

LES IMPACTS DES CHANGEMENTS DE MOTORISATION SUR L'ACTIVITÉ ET L'EMPLOI DANS LES SERVICES DE L'AUTOMOBILE À L'HORIZON 2036

Afin d'évaluer des hypothèses d'évolution de l'emploi salarié pour les dix prochaines années, l'observatoire des métiers des services de l'automobile se lance dans des travaux prospectifs.

Politiques publiques, conjoncture, typologie de la consommation automobile, situation sanitaire : de nombreux facteurs peuvent faire varier l'emploi dans le commerce et la réparation automobile. Le premier volet que nous étudierons ici est celui de l'évolution des motorisations en France. Les évolutions réglementaires et les scandales industriels conduisent à accroître la part des motorisations électriques et à diminuer les motorisations diesel. Malgré un contexte de vieillissement du parc automobile, la situation va impacter l'après-vente automobile. Nous en évaluons ici les effets sur l'emploi.



Devant les impératifs climatiques, le législateur européen a mis en place les conditions d'une transition énergétique dans l'automobile. 38 % des rejets de CO₂ français proviennent du transport routier (Citepa, rapport Secten mai 2019.). Le développement de l'électromobilité et la dédieselisation bouleversent fortement le monde de l'automobile. L'observatoire de la métallurgie a évalué en novembre 2018 à 37 500 le nombre d'emplois touchés à court terme par ces deux phénomènes. A son tour, l'Observatoire des métiers des services de l'automobile a développé, avec les cabinets FERIA et TCG conseil, un modèle pérenne d'évaluation des évolutions des motorisations et de leurs impacts sur l'emploi salarié dans le commerce et la réparation automobile.

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION

Le règlement CE 333/2014 du 11 mars 2014 sur la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves impose aux constructeurs européens une moyenne d'émission de 95g de CO₂ par kilomètre d'ici fin 2020. Au-delà de 95 g, chaque constructeur devra, en 2021, acquitter une amende de 95 € par gramme de CO₂ dépassé, multipliée par le nombre de véhicules vendus en Europe. Les Véhicules Electriques à Batterie (VEB) et hybrides rechargeables (inférieur à 50g de CO₂ par kilomètre) vendus en 2020 compteront double dans ce calcul. En 2021, ils compteront pour 1,67 et en 2022, pour 1,33. En 2023, ces super-crédits seront supprimés. En 2030, la réglementation européenne imposera une moyenne de 59g de CO₂ par kilomètre aux constructeurs européens. À cette date, la part des véhicules neufs intégralement thermiques devraient donc logiquement être réduits de moitié. La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 prévoit l'interdiction à la vente des véhicules thermiques neufs en 2040.

Pour répondre aux impératifs réglementaires, les constructeurs n'ont pas des stratégies homogènes mais ils ont, dans l'ensemble, arrêté leurs travaux de recherche d'optimisation du moteur diesel, et seuls quelques-uns poursuivent leurs travaux sur le véhicule essence. Enfin, une partie des constructeurs mise sur des solutions industrielles pérennes pour le VEB (chaîne de montage dédiée) à une échelle mondiale.

L'année 2020 est une année cruciale dans les changements qui s'annoncent. La réussite du développement du VEB dépendra :

- de l'adhésion des clients (prix, usage, autonomie),
- de la viabilité des business models (vente, après-vente, pièces et recharge),
- de la capacité de l'État à accompagner ces changements (primes, incitations).

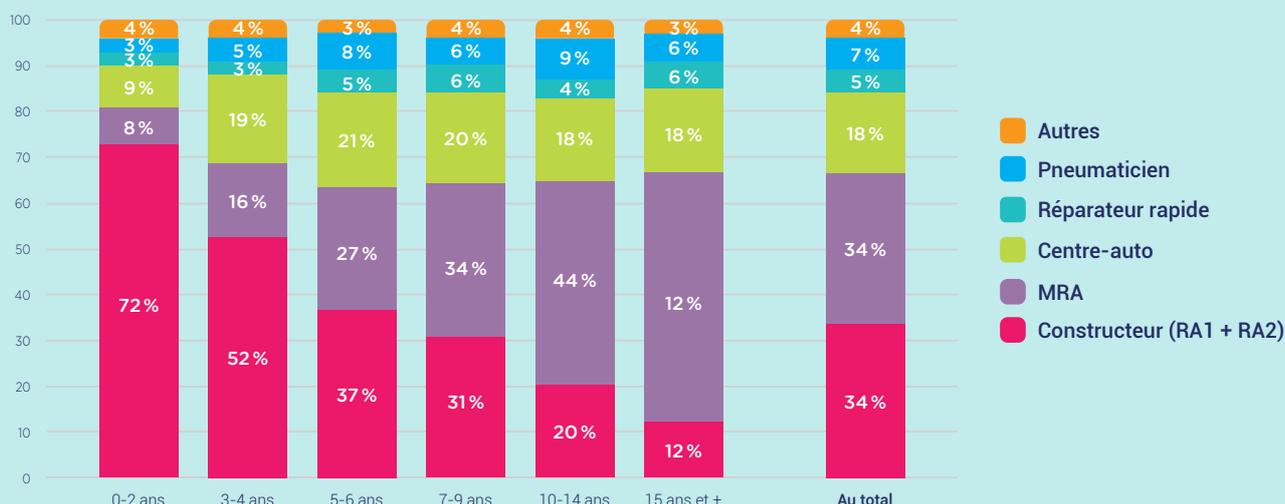
ENJEUX DE MUTATION DU PARC AUTOMOBILE

La mutation du parc est marquée par l'électrification ainsi que par deux autres phénomènes. D'une part, sous l'effet conjoint d'une fiscalité moins avantageuse et du scandale industriel et sanitaire du « Dieselpgate » de 2015, la part du diesel dans les immatriculations diminue depuis cette date. Cette dédieselisation impacte les entreprises de la réparation automobile car la facture en après-vente d'un véhicule diesel est environ 20 % plus élevée que celle d'un véhicule essence. D'autre part, on assiste à un vieillissement du parc. Il a pour effet d'influer sur les parts de marché après-vente des principaux opérateurs de l'entretien-réparation automobile.

Les études menées par le GIPA, cabinet d'études dédié au marché après-vente automobile, mettent en évidence que plus les véhicules vieillissent, plus ils échappent au réseau des constructeurs, au profit essentiel des MRA (Mécaniciens Réparateurs d'Automobiles – indépendants) et en partie des centres-auto.

L'électrification, la dédieselisation et le vieillissement du parc interagissent simultanément pour dessiner l'avenir du parc automobile et des opérateurs qui l'entretiennent et le réparent.

RÉPARTITION DES ENTRÉES ATELIERS PAR CIRCUIT ET ÂGE DU VÉHICULE EN 2019



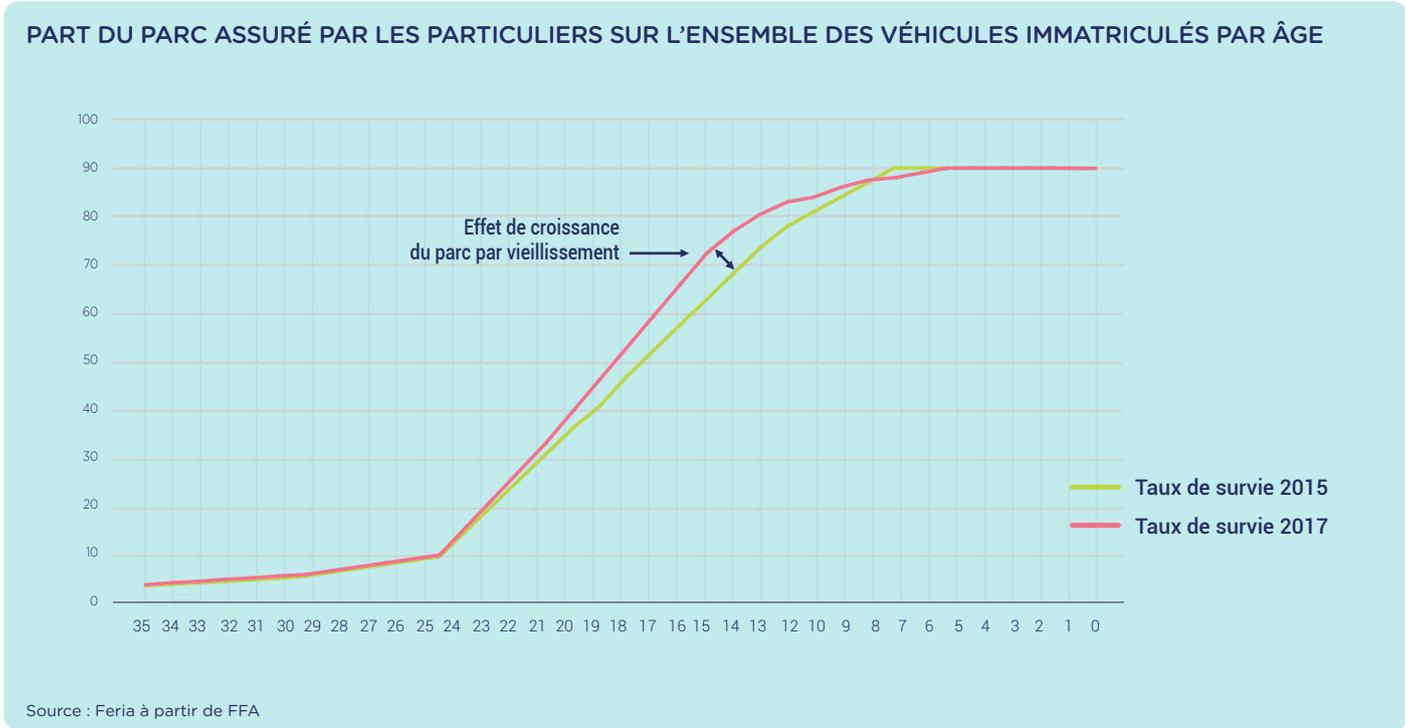
Source : Gipa, 2019

L'ESTIMATION DU PARC AUTOMOBILE (Y COMPRIS DE PLUS DE 15 ANS)

Avant de nous livrer aux exercices prospectifs, nous avons tenté de quantifier le parc automobile le plus précisément possible, et particulièrement le parc automobile de plus de 15 ans non comptabilisé dans les statistiques ministérielles. Nous avons privilégié les informations collectées par la FFA (Fédération Française des Assureurs) qui recoupe les données du contrôle technique de l'OTC (Organisme Technique Central). Grâce à ces deux sources, et malgré la présence d'un parc circulant non contrôlé et non assuré, nous avons établi une volumétrie de parc en 2018 de 39,72 millions de VP (Véhicules Particuliers) et de

6,97 millions de VUL (Véhicules Utilitaires Légers). Un récent travail du cabinet AAA-Data confirme cet ordre de grandeur du parc réel.

