

# L'artisanat

De La

# mécanique automobile

UN DOCUMENT DE La CHAMBRE RÉGIONALE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT DU LIMOUSIN

## au sommaire

### Le marché de L'automobile

**Structure du marché de la mécanique automobile**  
**Le marché de l'automobile neuve et d'occasion en France et en Limousin**  
**Parc automobile en limousin**  
**Les conséquences des évolutions techniques**

Les français et L'automobile, de nouveaux comportements, de nouvelles attentes...

**Préoccupations environnementales**  
**Les nouvelles exigences de la clientèle**  
**Le budget automobile**

### La main d'œuvre de La mécanique automobile

**L'emploi salarié de la mécanique automobile**  
**Les jeunes en formation**  
**La formation continue des salariés**

Les entreprises artisanales de mécanique (auto & moto) en Limousin

**Ancienneté des entreprises**  
**Âge des chefs d'entreprises**  
**Effectifs salariés par activité et département**  
**Effectifs salariés par activité et par taille d'entreprise**  
**Effectifs salariés par taille d'entreprise et par département**

SOURCES

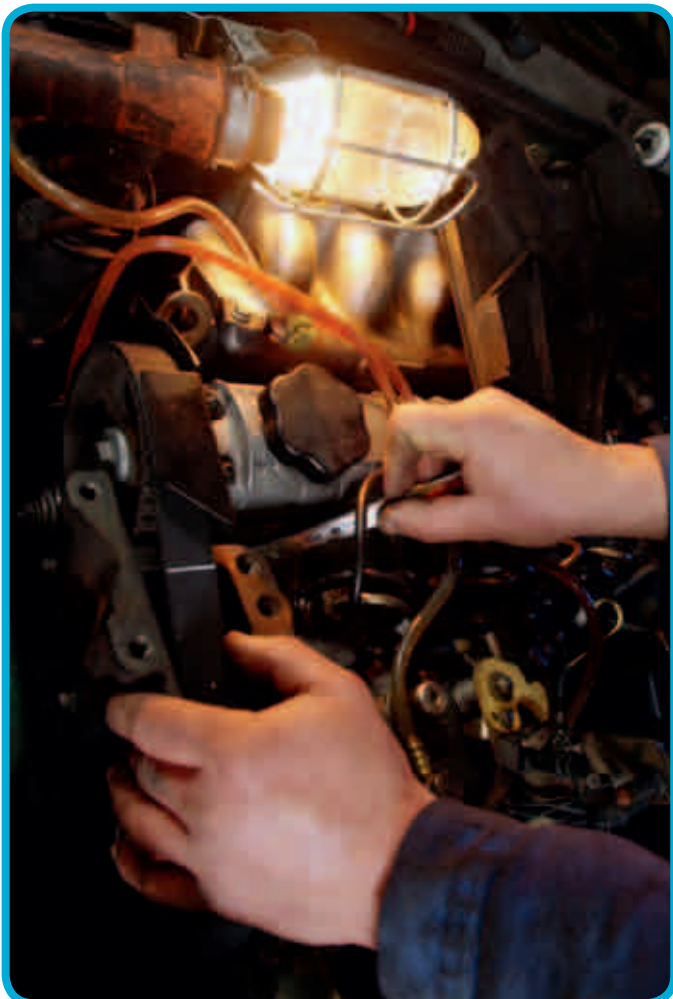


## Structure du marché de la mécanique automobile

### Les acteurs du marché de l'après-vente

- **Les réparateurs agréés par les constructeurs** dont le nombre a fortement décliné puisqu'il est passé de 23 000 en 1998 à environ 16 000 en 2005. Ils assurent essentiellement les travaux de maintenance et de réparation des véhicules. Ils peuvent également, selon leur statut (agents revendeurs, agents services, agent commerciaux) vendre des véhicules en leur nom propre ou pour le compte de la concession ;
- **les garagistes indépendants ou Mécaniciens Réparateurs Automobile (MRA)** ont vu leur nombre légèrement baisser (de 17 000 à 15 500 en 2005). Les MRA sont traditionnellement spécialistes du travail de la mécanique. Certains travaillent avec une enseigne d'équipementier ;
- **les centres automobiles** étaient au nombre de 14 000 en 2006 (*Midas, Norauto...*) ;
- **les carrossiers** réparent les voitures lorsqu'elles sont accidentées et sont spécialisés dans la carrosserie et la peinture. Leur nombre a décliné progressivement de 5 000 à 4 000 de 1998 à 2005.

Au total, l'après-vente dite indépendante fait vivre aujourd'hui 183 000 personnes en France. <sup>2</sup>



### Une réorganisation du marché de l'après-vente

L'environnement économique de ce marché a subi de réelles mutations. En effet, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2002, un nouveau règlement européen est entré en vigueur. Ainsi, les constructeurs peuvent désormais choisir de créer des réseaux de distribution sélective ou exclusive différents par pays de l'Union Européenne. De plus, les activités de vente, de l'après-vente et de fourniture de pièces sont désormais séparées dans le but de renforcer les conditions de concurrence et de ce fait libéraliser le marché de l'après-vente. Cette concurrence s'exerce en particulier entre le réseau des constructeurs et celui des indépendants.

#### Le développement des chaînes spécialisées indépendantes

De nouvelles enseignes indépendantes des constructeurs profitent de la libéralisation progressive du marché de l'après-vente (*Midas, Feu Vert, Speedy, AD, Point S...*) et ont ainsi construit leur succès en se spécialisant sur la distribution de pièces détachées et le service de réparation rapide multimarques. Ces chaînes spécialisées se sont en effet efforcées d'adapter leurs services à l'évolution de la demande des consommateurs (accueil personnalisé, affichage des prix, prestations forfaitaires).

