

L'évolution future de l'activité après-vente des concessionnaires automobiles français



Branche Concessionnaires
en Voitures Particulières



Mise à jour 2009

La problématique

Le Constat

Selon les concessionnaires automobiles et leurs représentants, le taux de couverture de l'après-vente, c'est-à-dire la part des frais fixes de l'entreprise couverts par les profits réalisés par la vente de main-d'œuvre en atelier (mécanique et carrosserie) et par la vente de pièces de rechange, est en baisse constante depuis plusieurs années

- Cette tendance baissière met sous pression la rentabilité des entreprises et oblige les concessionnaires à trouver d'autres sources de revenus ou des solutions pour limiter leurs frais fixes
- D'une manière générale, cette baisse peut être la résultante :
 - D'une détérioration de l'activité des concessions en après-vente impactée par exemple par l'allongement des espacements entre les révisions
 - De l'augmentation des frais fixes engendrés, par exemple, par la mise en place de nouveaux standards d'agrément suite à l'entrée en vigueur, en 2003, du règlement d'exemption par catégorie (REC) 1400/2002

La problématique (suite)

- La valeur et l'évolution des frais fixes étant étroitement liées à la structure de l'entreprise, aux marques qu'elle distribue, voire à son implantation géographique, il apparaît peu pertinent, dans une première étape, d'analyser ce paramètre
- Afin d'obtenir une vision plus macroéconomique, il convient donc de se concentrer sur l'activité après-vente des réseaux de concessionnaires. C'est l'objet de cette étude

La problématique

Dans ce contexte, il s'agit d'évaluer l'évolution de l'activité après-vente à l'horizon 2015 afin de fournir aux concessionnaires des éléments de réflexion quant à l'évolution de la capacité d'absorption des frais fixes de leur entreprise par leur activité après-vente.

Le périmètre

- L'étude est limitée au seul marché français
 - Mais, certains éléments d'information concernant d'autres marchés (européens principalement) sont incorporés à la réflexion pour comparaison notamment
- L'étude porte sur l'activité après-vente des concessionnaires. Dans l'absolu, cette activité recouvre :
 - L'activité de réparation et de maintenance mécanique
 - L'activité carrosserie
 - La garantie mécanique couverte par le constructeur
 - Toutes ces activités incluent à la fois la vente de pièces et de services
- Certains éléments liés à cette activité après-vente ne font pas l'objet d'études quantitatives fiables et sont donc sujets à estimation

La méthodologie : l'analyse de l'historique

- Le point de départ de cette étude est matérialisé par la création d'un historique, jusqu'en 2006, de :
 - L'évolution du marché de l'après-vente (SAV)
 - Main d'œuvre
 - Pièces

 - Nombre d'acteurs sur le marché
 - Les réseaux primaires des constructeurs
 - Les réseaux secondaires
 - Les indépendants
 - Les centres auto et chaînes de réparation rapide