Il convient d'établir la loi de survie des véhicules, c'est-à-dire leur durée de vie en fonction de leur âge. Nous avons reconstitué la série d'immatriculations de 1982 à 2009, afin de la rapporter au nombre de véhicules assurés par âge en 2015 et 2017. Ce travail nous a permis de confirmer que le parc automobile n'augmente pas seulement grâce à la croissance des immatriculations, mais aussi sous l'effet du vieillissement des véhicules.



Nous avons donc rendu notre loi de survie glissante en augmentant les âges de mise au rebut d'année en année pour prendre en compte cet effet. Nous sommes partis sur un volume annuel moyen d'immatriculation futur à 2 millions qui correspondent à la moyenne des 20 dernières années.



Le parc automobile n'augmente pas que du fait des immatriculations mais aussi par vieillissement.

Pour évaluer l'impact de l'évolution des immatriculations par motorisation sur l'emploi, nous avons travaillé sur une scénarisation d'effets des motorisations sur le parc automobile à l'horizon 2026 et 2036.

Accompagné du cabinet expert en analyse économique automobile Feria, nous sommes partis de trois scénarios « standards » d'évolution publiés en mai 2019 par RTE (Réseau de Transport d'Electricité), filiale d'EDF. Ces trois scénarios présentent l'avantage de :

- Scénariser des évolutions prospectives envisageables et de disposer d'un champ des possibles (contrairement aux projections uniques).

- Réfléchir en termes de parc et non en termes d'immatriculations ; ce qui est nécessaire pour travailler sur l'évolution de l'après-vente.
- Raisonner à long terme (2036) : ce qui semble, compte tenu de l'inertie des parcs automobiles, l'horizon le plus opportun pour travailler tant sur les besoins en électricité que sur les besoins en personnel après-vente. De premiers travaux à moyen terme (6 et 10 ans) ont montré que l'effet sur l'emploi était très difficile à identifier.

Trois scénarios prospectifs ont ainsi été définis.

Scénario bas

Même si les ventes de VEB se développent, leur expansion et leurs usages restent limités. Les technologies du VEB progressent peu et ne rencontrent les attentes que d'un public minoritaire. Dans ce contexte, le législateur européen relâche sa pression sur les constructeurs (délais supplémentaires, exclusion des véhicules d'entreprises de la réglementation CO₂). Parallèlement, dans ce scénario, le diesel freine sa chute grâce aux VUL (Véhicules Utilitaires Légers) et autres véhicules d'entreprise.

Scénario médian

Ce scénario est conforme aux exigences CO₂ formulées pour 2020, 2025 et 2030 par le législateur européen. Il implique des immatriculations de VEB en croissance régulière qui deviennent majoritaires aux alentours de 2036. C'est un scénario assez conforme aux projections de la PFA (Plate-Forme Automobile), sur lesquels RTE a basé son propre scénario. Ce scénario ne prévoit pas de « révolution » ou de rupture comme dans le scénario haut, mais plutôt des améliorations continues des technologies et des infrastructures.

Scénario haut

Le modèle industriel du VEB (Véhicule Electrique à Batterie) s'impose au détriment des autres motorisations. Ce scénario correspond à la stratégie qu'a arrêtée le groupe Volkswagen depuis quelques années : le VEB devient le standard pour les véhicules légers. Les prix baissent, l'autonomie s'accroît, les temps de recharge diminuent et de nouvelles technologies de batterie permettent de réduire la dépendance vis-à-vis des détenteurs de matières premières stratégiques. Dans ce scénario, les constructeurs parviennent à être bénéficiaires avec le VEB sans subventions dès 2024. Les pouvoirs publics constatant la crédibilité du VEB finissent par défendre des politiques « zéro-thermique » avant même l'interdiction de 2040. Au regard de son coût, le véhicule hybride n'apparaît alors que comme une solution transitionnelle et tend à disparaître rapidement des immatriculations.





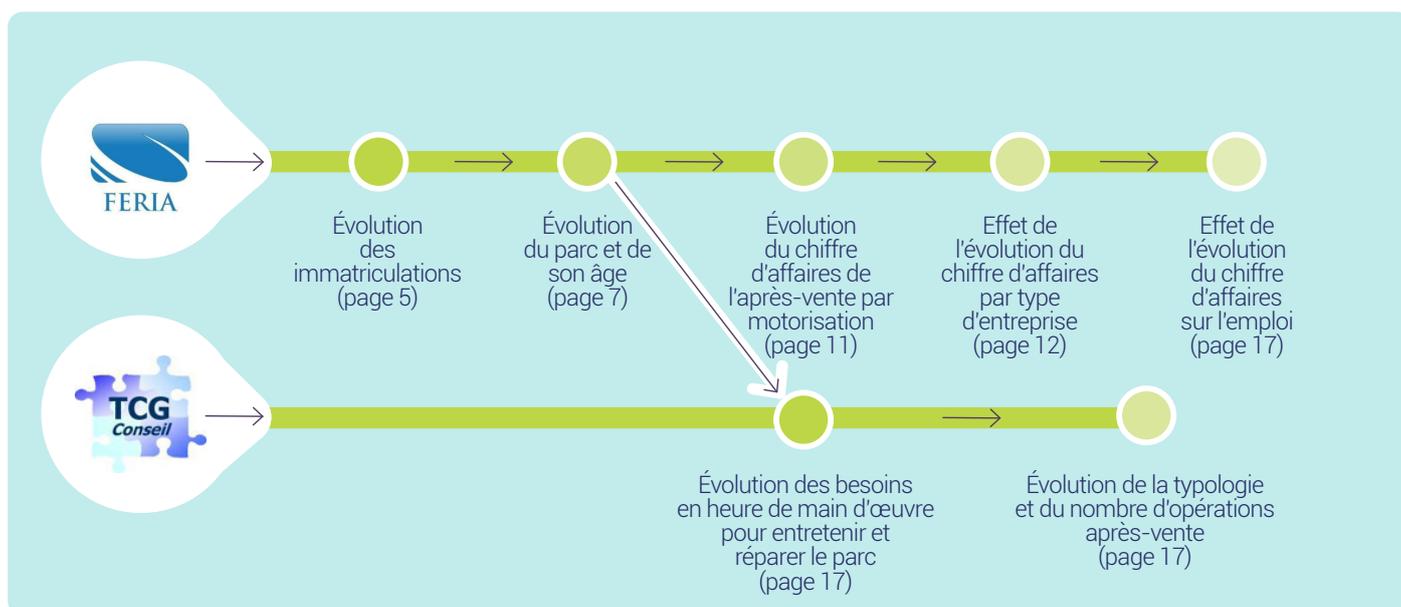
L'ESTIMATION DU NOMBRE D'OPÉRATIONS APRÈS-VENTE, DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DE L'EMPLOI SALARIÉ

À partir des scénarios de projection de parc, il s'agit d'identifier le volume d'opérations d'après-vente et le nombre d'heures de main-d'œuvre nécessaires par type de motorisation et âge à partir des travaux de TCG-Conseil.

Le chiffre d'affaires sectoriel a été défini en prenant pour base les dépenses de l'entretien et de la réparation automobile provenant de la comptabilité nationale de l'INSEE. Ce chiffre d'affaires sectoriel a ensuite été réparti par type de motorisation et par acteur de l'après-vente, en fonction de l'évolution des motorisations et du vieillissement du parc. Nous avons aussi pris en compte le fait que les véhicules les plus âgés tendent