#### Le développement de réseaux multimarques par les constructeurs.

Pour contrer le réseau des indépendants, des constructeurs comme Citroën, Ford et Renault ont réorganisé leurs propres réseaux en élevant le niveau des standards pour la réparation des véhicules de leurs marques, ce qui a opéré une sélection relativement stricte et une diminution des réparateurs de marques, agréés par les constructeurs. De plus, ils ont créé leurs propres réseaux multimarques. Des nouvelles enseignes telles que Eurorepar (Citroën), Motorcraft (Ford) et Motrio (Renault) ont ainsi vu le jour et recueilli plusieurs centaines de membres parmi les garagistes indépendants ou ceux déjà représentants d'une marque.

#### L'adaptation nécessaire des Mécaniciens Réparateurs Automobiles (MRA)

Dans ce contexte, les MRA indépendants sont souvent tentés de rejoindre les réseaux des constructeurs ou des enseignes indépendantes dont les parts de marchés ne cessent d'augmenter.

En effet, l'ensemble des dernières évolutions du marché de l'après-vente a eu un effet important sur l'activité des garagistes indépendants. Constitués à 92 % d'entreprises de moins de 10 salariés, ces derniers doivent en effet à la fois faire face à la diminution de leur activité et à une concurrence croissante.

Enfin, la sévérité des nouvelles normes environnementales et les investissements en termes de formation et d'équipements qui découlent de la complexification technologique des véhicules contribuent également à fragiliser les MRA dont le nombre diminue.

En 2007, les concessionnaires détenaient 30,9 % de parts de marché de la réparation/entretien de l'automobile, les réparateurs indépendants 20,8 %, l'entretien des pneumatiques/pare-brise 15,8 %, les centres auto 19,9 % (dont 8,9 % pour les grandes surfaces) et les garages intégrés 13,9 % (dans les entreprises : transporteurs, loueurs...). <sup>14</sup>

Les parts de marché des réparateurs indépendants diminuent au profit des centres auto, des chaînes spécialisées et des concessionnaires.

# de l'automobile

## Structure du marché de la mécanique automobile

### Les différents marchés

#### • L'entretien et la réparation mécanique

Au 1<sup>er</sup> janvier 2006, 32 676 entreprises travaillaient sur ce marché réalisant un chiffre d'affaire (hors taxes) de près de 15 milliards d'euros réalisé à 63 % par des entreprises de moins de 10 salariés (38,5 % du CA est réalisé par des entreprises de 1 à 5 salariés).<sup>5</sup>

L'entretien s'effectue majoritairement chez les concessionnaires pour des véhicules encore sous garantie, alors que la réparation mécanique s'effectue pour sa part davantage dans le réseau secondaire et dans les chaînes de réparation indépendante. Aujourd'hui un véhicule dont la durée de vie est de 16 ans est généralement entretenu dans le réseau d'un concessionnaire ou d'un agent au cours de ses cinq premières années de mise en circulation, et notamment durant la période de garantie de 2 ou 3 ans qui est généralement attachée aux véhicules neufs. Lorsque le propriétaire revend ce véhicule, celui qui l'achète n'a plus de lien commercial avec le concessionnaire et privilégie le secteur de la réparation automobile hors réseau de marques.

Les principales activités liées à la maintenance automobile concernent surtout la vérification, la mesure et le réglage des ensembles mécaniques ou électriques et électroniques (contrôles anti-pollution, vidanges du moteur, remplacements du liquide de frein, opérations relatives aux suspensions et climatisations...).

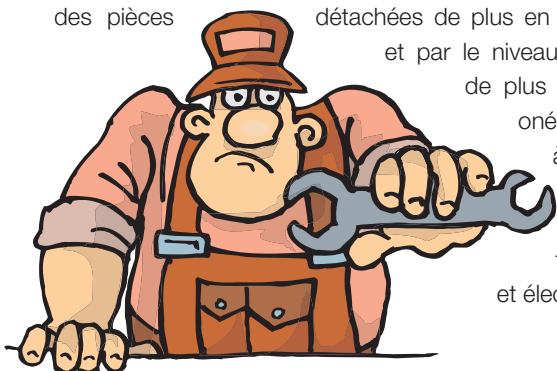
Plus de 50 % des entrées dans les ateliers concernent l'entretien préventif : vidange, révision, check-up.

**Le marché de l'entretien et de la réparation est aujourd'hui relativement stable :** en effet les interventions sont aujourd'hui plus coûteuses mais moins fréquentes, grâce à la fiabilité accrue des véhicules. Cependant cette tendance est à relativiser compte tenu de l'augmentation du nombre de nouvelles fonctions à entretenir dans les voitures (électronique embarquée).

De plus, comme l'année précédente, les Français ont moins roulé en 2007 (13 592 km en 2007 contre 14 500 en 2005). Cette baisse du kilométrage a des conséquences directes sur les ventes d'équipements et sur les réparations. Compte tenu du nombre de véhicules en circulation, la perte est de près de 30 milliards de kilomètres en deux ans !<sup>6</sup>

Mais l'augmentation des tarifs pratiqués, due à la haute technicité des interventions, a en partie compensé la diminution du nombre d'interventions. Cette hausse des tarifs s'explique par la hausse du prix des pièces détachées de plus en plus sophistiquées

et par le niveau de main d'œuvre de plus en plus qualifié et onéreux nécessaire à l'élaboration de diagnostics et à la réparation de systèmes mécaniques et électroniques.<sup>2</sup>



#### • La réparation collision

Les voitures accidentées constituent la matière première des carrossiers réparateurs.

Outre des compétences en carrosserie telles que le démontage, le « débosselage » ou la fabrication de pièces, les carrossiers réparateurs doivent aussi avoir aujourd'hui des connaissances en peinture, en électricité et en électronique.

L'activité de réparation collision peut être exercée soit au sein des réseaux constructeurs, soit par des indépendants (affiliés ou non à un réseau d'équipementiers ou de fournisseurs de peinture, ou encore à une chaîne de spécialistes).