 - L'évolution de la part de marché des acteurs
 - En volume
 - En valeur

La méthodologie : l'analyse des variables

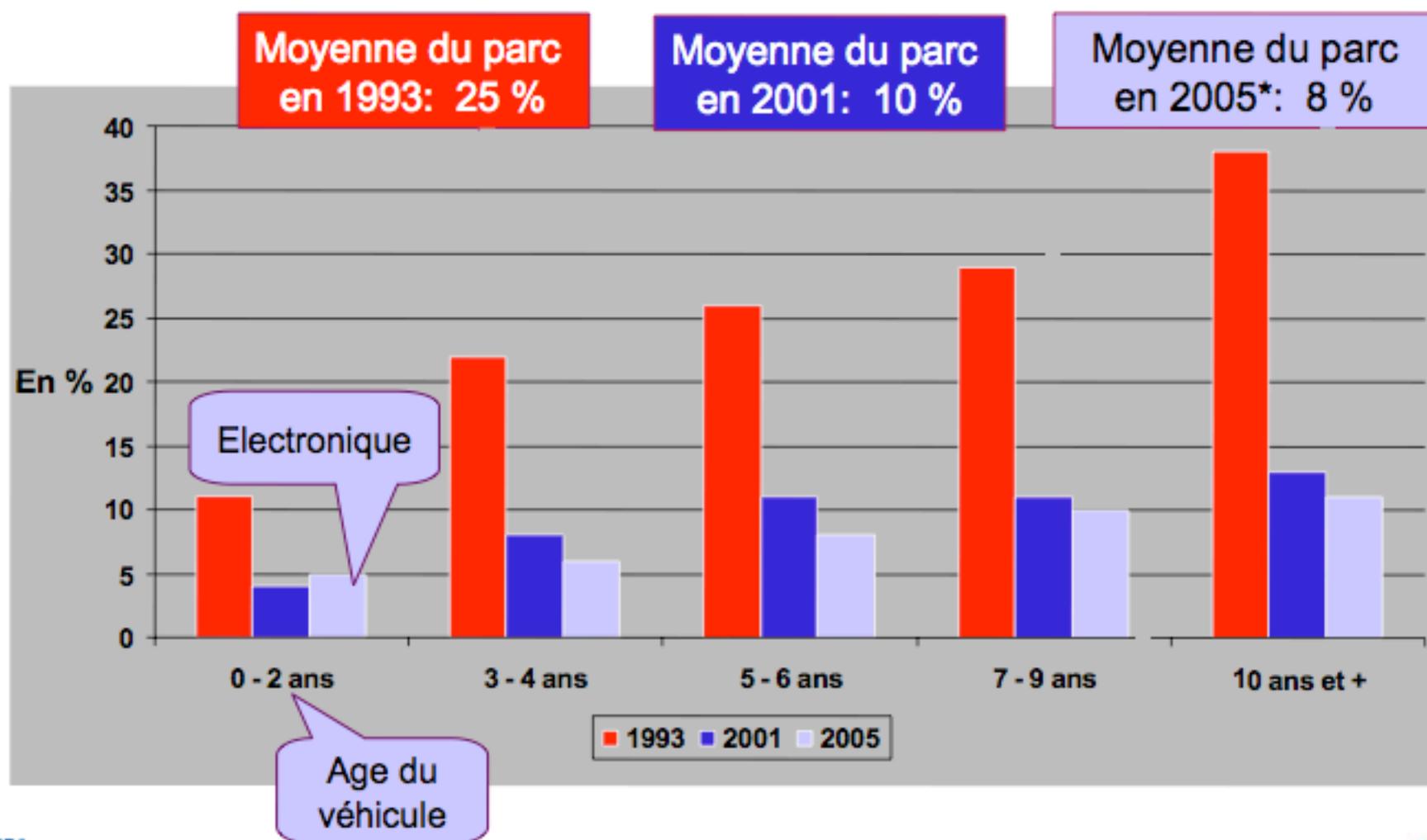
- Le marché de l'après-vente va être impacté, favorablement ou défavorablement, par un certain nombre de variables qui sont classées en deux catégories
- Les variables exogènes sur lesquelles les acteurs n'ont pas prise.
 - La principale de ces variables est sans aucun doute le parc qui va constituer le facteur le plus structurant de l'évolution du marché
 - Les facteurs économiques : le coût des carburants, les dépenses des ménages, le comportement des automobilistes,...
- Les variables endogènes qui sont des conséquences directes ou indirectes des stratégies des acteurs (principalement constructeurs et réseaux de distribution) ou des instances locales / européennes
 - L'évolution technologique des véhicules
 - La politique des constructeurs automobiles notamment en après-vente : garantie, préconisations, contrats d'entretien, ...
 - L'évolution de la réglementation nationale : sécurité routière, contrôle technique,...
 - L'évolution de la réglementation européenne : normes, distribution, données techniques,...
 - Les facteurs environnementaux : mesures fiscales,...