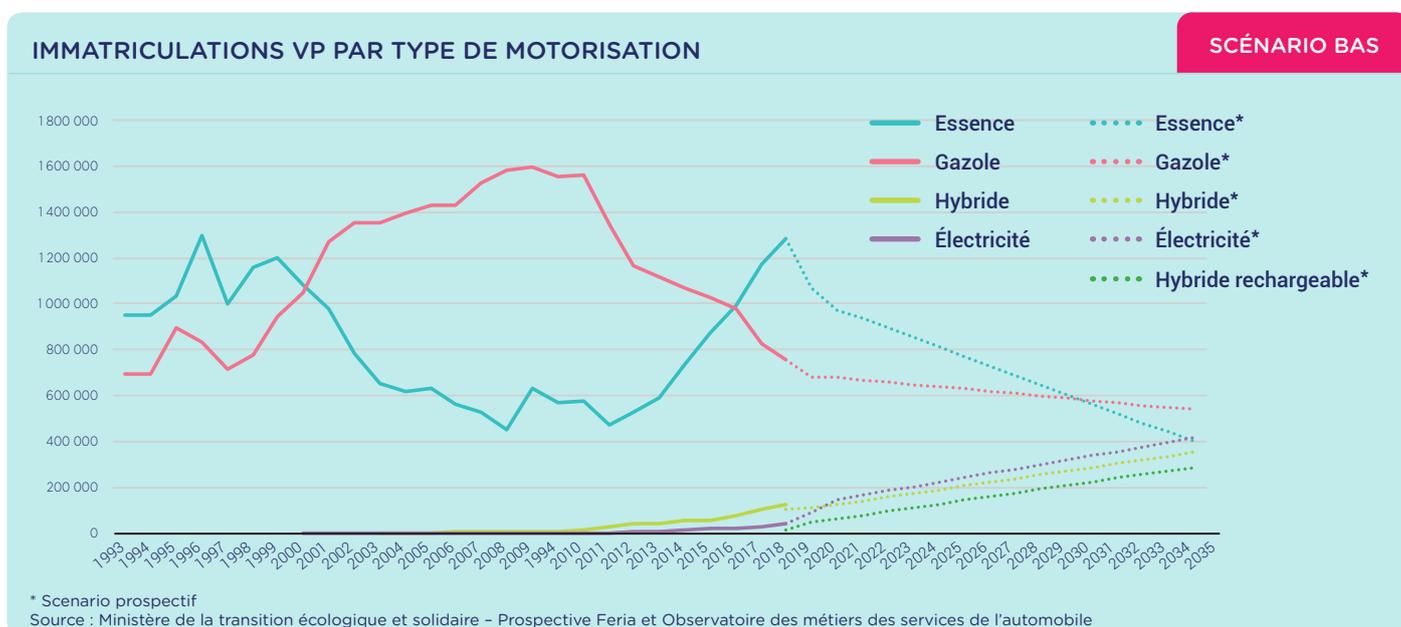
à disparaître du champ des professionnels de l'automobile (phénomènes de « do-it-yourself » et « do-it-for-me », travail dissimulé, pièces et huiles achetées en supermarché...).

Toujours sur la base de la comptabilité nationale, la part de la valeur ajoutée dans le chiffre d'affaires est évaluée à 15 milliards d'euros sur 47 milliards. La valeur ajoutée sert à financer le profit, les salaires (83% de la valeur ajoutée selon le Xerfi en 2019), l'investissement et l'impôt. Il est dès lors possible d'envisager l'effet provoqué par les fluctuations de valeur ajoutée sur l'emploi, pour les différents types d'entreprise.



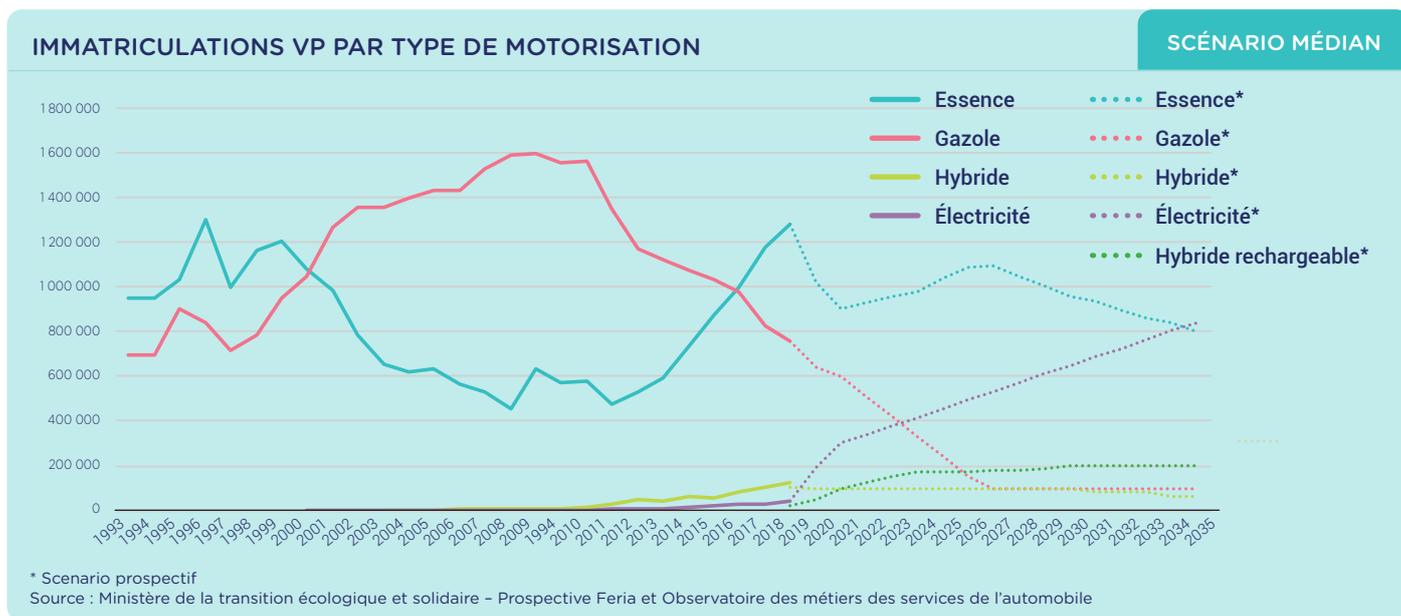
ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS : DE FORTES RUPTURES DE TENDANCES

Dans les trois scénarios, l'impératif réglementaire de rejet de CO₂ moyen sur l'ensemble des véhicules vendus à partir de 2020 et de 2030 devrait générer une **rupture de tendance de l'évolution des immatriculations thermiques** assez marquante.



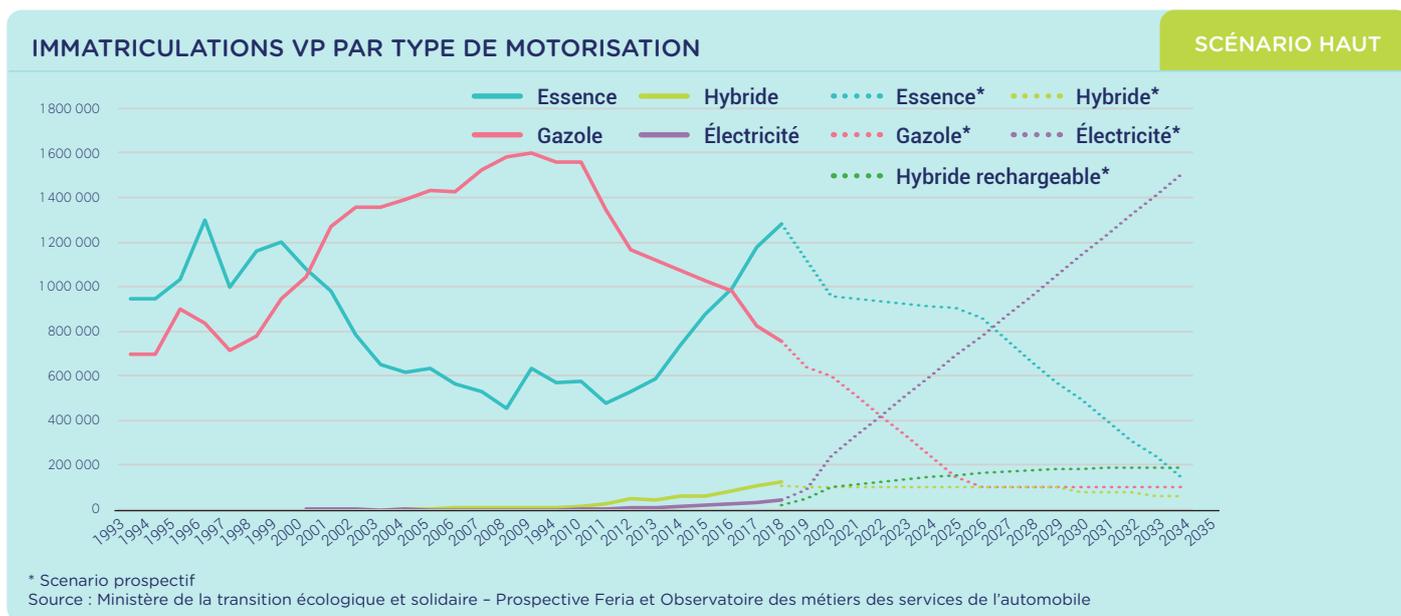
Même dans le scénario bas, le VEB fait une nette percée puisque plus de 400 000 VEB dans le VP et 54 000 VUL électriques pourraient être vendus annuellement en 2036. L'expansion du VEB tend cependant à patiner car son usage reste limité à long terme et les autres motorisations occupent encore, en 2036, des parts de marché

élevées. Afin de disposer d'un champ des possibles suffisamment large, dans ce scénario, nous avons fait s'infléchir la baisse du diesel. Pour le VUL, le diesel reste largement dominant et les ventes de véhicules électriques ne représentent que 15 % des ventes en 2036 pour l'essentiel, composé de VUL urbains à autonomie limitée.



Dans le scénario médian, la croissance des immatriculations électriques est nécessairement très rapide en 2020-2021 pour répondre aux impératifs réglementaires. Les motorisations thermiques chutent donc en conséquence, pour se stabiliser ensuite. Après 2021, l'essence croît même légèrement dans ce modèle, face à la rapidité de la baisse du diesel et le ralentissement de la croissance de l'électrique qui trouve son rythme de croisière. En 2026, 20 % des immatriculations VP et 19 % des immatriculations VUL sont électriques ; soit respectivement près de 500 000 VP et près de 80 000 VUL. Pour répondre à la réglementation européenne, il est nécessaire que les immatriculations électriques croissent

régulièrement pour devenir majoritaires vers 2036. Cette situation s'accompagne d'une dédieselisation tendancielle, jusqu'à un plancher de 100 000 immatriculations de VP diesel par an à partir de 2027. Après un temps de croissance, les véhicules essence régressent à partir de 2027. Les véhicules hybrides rechargeables progressent, puis stagnent en raison de leur coût élevé. Pour les VUL, les politiques publiques des grandes villes et les incitations fiscales pourraient permettre au marché électrique de se développer plus rapidement que pour le VP. Notons à cet égard que le préalable à une électrification des immatriculations de VUL reste la dédieselisation de ce marché qui n'a pas encore démarré en 2019, contrairement au VP.