En 2006, le secteur de la réparation collision était constitué de plus de 4 000 entreprises dont la plupart travaillent sous les enseignes AD, Axial... 75 % du chiffre d'affaire global de la réparation collision est réalisé par les entreprises de moins de 10 salariés.

**Si le marché de la réparation collision augmente en termes de masse financière globale,** on assiste cependant à une baisse de la sinistralité et notamment des gros chocs grâce à la diffusion des équipements de sécurité dans les véhicules, mais aussi grâce à une politique des pouvoirs publics en matière de prévention des accidents et d'amélioration des infrastructures routières. De plus, l'emploi de nouveaux matériaux dans la conception des carrosseries, en particulier des tôles élastiques et des plastiques à mémoire, devrait contribuer à réduire les « petits chocs ». Face à cette réduction du marché, la carrosserie rapide prend de plus en plus d'importance face à la carrosserie lourde.<sup>2</sup>

#### • les centres de contrôle technique

Même s'ils ne font pas partie strictement du marché de la mécanique automobile, ils jouent un rôle en amont de certaines interventions en réparation.

5 190 centres de contrôle technique (dont 94 % affiliés à un réseau) répartis sur l'ensemble du territoire national, soit une hausse d'environ 1,2 % du nombre de centres en 2005.

18,6 millions de contrôles ont ainsi été réalisés en 2005, dont 86 % de visites initiales.

Les fonctions les plus défectueuses, sont dans la majorité des cas : le freinage, l'éclairage/signalisation, les liaisons au sol (ensemble du système qui relie les pneus à la route comme les pneus, amortisseurs...) et la pollution.

En 2005, environ 727 000 véhicules utilitaires légers ont été contrôlés au titre de la visite technique complémentaire pollution. Au cours de cette même année, environ 76 000 véhicules soumis à réglementation spécifique ont été contrôlés (exemples : taxis, voitures auto-école, ambulances, dépanneuses...). Ces chiffres sont en hausse ce qui révèle un engagement notable des pouvoirs publics et d'une profession pour la sécurisation du parc automobile français.<sup>2</sup>

MONOGRAPHIE SECTORIELLE

CHAMBRE RÉGIONALE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT DU LIMOUSIN

# Le marché de l'automobile

## Marché de l'automobile neuve et d'occasion en France et en Limousin

Au niveau national, les achats de véhicules neufs baissent ces dernières années, alors que les voitures d'occasion affichent la plus forte croissance en volume des postes de transport. Après une hausse sensible entre 1960 et 1980 (10,1 % en moyenne par an), une légère décélération a suivi. Avec l'arrivée du contrôle technique, la qualité du parc automobile roulant s'est améliorée et les ventes ont fortement progressé (6,9 % en moyenne depuis 1995) malgré un sensible ralentissement depuis 2002. Le marché de l'occasion est constitué à 80 % en valeur par des voitures de moins de 5 ans et tend ainsi à s'apparenter à celui du neuf. <sup>2</sup>

Entre 2004 et 2007, **les ventes de voitures en Limousin** ont augmenté de 4 % portées par les ventes de voitures neuves : 7 % de croissance de 2004 à 2007 contre 3 % pour les voitures d'occasion. Toutefois, en 2007, les ventes de voitures d'occasion sont restées largement majoritaires en Limousin (76 %).

Le choix des limousins se portent de plus en plus sur les voitures fonctionnant au gazole (croissance de 14 % de 2004 à 2007) au détriment des voitures essence qui chutent de 11 % depuis 2004. En 2007, 66 % des achats étaient des voitures diesel. <sup>3</sup>

Depuis maintenant plusieurs années, le marché du véhicule utilitaire léger fait preuve de dynamisme, avec une croissance très supérieure à celle enregistrée sur le secteur du véhicule particulier. L'offre n'a cessé de s'améliorer et le parc relativement ancien est en cours de renouvellement notamment dans les secteurs de la construction ou de la messagerie. <sup>4</sup>