La méthodologie : l'analyse prospective

- La partie prospective se fonde sur un certain nombre de projections à 2015 notamment
 - Le marché de l'après-vente
 - Le parc
- Elle débouchera sur l'élaboration de scénarios d'évolution de l'activité après-vente selon 4 types de marques :
 - Marque française
 - Marque généraliste étrangère à part de marché plus ou moins stable
 - Marque étrangère en essor
 - Marque spécialiste
- Pour chacun de ces types de marque, une évolution de l'activité après-vente des concessionnaires impliqués a été estimée

La fiabilité des véhicules s'accroît

Taux de panne - % de véhicules ayant subi au moins une panne en 1 an



Les pas d'entretien moyens du parc

Historique depuis 1991

Mise à jour 2009

► Historique des pas d'entretien du parc depuis 1990

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Diesel	9 050	9 200	9 500	9 800	10 000	10 100	11 200	11 400	11 900	15 300
Essence	11 400	11 500	11 500	11 600	11 600	12 800	13 800	13 800	16 400	19 900

Source: TCG Conseil d'après Industrie

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Diesel	16 000	17 700	19 500	21 600	23 600	23 300	23 000	23 100	23 100
Essence	21 000	25 600	25 900	27 200	27 100	27 100	26 900	26 800	26 700