Dans le scénario haut, le VEB passe du statut de seconde voiture à celui de première voiture pour une part de ménages de plus en plus importante. Les immatriculations de véhicules thermiques s'effondrent. À partir de 2026, les motorisations diesel deviennent un marché de niche. Elles sont rejointes par les motorisations essence en 2036.

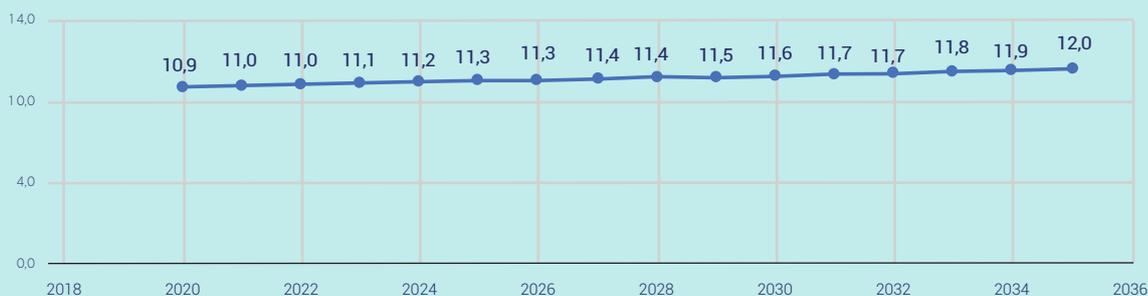
Pour le scénario haut des VUL, la majorité des immatriculations deviennent électriques dès 2028. L'amélioration du coût global de possession (TCO – Total Cost Ownership) et l'autonomie croissante des VEB permettent une électrification de grande ampleur.

ESTIMER LES ÉVOLUTIONS DU PARC AUTOMOBILE

ÉVOLUTION DE L'ÂGE DU PARC : 12 ANS D'ÂGE EN 2036

Grâce à la statistique du parc automobile assuré par âge de la FFA, le parc automobile de plus de 15 ans peut être estimé à 8,3 millions, qui permet d'aboutir à un total de 39,7 millions de véhicules en 2018. En 2018, le parc automobile approcherait les 11 ans d'âge moyen et pourrait, au rythme actuel, atteindre 12 ans d'âge en 2036.

ÉVOLUTION DE L'ÂGE MOYEN VP



Source : FERIA et Observatoire des métiers des services de l'automobile

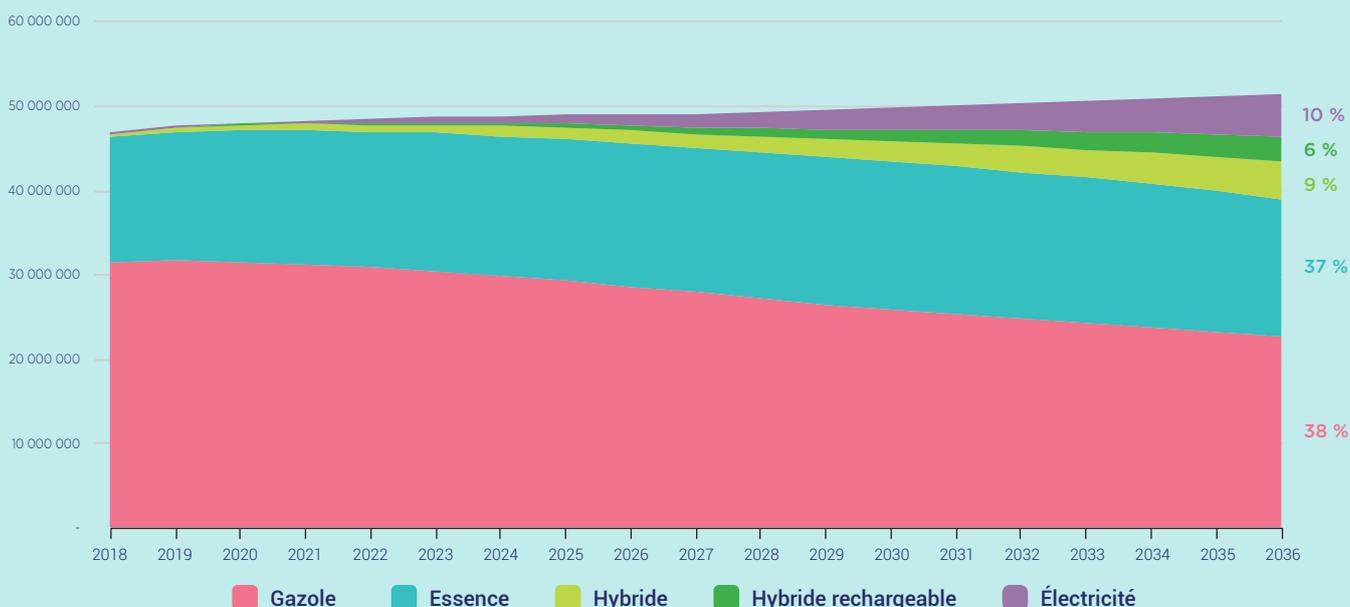
L'analyse de l'évolution de l'âge des parcs, motorisation par motorisation, permet d'observer une croissance des âges moyens à l'horizon 2036 :

- Véhicule diesel : de 10 ans d'âge moyen, à 14 ans (scénario bas), à 19 ans (scénarios médian et haut).
- Véhicules essence : de 10 ans d'âge moyen, à 13 ans (scénarios bas et haut), à 11 ans, (scénario médian).
- VEB : de 2 ans d'âge moyen, à 6 ans (scénarios bas et médian), à 5 ans (scénario haut).

LES INERTIES DU PARC FACE AUX PROGRESSIONS DES IMMATRICULATIONS

PROSPECTIVE DE LA COMPOSITION DU PARC VP + VUL

SCÉNARIO BAS



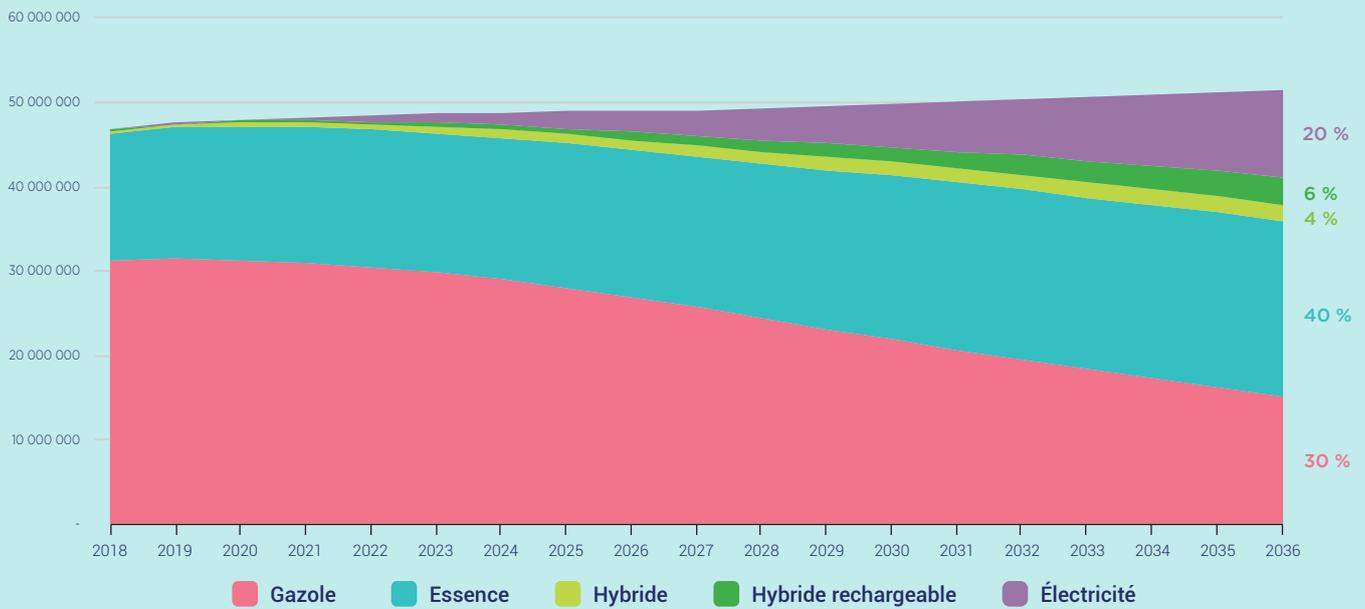
Source : Prospective FERIA et Observatoire des métiers des services de l'automobile

Dans le scénario bas, malgré 400 000 VEB particuliers vendus en 2036 – ce qui représente une forte percée de ces motorisations par rapport à la situation actuelle – la part des VEB reste faible en 2036. L'inertie du parc et son vieillissement limitent la croissance des véhicules électriques en circulation

(10 % du parc VP et 7 % du parc VUL dotés d'une motorisation électrique à l'horizon 2036). Le parc essence et diesel reste aux trois quarts dominant et les véhicules en circulation disposant d'un moteur thermique (c'est-à-dire thermiques + hybrides) atteint encore 90 % du parc en 2036.