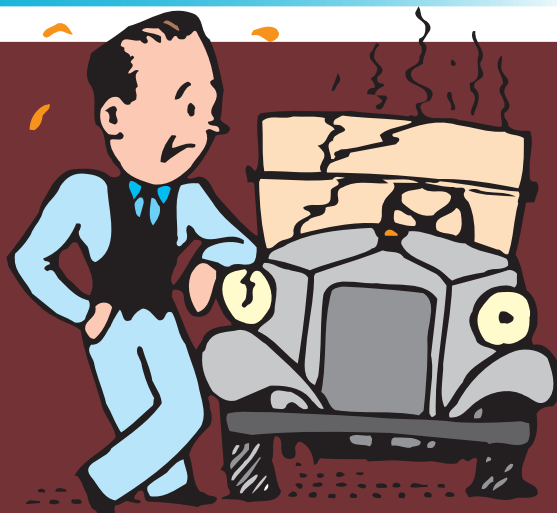


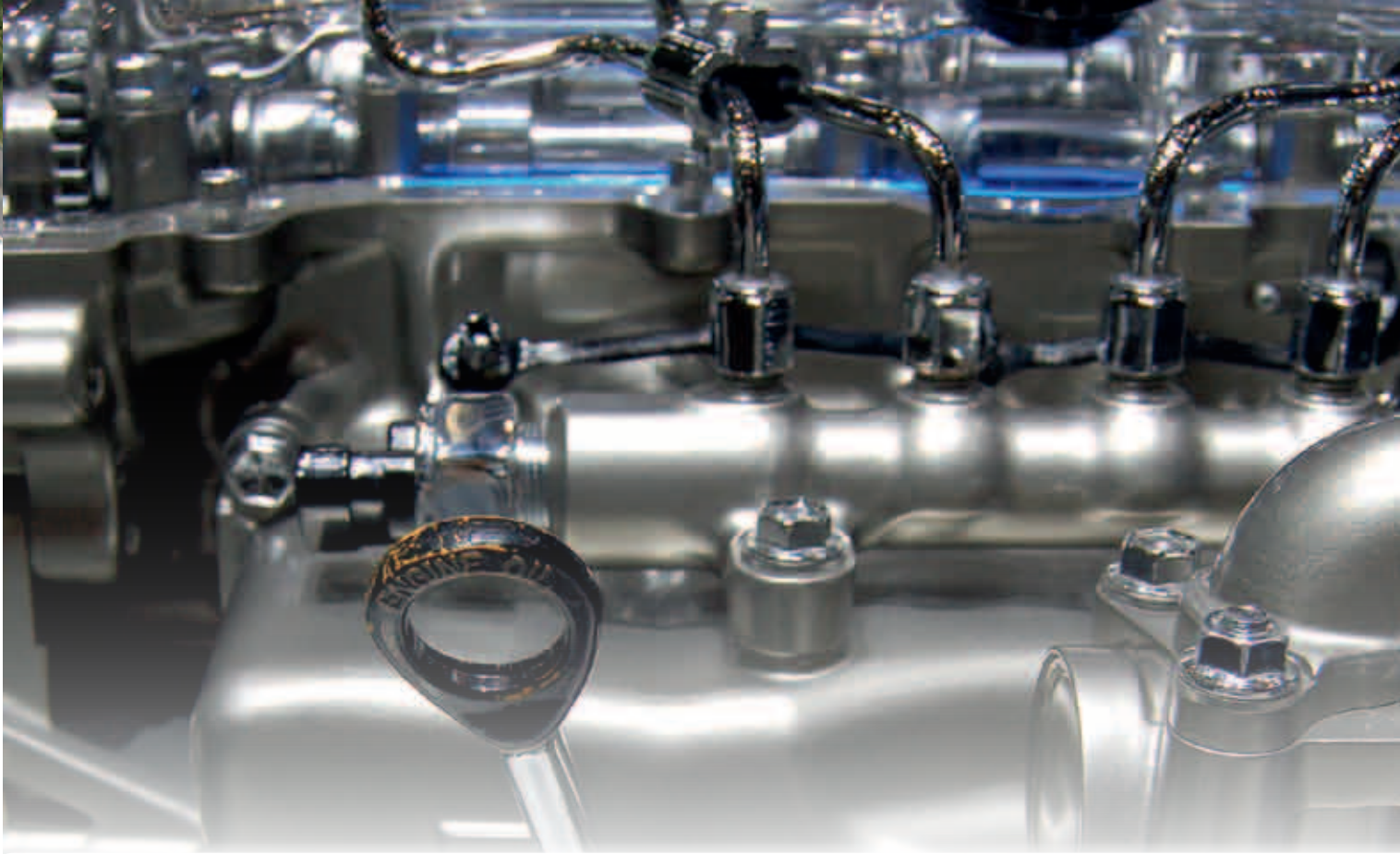
### Parc automobile en Limousin

Au 01/01/08, le Limousin comptait 385 394 véhicules particuliers de moins de 15 ans (1,22 % du parc national) dont la moitié en Haute-Vienne, 34 % en Corrèze et 16 % en Creuse.

Le parc automobile limousin est relativement âgé, en effet, seul 19 % des véhicules ont moins de 4 ans, 14 % de 4 à 5 ans, 15 % ont de 6 à 7 ans et 52 % ont plus de 8 ans. Cette répartition est quasiment identique quel que soit le département, on note toutefois une légère surreprésentation des automobiles de 11 à 15 ans en Creuse (33 %).

Le Limousin compte également 78 241 véhicules utilitaires à savoir autobus, autocars, camionnettes et camions, tracteurs routiers, remorques et semi-remorques. <sup>1</sup>





## Les conséquences des évolutions techniques

L'évolution technique des véhicules impose un niveau de connaissances toujours plus élevé de la part des réparateurs et des méthodes de travail résolument modernes. Une tendance renforcée par les procédures de certification qui imposent des normes toujours plus sévères en matière d'organisation du travail et de qualité. Les grandes marques les exigent de leurs réseaux de concessionnaires, les clients en exigent les effets de la part de leurs prestataires. La qualité dans l'atelier va de pair avec celle de l'accueil.

Il y a environ 50 ans, la plupart des pannes avaient une explication mécanique et étaient dès lors facilement repérables.

**L'électronisation accrue des véhicules** rend désormais la résolution des pannes plus complexe. Par conséquent, les évolutions technologiques transforment la nature et le volume de l'activité des réparateurs. On assiste à un glissement de la mécanique vers l'électricité, l'électronique et l'informatique.

Intervenir sur les véhicules nécessite désormais de disposer de nouveaux outils. Cependant, l'acquisition de ces matériels de mesure et de diagnostic, propres à chaque constructeur, demande **des efforts d'investissement permanents** beaucoup plus lourds qu'aupara-

vant. Dans ce contexte, les indépendants rencontrent des problèmes pour l'achat et l'actualisation de ces matériels puisqu'ils doivent investir dans les équipements de différentes marques et que les constructeurs réservent leurs informations spécifiques à leurs agents (code informatique permettant certaines réparations).

En revanche, les concessionnaires sont régulièrement dotés des nouveaux matériels de la marque avec les mises à jour. Ils disposent donc des capacités techniques récentes pour répondre au mieux à la clientèle et profitent donc d'une position dominante sur les petites structures.

La révolution technologique des véhicules de nouvelle génération aura donc inévitablement des conséquences directes sur l'ensemble des opérateurs présents sur le marché de la réparation automobile, impliquant notamment des adaptations permanentes en matière d'équipement ou de **formation**. En effet, d'ici 2015, la majorité du parc roulant sera équipée d'électronique embarquée.

Afin d'assurer leur pérennité, les MRA devront investir pour l'acquisition et l'utilisation des nouvelles technologies et pour offrir aux consommateurs une qualité de service renforcée.