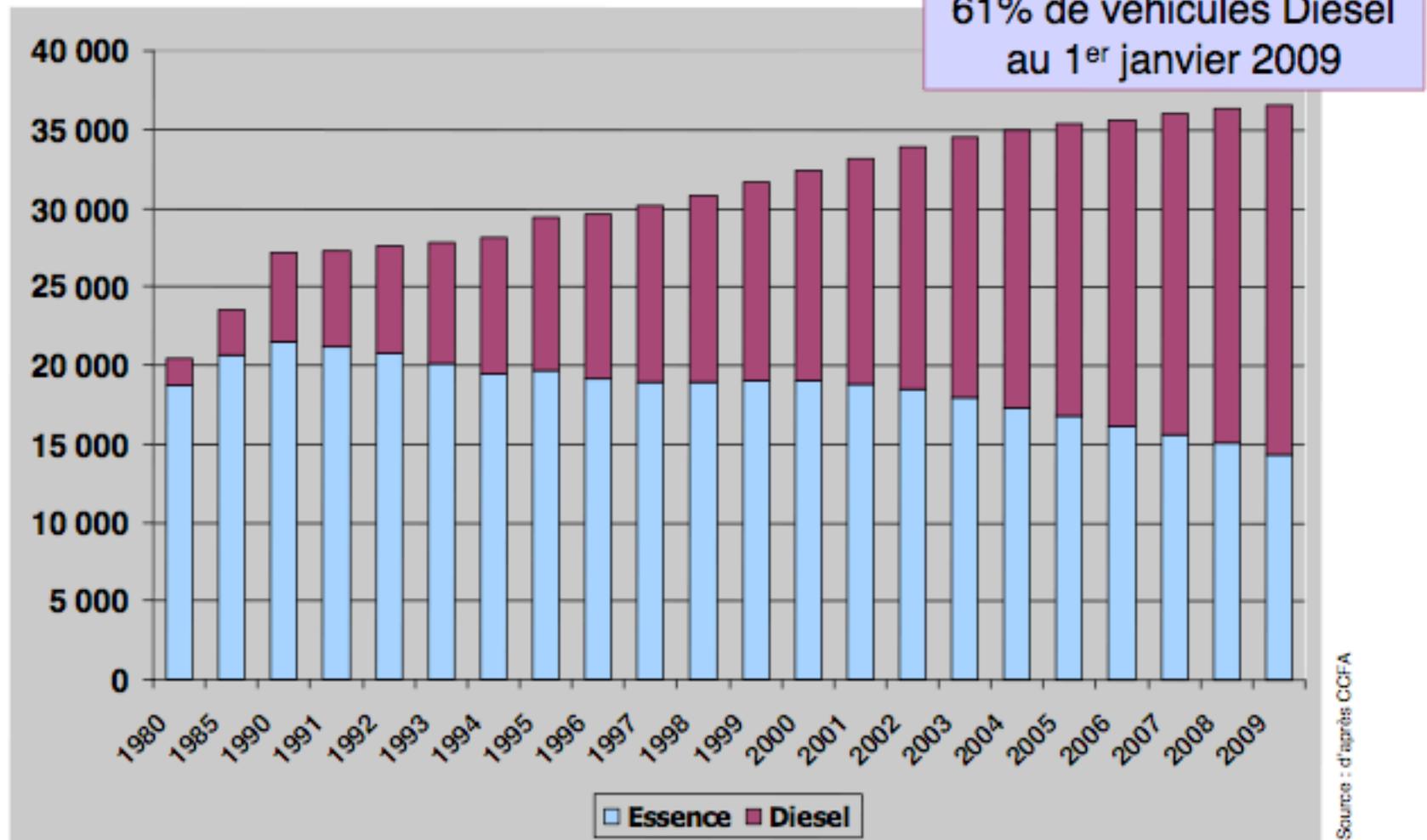
Source: TCG Conseil d'après Industrie

Parc Essence / Diesel (VP + VUL)

Evolution de 1980 à 2009

Mise à jour 2009

En milliers