PROSPECTIVE DE LA COMPOSITION DU PARC VP + VUL

SCÉNARIO MÉDIAN



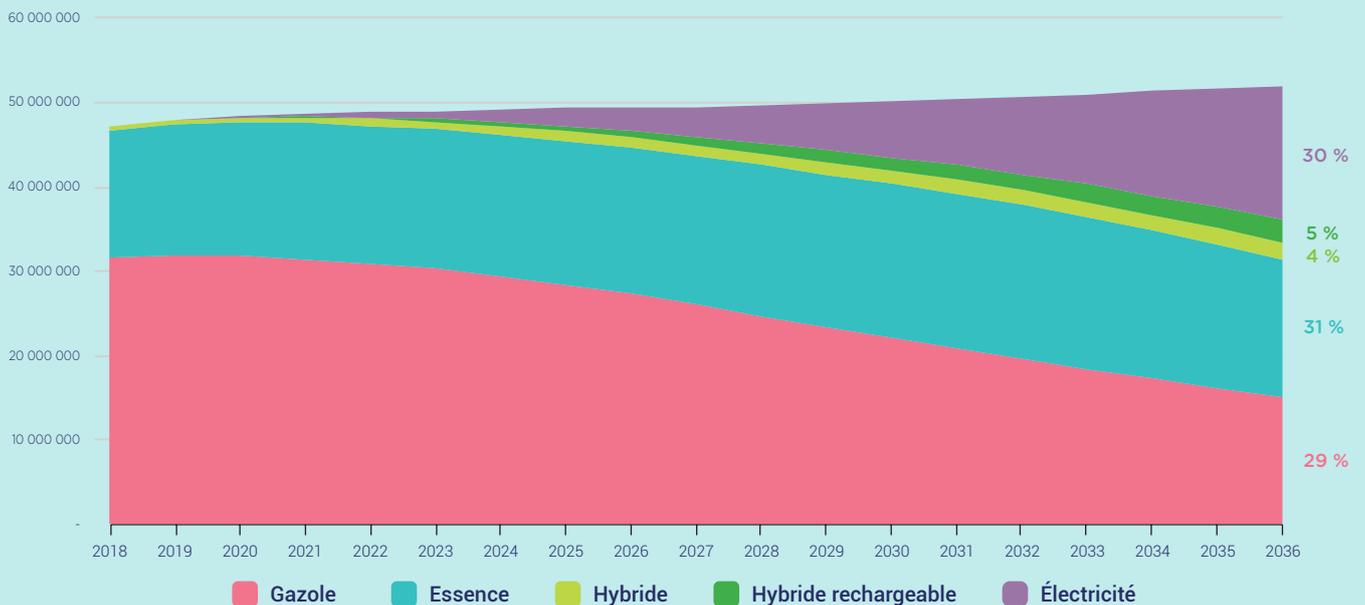
Source : Prospective FERIA et Observatoire des métiers des services de l'automobile

Dans le scénario médian, le parc électrique atteint 5 % du parc en 2026 et 20 % en 2036. Le parc diesel vieillissant représente encore 30 % de l'ensemble des véhicules automobiles malgré

un rythme élevé de dédieselisation. Ajouté aux véhicules essence, c'est encore 70 % du parc qui est exclusivement thermique en 2036.

PROSPECTIVE DE LA COMPOSITION DU PARC VP + VUL

SCÉNARIO HAUT



Source : Prospective FERIA et observatoire ANFA

Dans le scénario haut, les évolutions du parc sont particulièrement marquantes. Les VEB représentent 15% du parc dès 2030, et 30 % six ans plus tard. Au regard des âges moyens, ces 30 % de parc électrique correspondront à 60% des entrées-atelier des réseaux de marque, mais seulement 15% des entrées ateliers des MRA.

En 2036, la part croissante des véhicules de 16 ans et plus induit un décalage très fort entre les immatriculations à 75 % électriques et un parc qui ne serait qu'à 30 % électrique. Les véhicules thermiques représentent encore, en 2036, le double du volume de VEB en circulation. Le parc VUL est lui toujours dominé par 58 % de véhicules diesel.

Même dans ce scénario haut de développement des motorisations électriques, avec des ruptures de tendance violentes sur les courbes d'immatriculations et une industrie automobile totalement contrainte, 60 % du parc reste diesel ou essence à l'horizon 2036.

Même dans un scénario de fort développement du véhicule électrique en 2036, 60 % du parc automobile reste thermique.

L'IMPACT DE L'ÉVOLUTION DES MOTORISATIONS SUR L'APRÈS-VENTE

DES ÉVOLUTIONS DU NOMBRE D'OPÉRATIONS D'APRÈS-VENTE PEU MARQUÉES

La prospective d'évolution des opérations après-vente suit le modèle mis en place depuis de nombreuses années par le cabinet TCG-Conseil. En 2019, le nombre d'opérations après-vente est évalué à 64 millions. À l'horizon 2036, l'évaluation de la variation de ce nombre dépend des éléments d'évolution du parc définis avec le cabinet Feria, mais aussi des évolutions structurelles de l'après-vente (baisse du kilométrage moyen, fiabilisation des

véhicules, baisse de fréquentation des après-ventes). Pour cette raison, même dans un scénario de faible développement du VEB, les activités après-vente tendent à baisser.

Les opérations d'après-vente sont réparties en trois postes en 2020 : l'entretien (53 % des opérations d'après-vente), la réparation (29 %) et le pneumatique (17 %).

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'OPÉRATION D'APRÈS-VENTE DANS L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE (EN MILLIERS)



Source : TCG pour l'Observatoire des métiers des services de l'automobile

Selon les scénarios, à l'horizon 2036, le volume total d'opérations après-vente diminuerait par l'effet du changement de motorisation dans une proportion comprise entre - 2,8 % et - 4 % : l'impact est assez modéré en matière de fréquentation atelier. Le nombre total d'opérations après-vente passerait de 64 millions à 62 millions dans un scénario de faible développement du VEB, et à 61 millions d'opérations en cas de fort développement des VEB.

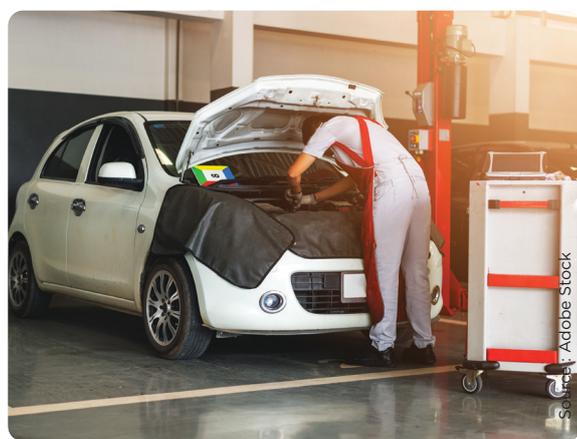
L'ENTRETIEN D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE À BATTERIE

Un VEB dispose de composants communs avec un véhicule thermique qui génèrent des opérations d'après-vente :

- Le système de freinage (qui est moins sollicité),
- La direction,
- La suspension (amortisseur),
- La climatisation et le filtrage d'air,
- Les pneumatiques (qui sont davantage sollicités),
- Une transmission largement simplifiée,
- Les accessoires (essuie-glace, etc).

Le moteur électrique, quant à lui, n'a pas besoin d'entretien. Il n'a pas d'injecteur, pas d'huile, ou d'échappement comme les moteurs thermiques.

Les batteries sont censées être changées, mais elles ont une durée de vie vraisemblablement supérieure aux 7-10 ans initialement prévue par les constructeurs.



Compte tenu de l'usure plus importante des gommages sur les VEB, les opérations d'après-vente liées au pneumatique prendraient une part croissante des activités d'après-vente, en passant de 17 % des opérations après-vente en 2020 à 19 % ou 20 %, en 2036, selon le scénario retenu. Ce sont essentiellement les réparations qui tendent à prendre une part décroissante

parmi les opérations d'après-vente : de 29 % des opérations après-vente en 2020 à 28 % ou 26 %.

Dans un scénario très favorable au développement des VEB, la croissance des activités liées aux pneumatiques ne compense pas la perte liée aux activités de réparation du parc diesel.

ET LA CARROSSERIE-PEINTURE ?

La carrosserie n'est pas concernée par une diminution d'activités des opérations d'après-vente liée à l'électrification du marché automobile.

En Norvège, où une voiture sur deux vendues en 2019 est électrique, le plus important assureur du pays constate que le taux de suraccident des voitures électriques par rapport aux voitures à moteur thermique est de +20%. Ce phénomène s'explique par le caractère urbain des voitures électriques ainsi que par leurs accélérations très supérieures.

En 2019, TCG Conseil estime ce taux à + 25 % en France. Le caractère partagé de certains véhicules électriques a pu contribuer à gonfler ce taux. Nul ne sait si cette situation est temporaire. Les analystes notent qu'en 2018-2019, l'électrification des véhicules s'est faite au travers de voitures puissantes (la Tesla modèle 3 est la deuxième voiture électrique la plus vendue en 2019 en France) qui associent VEB et ADAS, renforçant ainsi une impression trompeuse de sécurité. Pour mémoire, une période de suraccident avait suivi le développement de l'ABS.



Source : Photothèque de l'ANFA

▶ UNE BAISSÉ SENSIBLE DES HEURES DE MAIN-D'ŒUVRE

ÉVOLUTION DES HEURES DE MAIN D'ŒUVRE APRÈS-VENTE (EN MILLIERS)



Source : TCG pour l'Observatoire des métiers des services de l'automobile

L'évaluation des heures de main-d'œuvre repose elle aussi sur la méthodologie de TCG. Elle suggère là encore une diminution tendancielle des activités d'après-vente, qui s'ajoute aux effets du changement de motorisation.