# Les français et l'automobile,



En 2007, 94 % des français possédaient une voiture ou une moto et 63 % l'utilisaient au moins une fois par jour, ils étaient 70 % en 2006. Les automobilistes français font en moyenne 15 000 km/an toutefois 39 % des automobilistes font plus de 15 000 km/an et 40 % entre 7 500 et 15 000 km/an. <sup>8</sup>



## Préoccupations environnementales



La consommation de carburant et le niveau de pollution des véhicules sont devenus des sujets de préoccupation des français quelle que soit leur catégorie socioprofessionnelle même s'ils sont plus marqués auprès des plus diplômés (86% contre 77% des non diplômés).

La hausse du prix du carburant et la montée des préoccupations environnementales a **conduit les français à modifier leur utilisation de la voiture.**

En effet, en 2008, 46% des utilisateurs de voitures déclarent moins s'en servir pour se déplacer, phénomène qui semble s'accroître puisqu'en 2005, ils étaient 40%. Plus précisément, 72% disent moins l'utiliser pour les trajets en ville, 64% déclarent rouler moins vite, 60% se rendent plus près de chez eux pour faire leurs courses et 48% l'utilisent moins pour des trajets de longue distance. <sup>9</sup>

Les automobilistes se sont donc tournés vers d'autres moyens de transport puisque 52% des utilisateurs réguliers de deux roues motorisés, comme 52% des utilisateurs réguliers de vélo et 54% des utilisateurs occasionnels de transports en commun déclarent moins utiliser leur voiture. <sup>9</sup>

Les préoccupations environnementales influencent également **le comportement d'achat de véhicules** : 76% se déclarent prêts à payer plus cher un véhicule leur permettant de consommer et de polluer moins. À ce titre, les véhicules fonctionnant aux énergies alternatives sont très appréciés : 81% des français envisageraient d'acheter un véhicule hybride et 73% un véhicule au biocarburant (même si la propension à aller vers ce carburant était plus élevée en 2006 : 89%). <sup>7</sup>

Les catégories sociales les plus favorisées, plus sensibles aux problématiques environnementales et en capacité de financer des choix allant dans ce sens, choisiraient une voiture hybride (40%), devant le diesel (19%), quand, à l'inverse, les catégories populaires choisiraient le diesel (30%), contre l'hybride (20%). <sup>9</sup>

Pour autant, en dépit des conséquences néfastes de son utilisation, la voiture et la conduite restent associées largement à la notion de plaisir pour 64% des français. <sup>9</sup>

# DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS, DE NOUVELLES attentes

## Les nouvelles exigences de la clientèle

Les exigences des consommateurs se sont particulièrement renforcées ces dernières années. Contrairement aux années 60 où les pannes étaient relativement fréquentes et semblaient naturelles pour les automobilistes, aujourd'hui ils se sont habitués à ne quasiment plus jamais tomber en panne. Les automobilistes souhaitent désormais pouvoir compter sur des réparateurs qui puissent à la fois leur offrir le **conseil**, la **rapidité** des réparations, la **proximité** de l'atelier, la **fiabilité** et la **sécurité**, et bien évidemment un **prix attractif** pour les prestations.

La plupart des consommateurs sont prêts à faire une demi-heure de voiture pour aller choisir leur véhicule, en revanche, pour le faire réparer, le temps se réduit à dix minutes. <sup>2</sup>

Les professionnels de l'après-vente automobile ont adapté leurs offres aux attentes des consommateurs. Cela s'est traduit par la mise en place d'un service rapide de la réparation (« sans rendez-vous ») et par une politique de forfaits élaborée à l'attention des automobilistes. Cette politique a été initiée par le réseau des réparateurs indépendants notamment par les centres autos. Elle a été reprise et développée également par le réseau de réparation traditionnel des constructeurs.

Les exigences évoluent aussi avec **la plus forte présence des femmes** sur ce marché, en effet la proportion de femmes utilisatrices principales d'automobile progresse, en 2007 elles étaient 41 % contre 40 % en 2002. <sup>10</sup>

En 2008, 56 % des femmes seraient des conductrices principales notamment chez les 35-49 ans et les 25-34 ans et 17 % seraient des conductrices occasionnelles. Parmi les conductrices principales, 40 % prendraient en main l'entretien de leur véhicule.

Les professionnels inspirent confiance à 86 % des conductrices, mais cette confiance semble passer avant tout par leur compétence

purement mécanique car, pour le reste, la méfiance et les a priori persistent : il est peu agréable d'aller dans un garage, et difficile, pour une femme seule d'y aller sans se sentir arnaquée ou déconsidérée. <sup>11</sup>

De plus, **les femmes accordent une grande importance à la proximité domicile / travail et à la rapidité de la réparation.**

Elles privilégient aussi la **qualité du contact**, mais sont moins exigeantes sur les prix. Les critères de choix d'un garagiste pour les femmes sont en premier lieu la compétence pour 46 % d'entre elles puis la proximité (19 %) et le prix n'est un critère de sélection que pour 14 % des femmes. <sup>13</sup>

Ces différents points contribuent à expliquer que les agents et les garages indépendants fidélisent plus la clientèle féminine que masculine. Les femmes attendent davantage d'informations et d'explications de la part de leur garagiste et un meilleur contact dans un cadre plus humain.



### Attente de nouveaux services

C'est aujourd'hui le niveau des prix qui est une raison claire pour diminuer l'utilisation que les automobilistes font de leurs véhicules.