Source : d'après CCFA

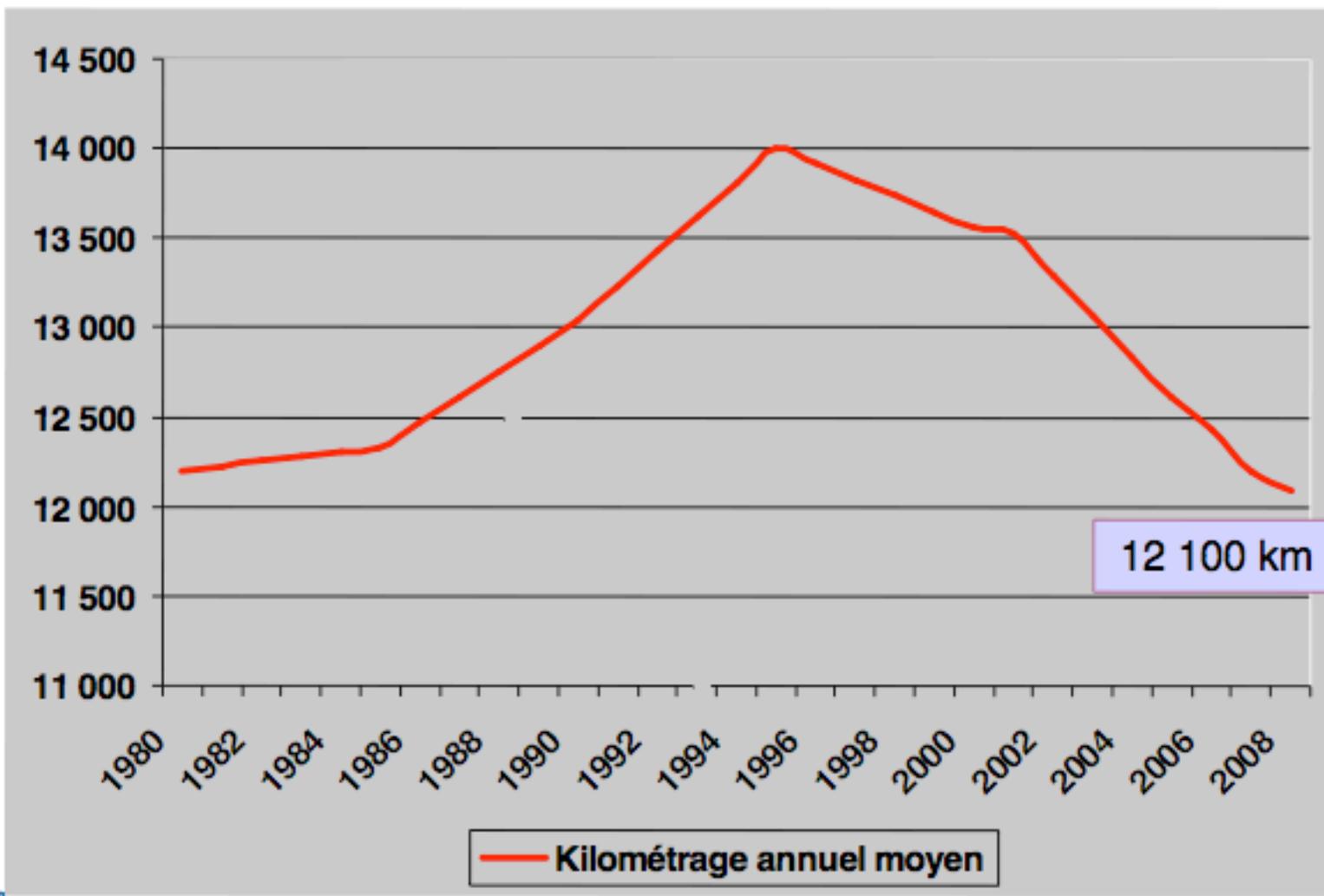


Kilométrage moyen annuel total

Evolution de 1980 à 2008

Mise à jour 2009

En km



12 100 km (est.)