Les dépenses en entretien d'un VEB sont évaluées à la moitié de la valeur d'un véhicule thermique. Celles en réparation, rares sur un VEB, sont un peu plus chères (+10 %) car électroniques. Quant aux dépenses en pneumatique, elles seraient constantes. Au total, le nombre d'heures d'après-vente devrait donc diminuer de façon beaucoup plus sensible que le nombre d'opérations.

Dans le scénario bas, qui projette un déploiement faible de l'offre électrique, le volume d'heures de main d'œuvre est impacté de - 6 %. Dans le scénario haut, un très fort développement des VEB sur le territoire, il l'est de - 13 %. Les heures de main d'œuvre passent de 161 millions en 2019 à 151 dans le scénario bas, 145 dans le scénario médian et 140 dans le scénario haut. Dans tous les cas de figure, le risque d'observer une baisse de besoin de main d'œuvre serait très vraisemblable.

L'INÉLUCTABLE CONTRACTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES APRÈS-VENTE

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE L'APRÈS-VENTE VL (EN MILLIONS)

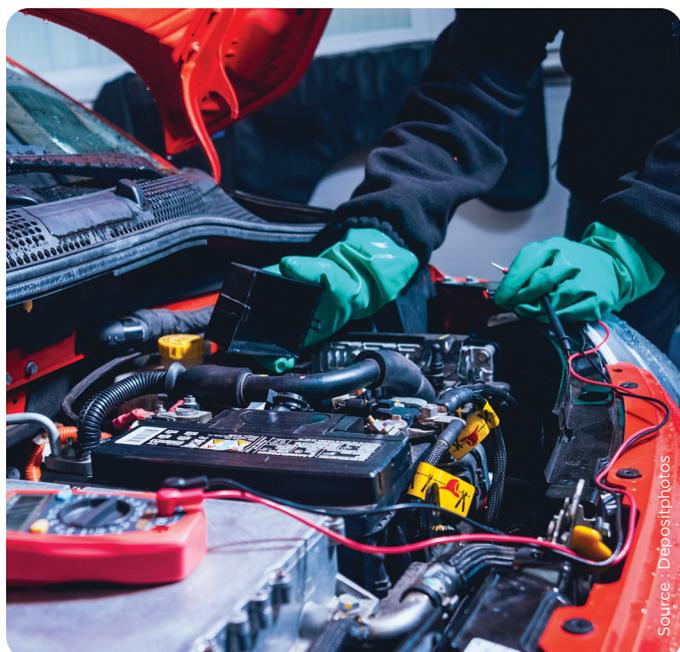


Source : TCG pour l'Observatoire des métiers des services de l'automobile

Dans le scénario bas, où les VEB se sont peu développés, les véhicules thermiques représentent encore 80 % de l'ensemble du chiffre d'affaires après-vente. Le chiffre d'affaires pour les services de l'automobile, qui avoisine les 47 milliards d'euros en 2019, atteint, à l'horizon 2036, 46 milliards.

Dans le scénario médian, où les engagements règlementaires sont respectés, le chiffre d'affaires après-vente approcherait 44 milliards d'euros. L'électrique ne pèse que 13% de l'activité après-vente et le parc thermique vieillissant encore 76%.

Enfin, dans le scénario haut de fort développement du VEB, le chiffre d'affaires après-vente chute de - 10 %, à 42 milliards d'euros. Les véhicules essence et diesel représentent encore 69 % du chiffre d'affaires après-vente et l'électrique 21 %. Dans ce scénario, la contraction du chiffre d'affaires est d'abord lente (- 0,7 milliard les cinq premières années), puis s'accélère les cinq années suivantes (- 1,8 milliard), et plus encore sur la période 2030-2036 (- 2,5 milliards).

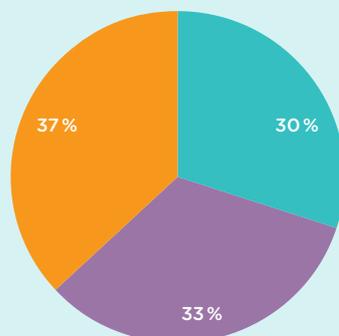


UNE NOUVELLE RÉPARTITION DES MARCHÉS D'APRÈS-VENTE

L'enquête Conducteurs du GIPA estime qu'en 2019, la part des entrées dans les ateliers d'après-vente automobile se répartit en trois tiers entre les réseaux de marque, les MRA et les autres (dont les centres-autos).

Les marchés cibles des réseaux de marque correspondent aux véhicules de 0 à 7 ans, celui des SMAVA (Services Multimarques de l'Après-Vente Automobile) de 4 à 14 ans et les MRA seraient surtout concernés par le parc de 8 à 34 ans. La structure de notre parc conduit à ajuster les parts de marché par âge du GIPA, ce qui génère des modifications des proportions par type d'acteurs. L'accroissement de la part du parc âgé augmente la part de marché des MRA. Et l'ajout des parts de marché des VUL accroît fortement la part des centres-auto. Nous aboutissons à la répartition des parts de marché suivantes en 2019.

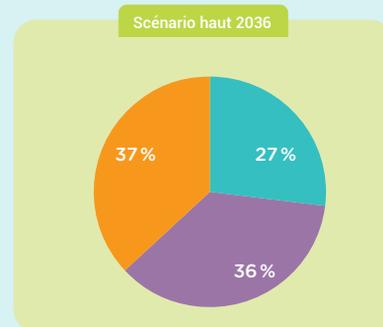
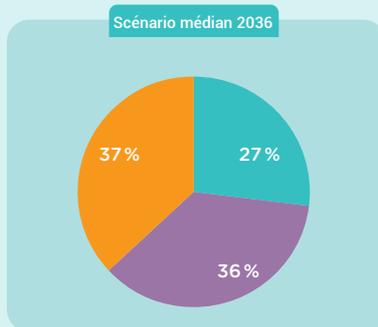
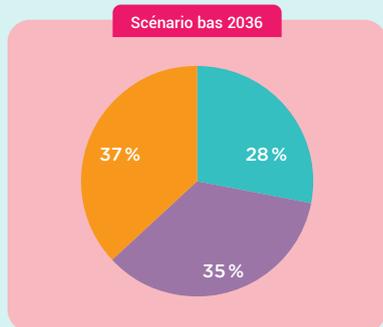
PARTS DE MARCHÉ DES ACTEURS DE L'ENTRETIEN-RÉPARATION EN 2019



- Réseaux de marque**
 30 % de part de marché entretien-réparation pour les réseaux de marque (concession et agents) : 32 % pour le VP et 22 % pour le VUL.
- MRA**
 33 % de part de marché entretien-réparation pour les MRA (37 % pour le VP et 18 % pour les VUL).
- SMAVA**
 37 % de part de marché pour les centres-auto, les centres de services rapides et les pneumaticiens (32 % pour le VP et 59 % pour les VUL).

Source : base GIPA - retraitement Feria

PARTS DE MARCHÉ DES ACTEURS DE L'ENTRETIEN-RÉPARATION EN 2036



■ Réseaux de marque ■ MRA ■ SMAVA

Source : Prospective Feria et Observatoire des métiers des services de l'automobile

À l'horizon 2036, subsistent peu de véhicules diesel de moins de 5 ans, cœur de l'après-vente des réseaux constructeurs aujourd'hui. Le parc diesel est désormais âgé et constitue l'activité principale des MRA, avec une facture par véhicule et par an de plus de 1000 €. L'âge moyen des véhicules essence tourne autour de 11-13 ans pour une facture par véhicule autour de 850€. Quant aux VEB, ils représentent une part croissante des véhicules de moins de 5 ans plutôt traité par les réseaux constructeurs mais sont faiblement valorisés.

Le chiffre d'affaires de l'après-vente tend à se décaler vers les entreprises qui traitent des véhicules thermiques anciens au détriment des entreprises qui traitent des VEB récents, sous les effets simultanés du vieillissement du parc automobile, de la dédieselisation et de l'électrification progressive.

Les MRA, qui traitent aujourd'hui le parc le plus âgé, sont les principaux bénéficiaires de cette situation, voyant leur part de marché croître de 33 % à 36 %.

Au regard de la configuration actuellement connue des circuits de l'entretien-réparation, les réseaux de marque sont les seuls à connaître une baisse de leur part de marché. Dans le scénario bas, ils perdent structurellement deux points de part de marché. Dans les scénarios moyen et haut, le risque d'une perte de trois points de part de marché est vraisemblable.



ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES APRÈS-VENTE - RÉSEAUX DE MARQUE (EN MILLIONS)



Source : TCG pour l'Observatoire des métiers des services de l'automobile

La répartition du chiffre d'affaire selon les circuits s'est effectuée en fonction de l'âge du parc traité par chaque circuit en 2019 en considérant que les positionnements marketing, stratégique et économique des acteurs soient constants.

Scénario bas

Les réseaux de marque voient la part de VEB particuliers entrants dans leurs ateliers approcher 7 % en 2026 puis à 17 % en 2036.

Avec 49 % de parc VP doté d'un moteur essence, 34 % de parc VP diesel et une part importante des VUL qui reste diesel, les moteurs purement thermiques représentent encore 72 % du chiffre d'affaires après-vente des réseaux de marques en 2036. Cela permettrait de limiter **la perte de chiffre d'affaires après-vente à - 6 %** pour l'ensemble de ces réseaux.

Scénario médian

Le parc électrique VP traité par les réseaux de marque correspond à 13 % de leur marché cible en 2026, 35 % en 2036 et 20 % du chiffre d'affaires des réseaux constructeurs à cette date.

Les trois quarts des véhicules sont donc encore totalement thermiques dans les ateliers des réseaux de marque en 2026, mais cette proposition tombe à la moitié en 2036. La motorisation thermique représente encore les deux tiers d'un chiffre d'affaires 2036 singulièrement rogné.

