je suis aussi régulièrement des cours sur les nouveautés proposées par la marque: appareils connectés dans l'habitacle, nouveaux moteurs, etc.»

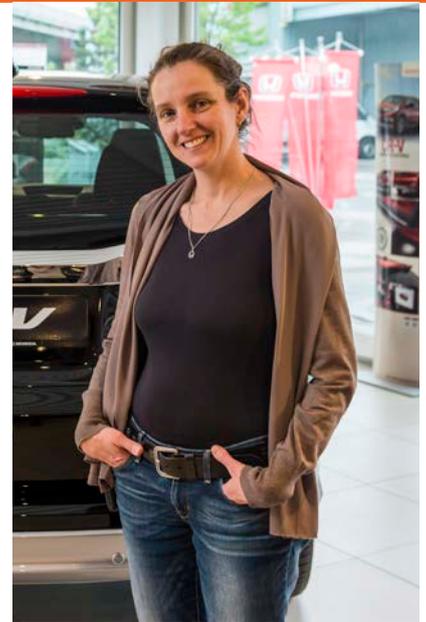
Après sa maturité professionnelle, Simon Treichler a travaillé pendant près de sept ans dans le garage familial. Durant cette période, il a également obtenu le brevet fédéral de diagnosticien d'automobiles. C'est lors des cours de préparation au diplôme fédéral de gestionnaire d'entreprise de la branche automobile que l'occasion de faire partie du groupe AMAG s'est présentée. «J'ai commencé en tant qu'assistant de produit pour la marque Skoda auprès d'AMAG Import, dans le canton d'Argovie. Mon activité consistait à aider les garagistes en cas de problème technique», explique Simon Treichler. «Pendant trois ans, j'ai beaucoup voyagé à travers la

De la technique à la vente

Suisse, mais aussi en République tchèque, où la marque a son siège. Je parlais autant en allemand, en français et en italien qu'en anglais. Cette expérience a été très stimulante et m'a permis d'accéder à des postes à responsabilité au Tessin.» Aujourd'hui, Simon Treichler est responsable de l'agence Skoda au sein d'AMAG Giubiasco, où il dirige une équipe de sept collaborateurs. «Les connaissances en gestion que j'ai acquises dans le cadre du diplôme fédéral m'ont été très utiles. J'ai par exemple mis en œuvre certaines innovations au niveau de la gestion des processus et du personnel, qui ont donné de bons résultats. Par contre, la vente (marketing, contrats commerciaux, fichiers clients, etc.) a été pour moi un sujet relativement nouveau, mais je me suis rapidement adapté et l'agence est désormais en plein essor.»



Simon Treichler, 39 ans, responsable d'une agence modéliste



Jeannine Blunier, 42 ans, cheffe d'entreprise

«**Depuis toute jeune**, je savais que je voulais un jour reprendre une entreprise. J'ai donc commencé par faire une école de commerce pour acquérir des connaissances d'économie. Puis j'ai passé mon CFC de mécanicienne d'automobiles. Par la suite, j'ai obtenu le brevet fédéral de diagnosticienne d'automobiles. Avec ça, j'ai pu diriger ma propre agence auprès d'un concessionnaire. Nous sommes dix collaborateurs et nous dégageons un chiffre d'affaires de 7,5 millions de francs par an. En tant que patronne,

A la tête de son propre garage

j'assume des tâches administratives, comme l'établissement des offres, le contrôle des factures ou l'élaboration d'un plan marketing. J'ai besoin de calme pour cela, j'arrive donc souvent au bureau à 6h déjà, avant les autres. Dès que le garage ouvre ses portes, les tâches sont tout autres: je m'occupe alors d'accueillir et de conseiller les clients. J'ai aussi des rendez-vous avec des fournisseurs et des importateurs, et je suis en contact avec d'autres agences. L'encadrement des apprentis et le soutien apporté aux collaborateurs sont essentiels: j'y consacre beaucoup de temps. En cas de problème, il arrive également que j'aie à donner un coup de main à l'atelier.»