De nouveaux services se mettent en place tels que des systèmes de location de voitures en libre service sur le modèle des systèmes de vélos en accès libre dans les grandes villes. Mais l'idée n'a pas encore fait son chemin dans l'esprit des Français. Si 42% seraient prêts à délaissier leur voiture pour utiliser des voitures libre-service, 51% ne le seraient pas. Sur ce sujet, plus on est diplômé, plus on est ouvert à l'idée du libre service (60% des plus diplômés seraient prêts à délaissier leur voiture, contre 32% des non-diplômés). <sup>9</sup>

# Les français et l'automobile, de NOUVEAUX comportements, de NOUVELLES attentes

## Le budget automobile

Le budget automobile représentait, en valeur, 3,5 % de la consommation en 2006. <sup>12</sup>

En 2007, le budget de l'automobiliste français possédant une voiture fonctionnant au gazole s'élève à 7 378 € et à 5 345 € pour une voiture fonctionnant à l'essence avec une moyenne de 15 000 km/an. Alors qu'en **Limousin**, avec un kilométrage annuel moyen de 9 749 km, **le budget annuel d'un véhicule essence s'élève à 5 076 €, inférieur de 5,3 % au budget national.**

### Le budget 2007 de l'automobiliste français :

Voiture diesel en France	Postes de dépenses	Voiture essence en France	Voiture essence en Limousin
<i>Budget annuel : 7 378 €</i>		<i>Budget annuel : 5 345 €</i>	<i>Budget annuel : 5 076 €</i>
44 %	<b>Achat / reprise</b>	43 %	45 %
18 %	<b>Entretien</b>	12 %	13 %
11 %	<b>Carburant</b>	15 %	16 %
10 %	<b>Assurance</b>	11 %	10 %
7 %	<b>Garage / parking</b>	10 %	6 %
6 %	<b>Frais financiers</b>	6 %	7 %
4 %	<b>Péages</b>	3 %	3 %

Source : Budget de l'automobiliste français – oct 2008 – Automobile club

Le carburant ne représente que 15 % des dépenses des automobilistes « essence », mais le plus souvent, ce sont les variations du prix du baril qui entraînent les plus grands changements à l'intérieur du budget, à égalité avec les variations du marché de l'occasion pour la reprise.

Au niveau national, l'entretien / réparation est le poste qui affiche la plus forte hausse de prix sur une longue période : +10,1 % entre 1960 et 1995 en moyenne par an, contre 6 % pour l'inflation, puis +3,4 % de 1995 à 2004 (1,1 % pour l'inflation). La hausse des prix explique sans doute en partie un net recul des volumes des réparations (-13 % depuis 1989), recul qui a été amplifié par le renforcement du contrôle technique et plus récemment par les progrès de la sécurité routière. <sup>2</sup>

La hausse du prix des pièces détachées, principalement sous l'effet des matières premières, la plus grande technicité des réparations (main d'œuvre plus qualifiée et matériel de travail plus sophistiqué) et la diminution du nombre des interventions met en péril la rentabilité des ateliers et entretient la forte hausse des taux horaires de main d'œuvre.



### La prévision du budget entretien de l'automobiliste dans les réseaux traditionnels n'est pas à la baisse, mais tout au moins au maintien au niveau de l'inflation. <sup>7</sup>

En 2007, le budget consacré aux véhicules a augmenté pour 75 % des français et de manière significative pour 38 % des automobilistes. Pour réduire ce budget, la solution privilégiée est la réduction du poste d'achat de carburant : achat de carburant au meilleur prix (pour 59 % des automobilistes) et l'adoption d'une conduite moins consommatrice de carburant pour 53 %.

Viennent ensuite le choix de faire moins de kilomètres avec leurs voitures (45 % des automobilistes), de préférer la marche à pied pour 39 % des français (et pour 45 % des retraités), d'utiliser davantage les transports en commun pour 27 % des français (pour 26 % des habitants de communes urbaines de province et pour 16 % des ruraux). Les automobilistes français pourraient être amenés à moins utiliser leur voiture notamment si les transports en commun étaient plus développés (57 %) et en cas de hausse du prix du carburant (54 %).

### La réduction des frais d'entretien ne semble être une solution de réduction du budget auto que pour 15 % des conducteurs. <sup>8</sup>

# La main d'œuvre de la mécanique automobile

Chaque année, il se vend en France environ 2 millions de voitures neuves et 5,5 millions d'occasions, soit 7,5 millions de transactions. Des voitures dont il faut par ailleurs assurer l'entretien.

Le parc automobile français totaliserait aujourd'hui plus de 35,6 millions d'unités. C'est donc une tâche gigantesque que les 380 000 salariés des 72 000 entreprises du secteur, ne suffisent pas à accomplir.

Ce secteur connaît en effet une pénurie de main d'œuvre qualifiée capable de répondre aux exigences nouvelles du marché : mutations techniques de l'automobile et développement des offres de services. La pénurie de main d'œuvre est estimée à près de 25 000 personnes dans le commerce et la réparation automobile, pourtant 68 000 jeunes sont formés chaque année à ces métiers dont 30 000 par l'apprentissage. <sup>13</sup>

## L'emploi salarié de la mécanique automobile

Les évolutions technologiques de l'automobile ont engendré des transformations dans les emplois du secteur avec :

- d'une part, des techniciens de maintenance qui réalisent des activités « techniques » (diagnostics, gestion de l'activité réparation), en particulier dans les grands garages et les concessions,
- d'autre part, une main d'œuvre ouvrière affectée à des tâches « plus banalisées » (échanges standard) s'appuyant sur un pré-diagnostic réalisé par des machines, plus particulièrement dans les centres-auto.

Ceci se traduit, notamment en Limousin, par une **progression du nombre de techniciens, contremaîtres, agents de maîtrise...** et par une stagnation des ouvriers qualifiés. Le développement des groupes contribue également à développer les fonctions administratives. <sup>13</sup>

Les évolutions du secteur engendrent la **recherche de nouvelles**

**compétences** liées à l'informatique/l'électronique mais aussi à l'accueil de clientèle, au conseil, à la vente de services et de pièces en lien avec les activités d'entretien courant et de réparation rapide.

Pour s'adapter à ces évolutions, un travail de redéfinition des qualifications professionnelles et de la grille salariale a été réalisé par les partenaires sociaux du secteur en 2002.

En Limousin, la part des salariés du secteur commerce et réparation automobile de moins de 25 ans est de 18,1 % et celle des salariés de plus de 50 ans est de 63 %, avec une progression de 4 % entre 2004 et 2005.