La diminution du chiffre d'affaires après-vente des réseaux de marque atteint - 9 %.

Dans ce scénario, les réseaux de marque supportent 64 % de la baisse du chiffre d'affaires global de l'après-vente automobile.

Scénario haut

A l'horizon 2026, seuls les réseaux de marque auraient à traiter des VEB dans une proportion notable (14 % du parc automobile VP entrant). La dédieselisation nuit à l'activité dès 2026 (plus que 26 % de véhicules particuliers diesel entrants).

Dans ce même scénario haut, en 2036, le parc thermique et hybride ne représente plus que 40 % du parc entrant dans les ateliers des réseaux de marques (et les deux tiers du chiffre d'affaires).

Avec 60 % des entrées ateliers composées de VEB, les réseaux de marque enregistrent une baisse de **- 19 % de leur chiffre d'affaires après-vente** en 16 ans (plus de 2,5 milliards de chiffre d'affaires perdus). Cette évolution, impressionnante, est toutefois assez semblable à ce qui a pu être observé chez certains constructeurs lors de l'électrification du parc automobile norvégien.



ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES APRÈS-VENTE - MRA (EN MILLIONS)



- Électricité
- Hybride rechargeable
- Hybride
- Essence
- Gazole

Source : TCG pour l'Observatoire des métiers des services de l'automobile

Scénario bas

Le VEB est anecdotique en 2036 (à peine 6 %) et le diesel représente la plus grande part des motorisations VP (43 % du parc traité par les MRA et 70 % du chiffre d'affaires après-vente).

Leur activité change donc peu, mais le vieillissement du parc les conduit à voir leur chiffre d'affaires, mécaniquement et à situation constante, se développer de + 4 %.

Scénario médian

Dans un scénario correspondant au respect des réglementations européennes, la presque intégralité du parc VP réparé et entretenu en MRA est thermique à l'horizon 2026. En 2036, à peine 11 % de VEB commencent à arriver dans les MRA. Toutefois, la part des motorisations essence du diesel s'inversent : en 2036, il ne reste plus qu'un tiers de véhicules particuliers diesel en MRA pour 46 % d'essence. Le diesel reste majoritaire beaucoup plus longtemps dans le parc VUL en 2036 (84 % des VUL traités par les MRA).

Dans un tel scénario, le chiffre d'affaires des MRA à 2036 progresse même légèrement par rapport à 2020 sous l'effet du vieillissement du parc.

Scénario haut

En 2026, les MRA ne voient guère l'ombre d'un VEB et les deux tiers de leur parc-cible concernent encore des véhicules diesel. En 2036, 79 % du parc et du chiffre d'affaires de l'atelier est encore dédié aux VP essence ou diesel. Les MRA sont donc relativement à l'abri la mutation électrique (moins de 15 % des véhicules entrants en atelier).

La baisse d'activité se ressent quand même légèrement. Le chiffre d'affaires des activités après-vente des MRA décroît légèrement de quelques millions d'euros, soit un risque évalué à - 2 % de leur chiffre d'affaires - une baisse assez modérée.



Source : Shutterstock



BAISSE SENSIBLE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES CENTRES-AUTO, RÉPARATEURS RAPIDES ET PNEUMATICIENS

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES APRÈS-VENTE - CENTRES-AUTO, RÉPARATEURS RAPIDES ET PNEUMATICIENS (EN MILLIONS)



Source : Prospective FERIA et Observatoire des métiers des services de l'automobile

Scénario bas

Il y a peu de changements pour les centres-autos et réparateurs rapides à l'horizon 2026 par rapport à 2020. Les deux structures de parc restent assez proches. La moitié des véhicules traités sont diesel et 46% est essence. Si 12% des VP entrants sont électriques, la motorisation diesel pèse encore pour un tiers du parc traité par les centres-auto et l'essence, 39%. Cela génère un chiffre d'affaires relativement stable par rapport à 2020, de l'ordre de -1%.

Scénario médian

La répartition du marché cible des centres-autos en 2026 est identique entre le scénario médian et le scénario haut. À 2036, il faut compter sur un quart de véhicules électriques parmi les entrées ateliers des centres-auto.

À cette date, les moteurs intégralement thermiques représentent encore les trois quarts du chiffre d'affaires. Toutefois, le marché de ces véhicules qui représentait 17,5 milliards d'euros en 2020 ne représente plus que 12,5 milliards en 2036. **Le chiffre d'affaires global des centres-autos et réparateurs rapides risque de chuter de -6% à l'horizon 2036 dans ce scénario.**

Scénario haut

À l'horizon 2026, les centres-autos et réparateurs rapides n'ont à traiter que 2% de parc électrique.

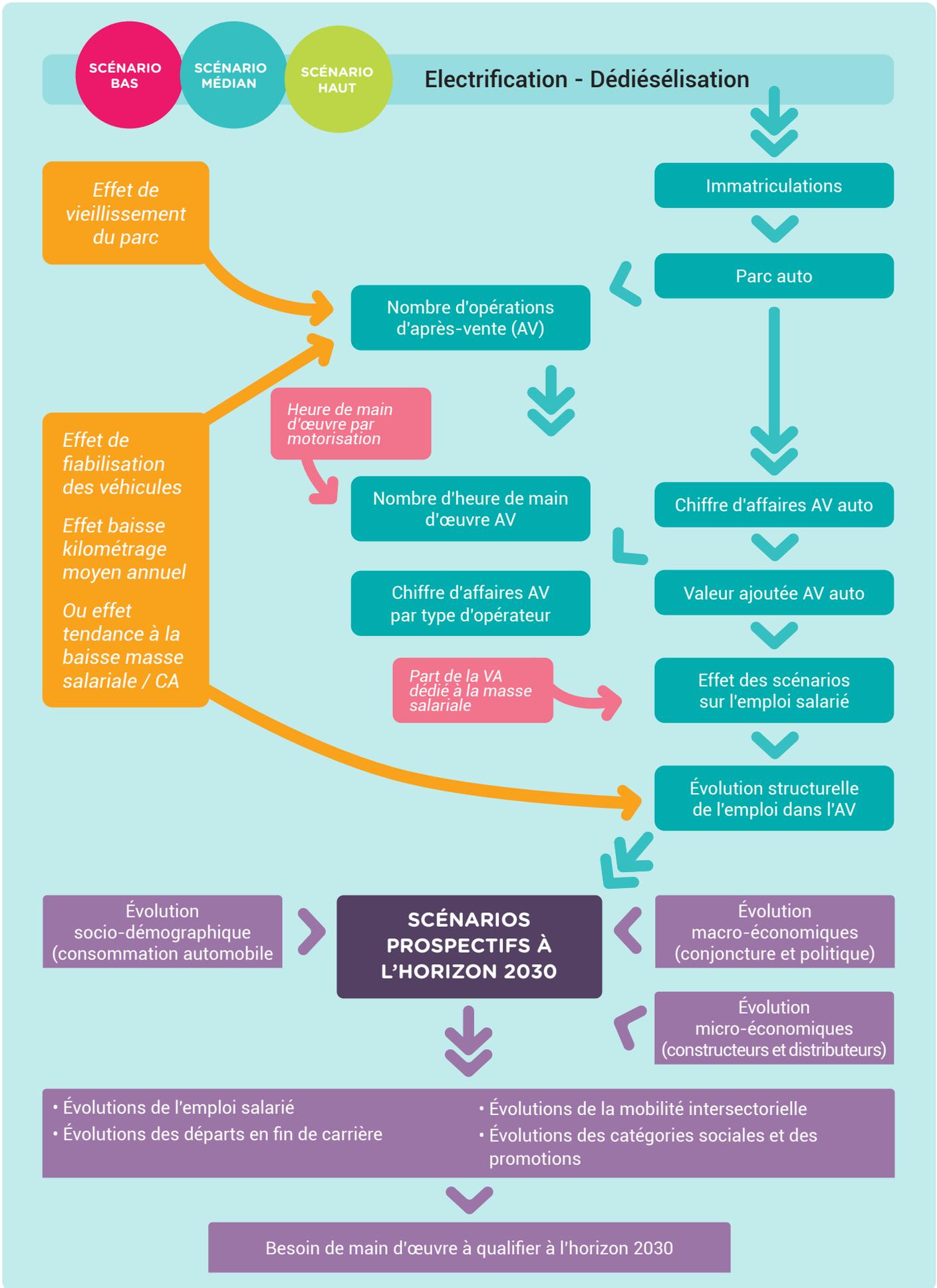
En 2036, un tiers du parc cible VP des réparateurs rapides est électrique. La motorisation diesel ne représente plus que 12% des entrées dans les ateliers. Les activités de vidange ou de vente d'huile risquent de subir un contrecoup important.

Cette situation affecte fortement le chiffre d'affaires des centres-autos et services rapides entre 2020 et 2036, qui atteint -10% de perte, soit près de deux milliards d'euros.

Pour les centres-autos, la période 2020-2026 change assez peu en matière de structure de parc-cible et de chiffre d'affaires. Les principaux changements sont à attendre à partir de 2026, et plus encore à partir de 2030.



Source : Adobe Stock



ENTRE 700 ET 1 900 EMPLOIS PERDUS ANNUELLEMENT

La valeur ajoutée sectorielle permet de financer directement 218 000 postes en 2018 (mécaniciens, techniciens, magasiniers, carrossiers-peintres, secrétaires après-vente, réceptionnaires, management technique – Source Observatoire des métiers des services de l'automobile à partir des données INSEE RGP et Acoess). Si elle est réduite, elle finance mécaniquement moins d'emploi.

