

# Licence professionnelle Développement de véhicules de compétition

Rapport Hcéres

► **To cite this version:**

Rapport d'évaluation d'une licence professionnelle. Licence professionnelle Développement de véhicules de compétition. 2011, Université du Maine. hceres-02039700

**HAL Id: hceres-02039700**

**<https://hal-hceres.archives-ouvertes.fr/hceres-02039700>**

Submitted on 20 Feb 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



# Evaluation des diplômes Licences Professionnelles – Vague B

## ACADÉMIE : NANTES

Établissement : Université du Maine

Demande n° S3LP120002293

Dénomination nationale : Mécanique

Spécialité : Développement de véhicules de compétition

## Présentation de la spécialité

Ouverte en 2005, cette licence professionnelle, unique sur ce créneau, est évidemment associée au contexte local qui a porté la renommée du Mans à l'échelle internationale, du moins chez les passionnés de la course automobile (et moto). Elle est portée par la Faculté de sciences et techniques en partenariat avec le lycée Le Mans Sud qui prépare au brevet de technicien supérieur (BTS) « Après-vente automobile » et héberge l'écurie Junior team Suzuki. Il s'agit d'une formation créée et animée par des passionnés et destinée à des passionnés. Prenant la suite d'une formation complémentaire de BTS, elle est aujourd'hui reconnue dans le milieu fermé de la compétition, ses diplômés dispersés dans diverses écuries encadrant désormais les actuels stagiaires.

Les particularités -connues des très nombreux postulants- du milieu professionnel qui fonctionne de manière saisonnière et nomade font que l'insertion professionnelle se rapproche plus de celle des milieux du spectacle que des entreprises automobiles habituelles. L'objectif de la licence est très précisément ciblé : former des techniciens spécialisés capables d'optimiser les performances d'un véhicule (terrestre) de compétition (auto, moto ou camion). Les métiers visés sont ceux de technicien d'essais des véhicules et de technicien chargé de la mise au point des liaisons au sol. Jusqu'ici la formation fonctionne en formation initiale classique avec un public réduit et aléatoire de personnes en contrat de professionnalisation. Elle accueille chaque année un étudiant belge de l'institut Denayer (3<sup>ème</sup> année de licence « Mécanique ») dans le cadre ERASMUS.

## Indicateurs

Principaux indicateurs (moyenne sur 4 ans ou depuis la création si inférieure à 4 ans) :

Nombre d'inscrits * étudiant belge ERASMUS	16+1*
Taux de réussite	98 %
Pourcentage d'inscrits venant de L2	néant
Pourcentage d'inscrits en formation initiale (hors apprentissage et contrats de professionnalisation)	95 %
Pourcentage d'enseignements assurés par des professionnels	30 %
Pourcentage de diplômés en emploi (à 1 an et à 3 ans) * emploi dominant en CCD saisonnier	30 % - 70 % *

## Bilan de l'évaluation

- Appréciation globale :

Tout d'abord, il faut préciser qu'évaluer ce type de formation impose, encore plus que pour les autres, une contextualisation des données portées au bilan. Cette formation est d'abord unique en France puisque liée à un environnement très particulier, la présence d'un circuit automobile mythique, celui-ci a généré un tissu d'entreprises très spécifique car alimenté par la compétition automobile et moto. Ces entreprises qui pour la plupart y sont des écuries fonctionnent de manière bien différente des habituelles entreprises de l'automobile.

L'emploi y est saisonnier (6 à 9 mois), souvent nomade, et leur fragilité financière les conduit à recourir essentiellement à des contrats à durée déterminée de trois mois qu'ils ont à renouveler régulièrement. De ce fait, les indicateurs habituels d'insertion sont largement inopérants. Néanmoins, au regard des résultats du suivi effectué et surtout de la liste des emplois occupés, on peut considérer que la formation répond bien aux besoins du milieu professionnel.

Ces particularités de l'emploi, quoique connues de tous les étudiants, conduisent certains à des réorientations ou à des poursuites d'études directement en master ou école d'ingénieur. C'est aussi une conséquence de la sévère sélection opérée à l'entrée de la licence qui est très attractive (recrutement à l'échelle nationale). Au-delà des critères académiques et de motivation permettant une première sélection, un entretien permet de mesurer l'investissement potentiel des étudiants, leur vécu dans le domaine de la compétition motorisée et leur bonne appréhension du milieu dans lequel ils vont exercer. On ne s'étonnera donc pas d'un excellent taux de réussite. La formation est entièrement organisée dans une visée professionnelle et ceci, que les enseignements soient assurés par des universitaires, des professeurs du lycée ou des intervenants professionnels.

Sur ce dernier point, si le volume assuré est correct, la concentration sur trois intervenants seulement (dont l'un assure les  $\frac{3}{4}$ ) est « hors norme ». L'équipe pédagogique en est consciente mais les spécificités du milieu industriel rendent très difficile une implication régulière et dans la durée des professionnels. Par contre, ces derniers sont très présents dans la formation et en particulier, au niveau des stages et projets tutorés. Au cours de la formation, les étudiants suivent un court stage d'une semaine chez DAMS Ruaudin pour se confronter à la problématique des boîtes de vitesse. Mais le cœur de la licence est le stage long (de la mi-février à la fin septembre) qui est une immersion totale dans la compétition puisque les étudiants participent ainsi à une saison sportive complète en écurie. Ils soutiennent leur rapport en septembre ; ce qui permet un très utile croisement entre promotions. Le dossier fourni est très clair et complet, et traduit bien la passion des acteurs de cette licence si particulière. Néanmoins, on reste interrogatif sur l'existence d'une cohabilitation avec le lycée français de Mexico, à la fois parce qu'un lycée ne peut être cohabilité pour délivrer une licence et surtout, parce que nous ne voyons pas en quoi il est impliqué dans cette licence. La fiche d'auto-évaluation a été remplie avec humour et distance par le responsable de la formation. Toutefois, il aurait été apprécié de disposer d'une évaluation externe.

- Points forts :
  - Une formation unique reconnue dans le milieu fermé de la compétition auto-moto.
  - Une très forte attractivité et un très bon taux de réussite.
  - Un stage long dans les écuries de compétition et une forte dimension professionnelle.
- Points faibles :
  - La difficulté à nouer des partenariats professionnels diversifiés et durables (nomadisme du milieu).
  - Une insertion professionnelle faible au regard des « standards » habituels.

## Notation

- Note de la spécialité (A+, A, B ou C) : A

## Recommandations pour l'établissement

Le dossier trace bien les pistes qu'il conviendrait de poursuivre pour élargir le champ de la licence en y ajoutant une composante « formation par la compétition ». Il en est de même des perspectives de développement de l'alternance. Le renforcement des partenariats professionnels et l'élargissement du groupe d'intervenants professionnels restent des priorités à ne pas négliger (malgré les difficultés incontestables dues aux spécificités du milieu industriel) tout comme la formalisation d'un conseil de perfectionnement.