**Le vieillissement des salariés** et notamment des cadres doit être pris en compte et anticipé par les entreprises afin d'éviter une perturbation de leur organisation, en particulier dans un contexte économique de développement des groupes.

Compte tenu des difficultés de reprise d'entreprises artisanales, la question de l'avenir des emplois dans ces petites entreprises se pose.

## Les jeunes en formation

**Au niveau national, les jeunes sont de moins en moins nombreux dans les formations automobiles, cependant, ils sont de plus en plus nombreux à poursuivre leurs études après un diplôme de niveau V.** Si la chute amorcée en 2003 continue, elle est tout de même freinée. Les centres de formation des apprentis (CFA) ont connu une baisse de 8,5 % entre les rentrées 2003 et 2007.

En Limousin, les effectifs ont également diminué entre les rentrées 2003 et 2007 (- 2,9 %). Après une augmentation enregistrée entre les rentrées 2005 et 2006 (+ 4,0 %), ils se stabilisent en 2007.

À la rentrée 2007, on comptait **835 jeunes en formation automobile en Limousin** dont 52 % sous statut scolaire, 47 % en apprentissage et 1 % en contrat de professionnalisation.

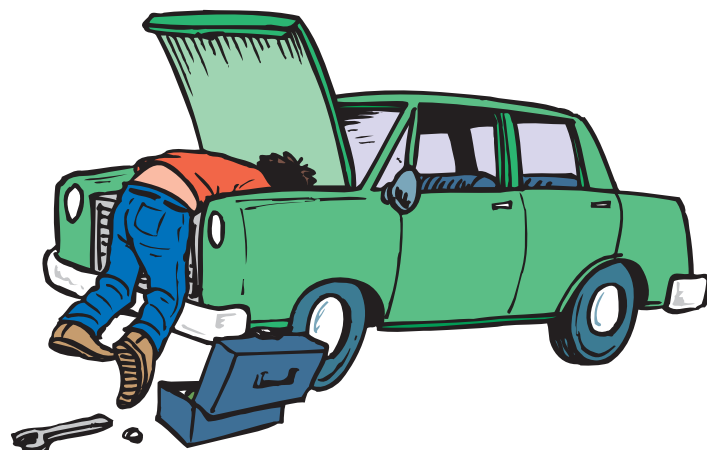
Contrairement aux autres modes de formation, l'apprentissage gagne des jeunes, augmentant ainsi son poids : 47 % des jeunes suivent leur formation en apprentissage en Limousin, contre 44 % au niveau national.

En Limousin, le choix de la filière maintenance/réparation de véhicules particuliers reste prédominant (58 % des jeunes optent pour celle-ci) alors que 22 % choisissent la maintenance carrosserie/réparation et 9 % la maintenance/réparation de véhicules industriels. <sup>13</sup>

## La formation continue des salariés

Dans ce contexte d'évolution importante du secteur, la formation continue des salariés est un des moyens à la disposition des entreprises pour faire progresser la qualité du service.

Dans les entreprises de plus de 10 salariés, 38 % des employés de la réparation automobile ont suivi une formation en 2005. <sup>13</sup>



MONOGRAPHIE SECTORIELLE

CHAMBRE RÉGIONALE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT DU LIMOUSIN

# Les entreprises artisanales (auto & moto)



Le secteur de la mécanique automobile et motocycles regroupe des activités de réparation auxquelles nous avons ajouté le contrôle technique. On compte 929 entreprises au 1<sup>er</sup> janvier 2008.

34 % de ces entreprises ont moins de 5 ans d'ancienneté (47 % pour l'ensemble de l'artisanat) et 47 % des chefs d'entreprise sont âgés de 50 ans ou plus (41 % pour l'ensemble de l'artisanat). Ces deux éléments traduisent l'acuité de la problématique de la création et de la reprise d'entreprises dans ce secteur.

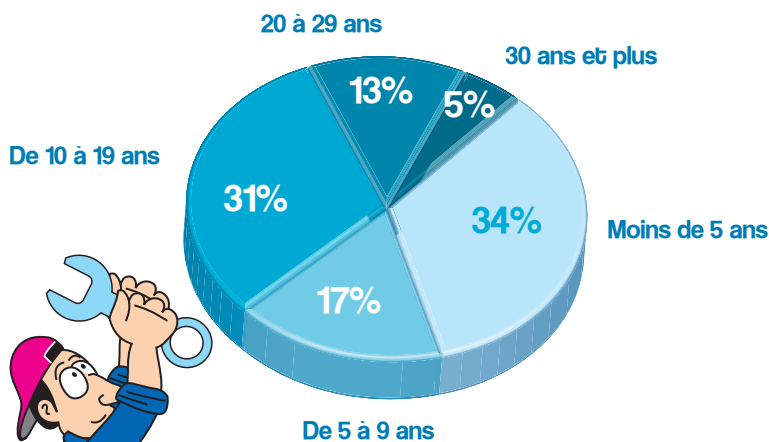
Au 31/12/2006, 2451 salariés étaient employés dans les entreprises artisanales du secteur de la mécanique auto & moto. 41 % d'entre eux étaient concentrés dans l'activité « entretien courant » et 39 % dans l'activité « mécanique ».