L'évolution de l'emploi dans l'après-vente peut dépendre du changement de motorisation, mais aussi d'autres facteurs. TCG estime que les activités de l'après-vente risquent d'être tendanciellement affectées par la baisse du kilométrage annuel moyen, par la fiabilisation des motorisations (y compris thermiques) et par la diminution des pas d'entretien associés à ces phénomènes.

Nous avons également observé dans la comptabilité nationale que la part de la main-d'œuvre dans le chiffre d'affaires total était tendanciellement décroissante depuis 15 ans. Le chiffre d'affaires de l'après-vente a donc généré de moins en moins d'emploi, exception faite de certaines années. Une estimation a été réalisée pour évaluer cette diminution d'emploi sur la période 2020-2036, ce qui permet d'intégrer à notre modèle les problématiques d'usage (kilométrage moyen) et de fiabilisation des équipements.



Source : Adobe Stock

Nous avons donc fait figurer d'une part, le risque de perte d'emploi tendanciel de l'après-vente automobile (usage et fiabilisation) et d'autre part, le risque de perte d'emploi lié au changement de motorisation et au vieillissement du parc. **D'autres variables conjoncturelles peuvent se rajouter à ces effets, mais elles ne sont pas évaluées dans cette publication.**

PROSPECTIVE DE PERTE D'EMPLOIS DANS L'APRÈS-VENTE DU COMMERCE DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE ENTRE 2020 ET 2036



Source : Prospective FERIA et Observatoire des métiers des services de l'automobile

EFFET DES CHANGEMENTS DE MOTORISATION ET DU VIEILLISSEMENT DU PARC SUR L'EMPLOI

	Emplois perdus entre 2020 et 2036	% d'évolution	Nombre d'emplois perdus annuellement
Scénario bas	1 600	- 0,75 %	100
Scénario médian	14 000	- 6,5 %	900
Scénario haut	21 500	- 10 %	1 300

Source : Observatoire des métiers des services de l'automobile - FERIA

CUMUL DES EFFETS DES CHANGEMENTS DE MOTORISATION ET DU VIEILLISSEMENT DU PARC SUR L'EMPLOI ET DES EFFETS STRUCTURELS DE DIMINUTION DE L'ACTIVITÉ EN L'APRÈS-VENTE

	Emplois perdus entre 2020 et 2036	% d'évolution	Nombre d'emplois perdus annuellement	Nombre d'emploi après-vente 2036
Scénario bas	11 500	- 5 %	700	206 000
Scénario médian	23 500	- 11 %	1 500	194 000
Scénario haut	31 000	- 14 %	1 900	187 000

Source : Observatoire des métiers des services de l'automobile - FERIA

A ces effets d'évolutions du parc, l'analyse combine les autres évolutions structurelles pesant sur l'après-vente : la baisse du kilométrage moyen, la fiabilité des véhicules et la difficulté tendancielle croissante à générer de l'emploi. Il en résulte, selon les scénarios, un risque de baisse de 9 000 à 10 000 emplois supplémentaires.

Si l'effet de changement de motorisation se cumule aux autres difficultés de l'après-vente automobile, l'effet de la baisse d'emploi peut donc être beaucoup plus visible avec une perte de 1 500 emplois après-vente dans un scénario médian.

Toutefois, il faut noter que, dans le commerce et la réparation automobile, entre 5 800 et 7 600 personnes partent actuellement annuellement en fin de carrière. **La baisse d'emploi** liée aux changements de motorisation **pourrait être diluée dans ces départs** et donc ne générer aucun licenciement économique, comme dans la période 2000 à 2013.

Par ailleurs, comparativement à l'industrie où la **baisse d'emploi** risque d'être brutale avec 10 000 emplois impactés en quelques

années (Source observatoire de la métallurgie nov. 2018 – établissements situés en risques 0 à 3), la diminution dans le commerce et la réparation automobile **s'espace sur un temps long**. Une prospective sur 16 ans est nécessaire pour évaluer une baisse d'emploi sensible dans l'après-vente automobile.

Cette baisse d'emploi liée aux motorisations pourrait se concentrer dans les réseaux de marque, et en partie dans les centres-auto, compte tenu de l'âge moyen des véhicules traités par ces acteurs. Les MRA pourraient, eux, voir leur emploi croître. A l'image de l'analyse du chiffre d'affaires, **les deux tiers de la baisse d'emploi** structurelle liée aux changements de motorisation et aux dégradations structurelles de l'après-vente seraient **supportés par les réseaux de marque**.



Source : Adobe Stock

Au terme de cette étude, il transparaît nettement que le parc automobile va subir deux phénomènes simultanément :

- Un effet de vieillissement, en particulier du parc diesel lucratif en après-vente. Celui-ci devrait progressivement échapper aux réseaux de marque.
- La croissance du parc électrique peu dispendieux en après-vente, dont les réseaux de marque vont hériter dans un premier temps.

Compte tenu de la progressivité du développement de l'électrique, les **distributeurs automobiles** disposent d'environ cinq ans pour adapter leur après-vente à un parc multi-motorisé.

Si ces travaux mettent en exergue un risque non négligeable pour leur activité après-vente, la maintenance et la réparation ne sont toutefois qu'un des vecteurs de marge commerciale dont dispose la distribution automobile. La part atelier dans la marge commerciale d'un distributeur tend d'ailleurs à diminuer depuis quelques années.

Une partie des emplois directement affectée par le changement de motorisation serait inéluctablement amenée à disparaître à situation constante dans la mesure où le VEB engendre une diminution des activités techniques d'après-vente. Une autre partie des emplois est indirectement menacée par la baisse du chiffre d'affaires de l'après-vente, qui dépend des autres sources de revenus des distributeurs (vente de véhicules neufs, de véhicules d'occasion, de contrats et de services, augmentation des prix, gestion du patrimoine immobilier, profit, etc.). Il n'en demeure pas moins que la **distribution automobile doit de nouveau réfléchir à son business model**.

Les **MRA** seront, eux aussi, un jour affectés par l'électrification des parcs. Mais quels que soient les scénarios, ils bénéficient d'une période de plus de 15 ans de croissance de leur part de marché et de développement ; de stabilité dans le scénario de très fort développement des VEB. Sur la période étudiée, les MRA récupéreront naturellement le parc automobile le plus rentable en après-vente, notamment les coûteuses réparations des diesels anciens. Dans les 10 prochaines années, les **problématiques de formations** des MRA concernent donc surtout les réparations de véhicules diesel ; et notamment les réparations d'EGR, de turbos, de filtres à particules et d'injecteurs. Dans une perspective de 10 à 15 ans, le parc traité par les MRA devrait s'inverser et pourrait être majoritairement à motorisation essence, quel que soit le scénario retenu.

L'enjeu des **centres-autos** et réparateurs rapides dans les 15 prochaines années est de tenter de rogner des parts de marché aux MRA en élargissant leurs prestations à des véhicules plus anciens, en déployant une offre tarifaire adaptée au pouvoir d'achat de détenteurs d'un parc automobile vieillissant. Le marché du pneu, où les services multimarques de l'après-vente automobile sont majoritaires, reste toutefois le seul marché de l'après-vente croissant – même s'il ne représente que 20 % du nombre d'opérations totales en 2036.

La baisse d'emploi structurelle peut également être amplifiée par la situation conjoncturelle, en fonction des périodes de crise ou d'embellie économiques - facteur qui n'a pas été évalué dans cette étude. Il faut rappeler que l'emploi du secteur VP a baissé en moyenne, annuellement, de 1 200 postes entre

ET L'IMPACT ÉCOLOGIQUE ?

En reprenant le modèle que nous avons réalisé, nous pouvons estimer en fonction des émissions moyennes des véhicules vendues à ce jour, que le développement des immatriculations électriques seraient aptes à réduire les émissions de CO₂ du parc de VP et de VUL de -9% (scénario bas) à -29% (scénario haut) à l'horizon 2036.

La réduction de 37,5% des émissions de CO₂ d'ici 2030 souhaité par la loi LOM risque de se confronter au vieillissement du parc automobile.

2005 et 2018 ; avec des variations conjoncturelles comprises entre -7000 (année 2012) et + 7000 emplois (année 2018) sur l'ensemble des statistiques Acoss disponibles. Ainsi, alors que le scénario médian projeté, en 2036, une baisse de 1 500 emplois annuels dans l'après-vente, l'ensemble des emplois du commerce et réparation automobile VP peut être amené à subir des fluctuations conjoncturelles importantes, à la baisse ou la hausse, selon la situation conjoncturelle. La crise sanitaire liée à l'épidémie de SARS-Cov-2 en 2020 aura par exemple des incidences à prendre en compte.

C'est dans ce contexte que l'Observatoire des métiers des services de l'automobile, accompagné par ses partenaires, se mobilise tout au long de l'année 2020 sur la conduite d'une prospective complète de l'emploi et la formation dans le commerce et la réparation automobile à l'horizon 2030.



DÉCOUVREZ TOUTES LES DONNÉES ET LES PUBLICATIONS DE L'OBSERVATOIRE SUR LE SITE DE L'ANFA

anfa-auto.fr/observatoire

ANFA
OBSERVATOIRE
Métiers Services Auto



ET RETROUVEZ TOUS LES AUTOFOCUS EN VIDÉO



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 Associés.

Observatoire ANFA
2 rue Capella - 44470 Carquefou
Tél. : 02 44 76 21 50
observatoire@anfa-auto.fr • www.anfa-auto.fr

Directrice de la publication : Dominique Faivre-Pierret
Directrice de rédaction : Valérie Chiron
Rédaction : Jocelyn Gombault, Marie-Sophie Girardin
Édition et création : Service Communication ANFA
Photo de couverture : ©Shutterstock

ANFA
SERVICES DE L'AUTOMOBILE
ET DE LA MOBILITÉ