— Kilométrage annuel moyen

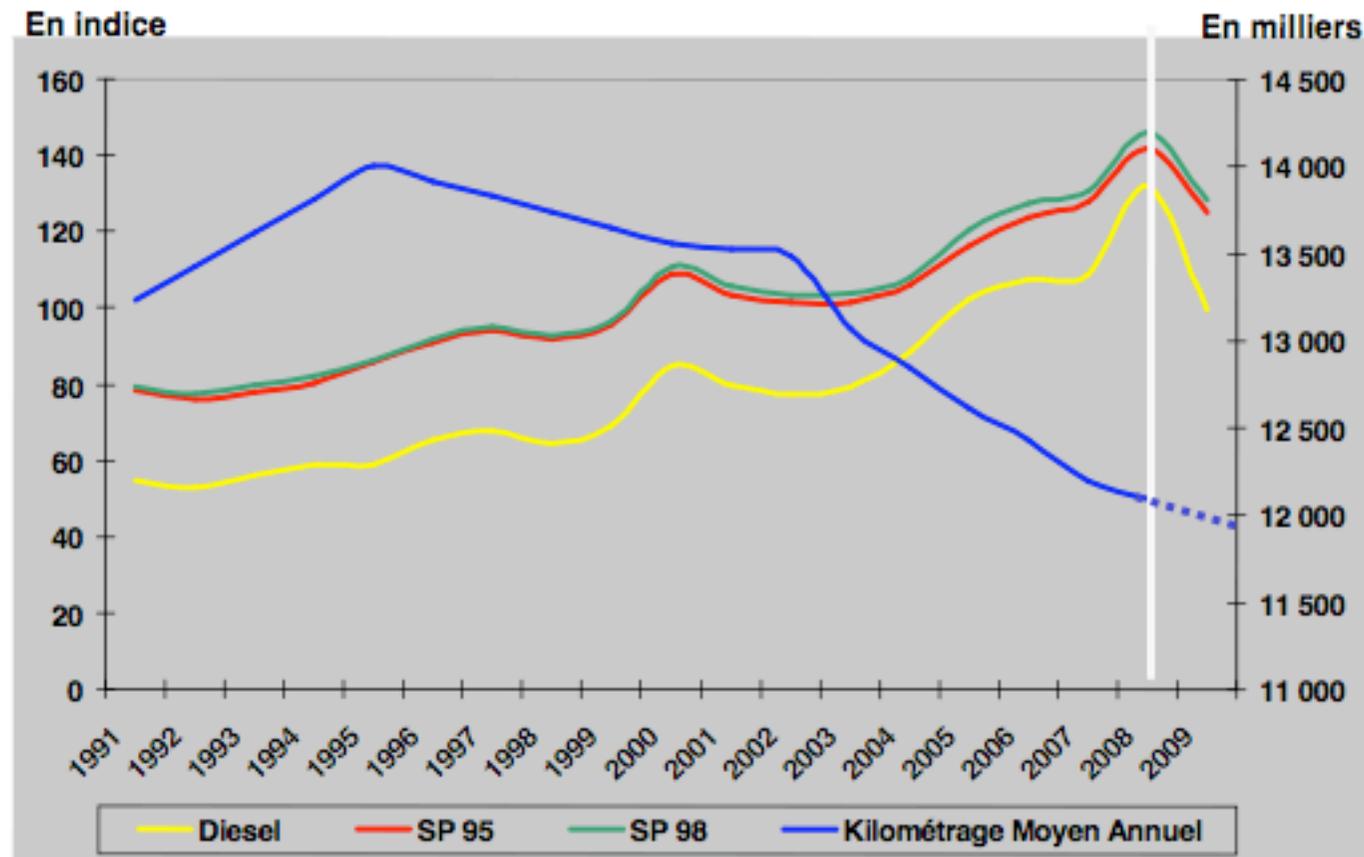
Source : d'après CCFA



Prix des carburants et kilométrage moyen annuel

Evolution de 1991 à 2009

Mise à jour 2009



Source: TCG Conseil d'après CCF-A & Gouvernement

- On pouvait supposer qu'une corrélation existait entre l'évolution du prix des carburants et le kilométrage moyen annuel du parc jusqu'en 2008.
- Depuis le début de la crise économique, mi-2008, cette corrélation n'est, semble-t-il, plus vérifiée.