31 % des effectifs salariés travaillaient dans des entreprises comptant au total plus de 10 salariés. <sup>15</sup>

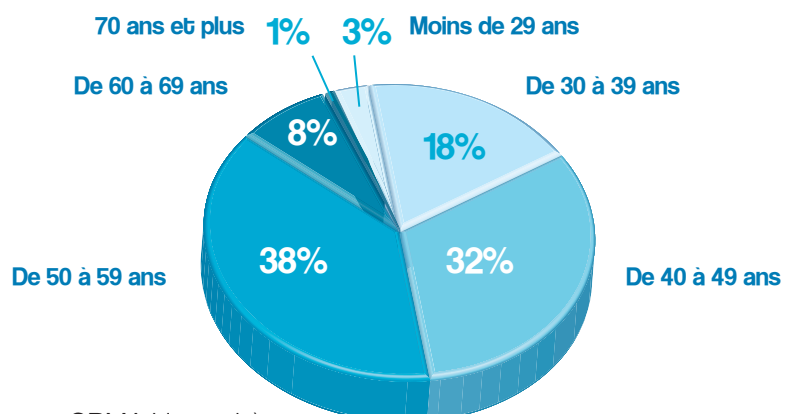
	Corrèze		Creuse		Haute-Vienne		Limousin	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Réparation automobile : carrosserie	47	12,5	19	11,2	46	11,9	112	12,1
Réparation automobile : diesel					3	0,8	3	0,3
Réparation automobile : électricité, électronique	10	2,7	3	1,8	4	1,0	17	1,8
Réparation automobile : entretien courant	81	21,6	26	15,4	114	29,6	221	23,8
Réparation automobile : mécanique	181	48,3	93	55,0	166	43,1	440	47,4
Réparation de motocycles	27	7,2	12	7,1	23	6,0	62	6,7
Contrôle technique	29	7,7	16	9,5	29	7,5	74	8,0
<b>TOTAL</b>	<b>375</b>	<b>100</b>	<b>169</b>	<b>100</b>	<b>385</b>	<b>100</b>	<b>929</b>	<b>100</b>

(source : INSEE - SIRENE au 01/01/2008)

## Ancienneté des entreprises artisanales de mécanique



## Âge des chefs d'entreprises artisanales de mécanique



(source : Observatoire économique de l'Artisanat - CRMA Limousin)



# de mécanique en Limousin



## Effectif salariés par activité et par département

Départements	Corrèze	Creuse	Haute-Vienne	Limousin
Réparation automobile : entretien courant	271	156	586	1013
Réparation automobile : mécanique	507	120	334	961
Réparation automobile : diesel	-	-	20	20
Réparation automobile : carrosserie	66	69	78	213
Réparation auto : électricité, électronique	2	13	7	22
Réparation de motocycles	31	15	63	109
Contrôle technique automobile	41	21	51	113
<b>ENSEMBLE</b>	<b>918</b>	<b>394</b>	<b>1139</b>	<b>2451</b>

(source : INSEE Clap 2006)

## Effectif salariés par activité et par taille d'entreprise (Limousin)

Nombre de salariés	1 à 4	5 à 9	10 à 19	20 à 49	TOTAL
Réparation automobile : entretien courant	358	350	237	68	1013
Réparation automobile : mécanique	297	297	206	147	961
Réparation automobile : diesel	9	11	-	-	20
Réparation automobile : carrosserie	77	74	40	22	213
Réparation auto : électricité, électronique	2	7	13	-	22
Réparation de motocycles	62	24	23	-	109
Contrôle technique automobile	84	29	-	-	113
<b>ENSEMBLE</b>	<b>889</b>	<b>806</b>	<b>519</b>	<b>237</b>	<b>2451</b>

(source : INSEE Clap 2006)

## Effectifs salariés par taille d'entreprise et par département

Départements	Corrèze	Creuse	Haute-Vienne	Limousin
1 à 4 salarié(s)	330	140	419	889
5 à 9 salariés	288	128	390	806
10 à 19 salariés	204	78	237	519
20 à 49 salariés	96	48	93	237
<b>TOTAL</b>	<b>918</b>	<b>394</b>	<b>1139</b>	<b>2451</b>

(source : INSEE Clap 2006)

# SOURCES

- <sup>1</sup> Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire -2008
- <sup>2</sup> « *L'automobile française : une filière majeure en mutation* » - Avis et rapports du Conseil Économique et Social - 2006
- <sup>3</sup> Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire -2008
- <sup>4</sup> « *Observatoire de l'Automobile 2008* » - Cetelem
- <sup>5</sup> Fiche sectorielle « *Activité 502 Z : entretien et réparation de véhicules automobiles* » exercice 2006 - INSEE
- <sup>6</sup> « *La quête de la passion* »- LSA n°2043 – 01/05/2008
- <sup>7</sup> « *Budget de l'automobiliste français* » – Automobile club– octobre 2008
- <sup>8</sup> « *Les français et leur budget automobile* » – Direct Assurance – IFOP – janvier 2008
- <sup>9</sup> « *Les français et l'automobile* » – Étude Crédit Agricole – CSA – septembre 2008
- <sup>10</sup> « *Motorisation des ménages* » – Comité des Constructeurs français d'automobiles - 2007
- <sup>11</sup> « *Les femmes et l'entretien automobile* » – Point S – BVA – février 2008
- <sup>12</sup> « *Une consommation toujours dynamique en 2006 malgré le recul de l'automobile* » – INSEE 2007
- <sup>13</sup> « *La branche des services de l'automobile en Limousin – Edition 2008* » - ANFA
- <sup>14</sup> « *Chiffres 2007* » - GIPA
- <sup>15</sup> « *Observatoire Économique de l'Artisanat du Limousin* » - CRMA Limousin



#### Conseil Régional du Limousin

27 bd de la Corderie  
87038 LIMOGES Cedex  
Tél. : 05 55 45 19 00 - Fax : 05 55 45 18 25  
Courriel : [documentation@cr-limousin.fr](mailto:documentation@cr-limousin.fr)  
Web : [www.cr-limousin.fr](http://www.cr-limousin.fr)

#### Chambre Régionale de Métiers et de l'Artisanat

14, rue de Belfort - 87100 Limoges  
tél. : 05 55 79 45 02 - fax : 05 55 79 30 29  
Courriel : [contact@crma-limousin.fr](mailto:contact@crma-limousin.fr)  
Web : [www.crma-limousin.fr](http://www.crma-limousin.fr)

**MONOGRAPHIE sectorielle**

CHAMBRE RÉGIONALE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT DU LIMOUSIN