

La réparation automobile en France est une activité majeure et à nouveau en croissance au sein de la filière : un chiffre d'affaires de 20,9 milliards d'euros Ht. en 2016, +4% / 2015. Elle représente ¼ de la valeur du commerce de véhicules neufs (82 milliards d'euros pour la vente de VN). Les marges nettes y sont très supérieures : pour les concessionnaires automobiles, elles représentent près de 12% pour l'après-vente (atelier et activité pièces de rechange), contre 3% pour la vente de véhicules neufs.

La réparation se décompose en vente de pièces de rechange (13,5 milliards d'euros) et de main-d'œuvre (7,4 milliards d'euros). Et deux grandes familles de métiers : la réparation mécanique (17 milliards d'euros) et la réparation-collision (activité carrosserie, environ 4,4 milliards d'euros en 2017, incluant le vitrage).

L'activité après-vente a subi une importante baisse pendant la période de crise économique : de 21,8 milliards d'euros en 2009, elle n'avait cessé de décroître jusqu'à 19,5 milliards en 2014, avant de repartir à la hausse (20,1 milliards en 2015). Traditionnellement acyclique, elle s'appuie sur les capacités budgétaires des ménages et, à ce titre, montre une grande sensibilité à la conjoncture économique.

Sous l'angle du budget de l'automobiliste, la réparation automobile représente 17,5% du budget total et constitue le second poste de ce budget derrière le financement (48,7%), devant le carburant (11,5% du budget total) ou l'assurance (10,6%).

La concurrence est rude entre les acteurs de l'après-vente. Selon l'organisme GIPA (données 2016 – activité 2015), les réseaux des constructeurs automobiles (réparateurs agréés concessionnaires et agents) détiennent 35% de parts du marché de la réparation, seulement 3 points devant les Mécaniciens réparateurs automobiles indépendants (MRA, 32%). Cette concurrence est renforcée par le poids des centres autos (15% du marché), des pneumaticiens (8%) et des réparateurs rapides (type Speedy, Midas) avec 6% du marché de la réparation.

Depuis la fin des années 2000, la concurrence des pure-players internet en pièces de rechange (type Oscaro, Yakarouler) ou en pneumatiques (type allopneus) est venue exacerber la compétition au sein de la rechange automobile. Ces acteurs représentent entre 3% (marché des pièces) et plus de 10% (marché des pneumatiques) des marchés qu'ils adressent.

Les grands enjeux de la réparation automobile aujourd'hui sont : la digitalisation, avec l'obligation de pouvoir proposer la prise de rendez-vous et le devis en ligne aux clients ; la capacité technologique, avec la généralisation progressive des ADAS (Advanced driver-assistance systems), ou la mise à niveau des calculateurs embarqués, qui impose un renouvellement des compétences et méthodologies d'intervention.

La relation au client change fondamentalement, la maintenance préventive et prédictive sont les prochains grands chantiers de l'expérience client pour les métiers de la rechange. Moins connaisseur de son automobile, le consommateur de 2018 veut budgétiser son entretien et être alerté automatiquement des actes de maintenance à effectuer.

Toutefois, l'âge moyen du parc circulant en France (9 ans en 2017) ainsi que sa densité (plus de 38 millions de véhicules) ralentissent le rythme des évolutions pour les métiers qui doivent aussi bien

être capables de réparer une citadine des années 90 qu'un véhicule d'un an équipé des dernières technologies de sécurité, de confort et de connectivité.

La sévèrification du contrôle technique avec le nouveau référentiel (mai 2018), le renforcement du contrôle anti-pollution au 1<sup>er</sup> janvier 2019, puis la mesure des oxydes d'azote prévue pour 2022, sont un facteur majeur de croissance du marché de la réparation automobile.

Sources chiffrées : Insee, GIPA, FIEV, ACA.