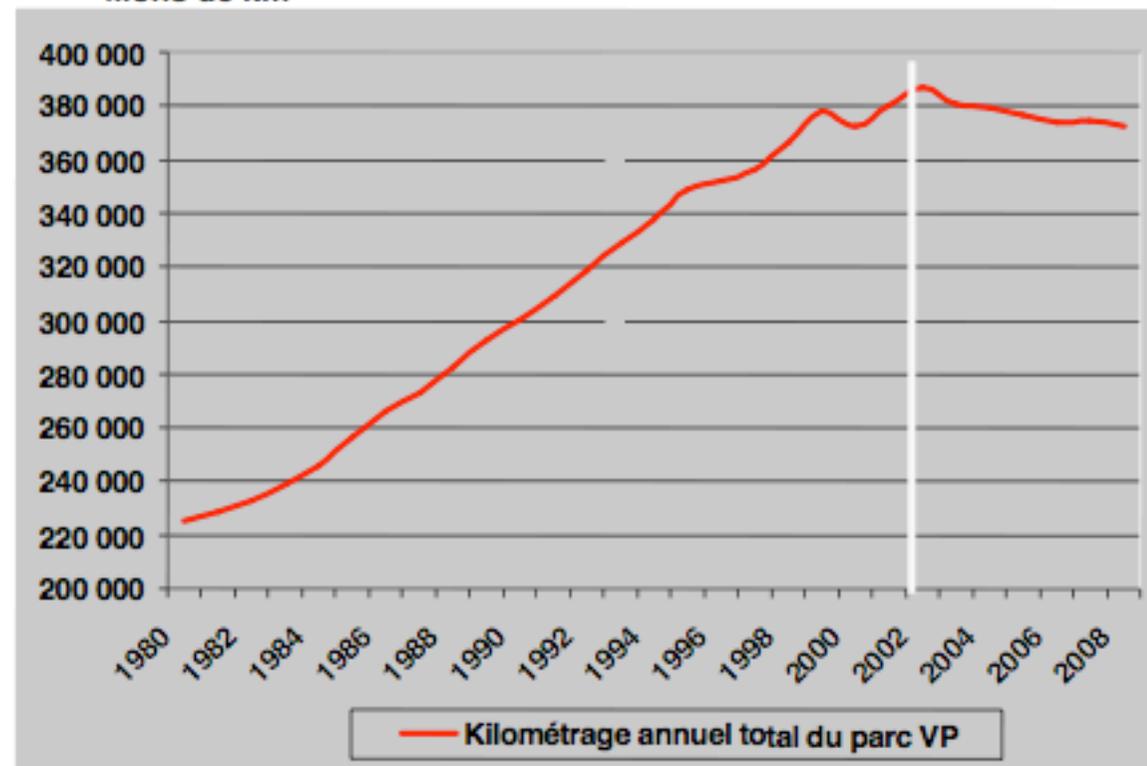


Trafic des véhicules particuliers

Kilométrage annuel total du parc – Evolution de 1980 à 2008

Mise à jour 2009

En millions de km



Source: TCG Conseil d'après CCFA

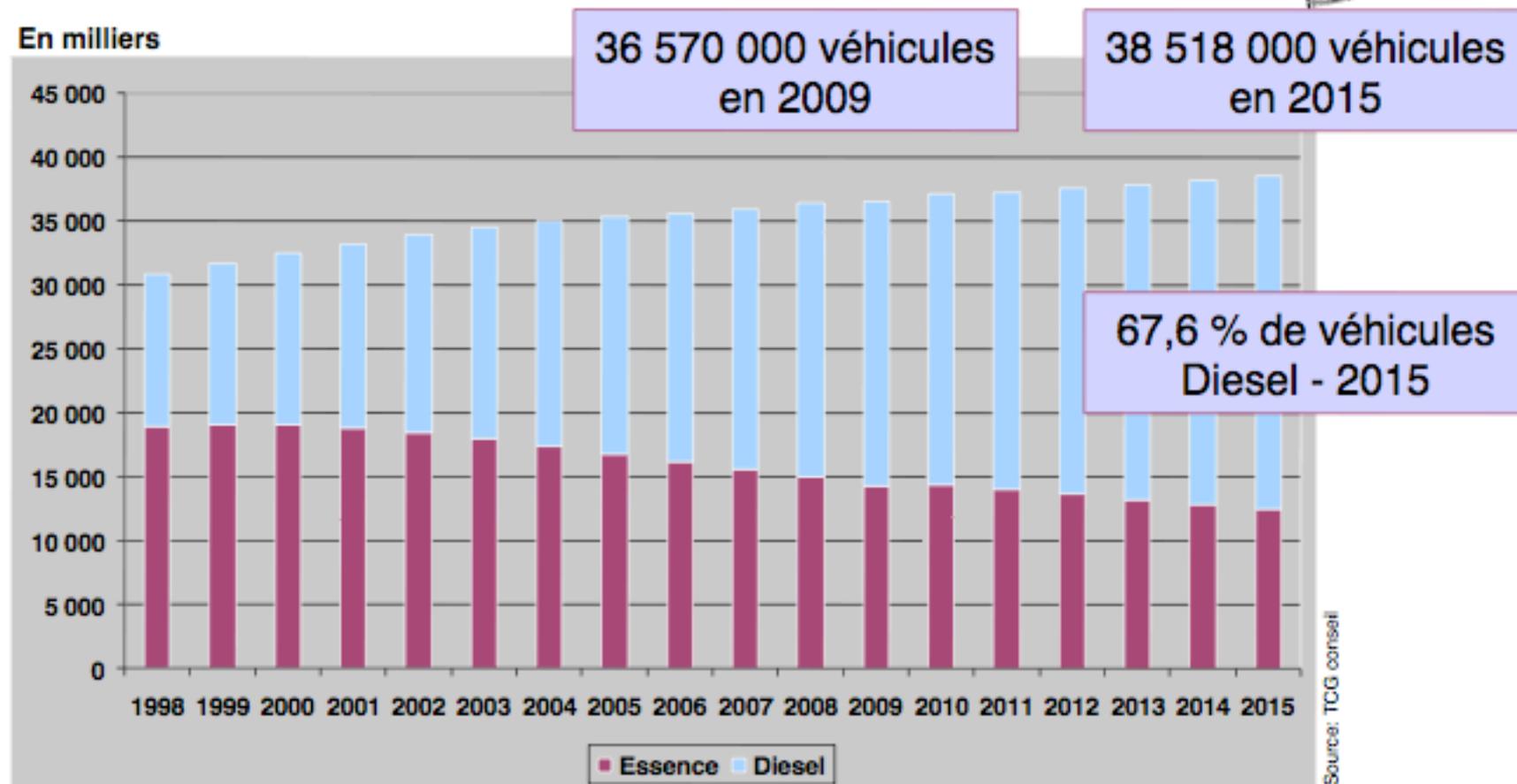
Ce graphique représente l'évolution du trafic total du parc des véhicules particuliers. Il est obtenu en multipliant le kilométrage annuel moyen du parc par le volume de VP.

- Entre 2002 et 2008, on observe une baisse du kilométrage annuel total du parc de - 4 %.
- Cette baisse est d'autant plus remarquable qu'elle se produit dans un contexte d'accroissement du parc roulant sur la même période de 7%.

Volume du parc et proportion essence-Diesel

Projection à 2015 - VP & VUL

Mise à jour 2009



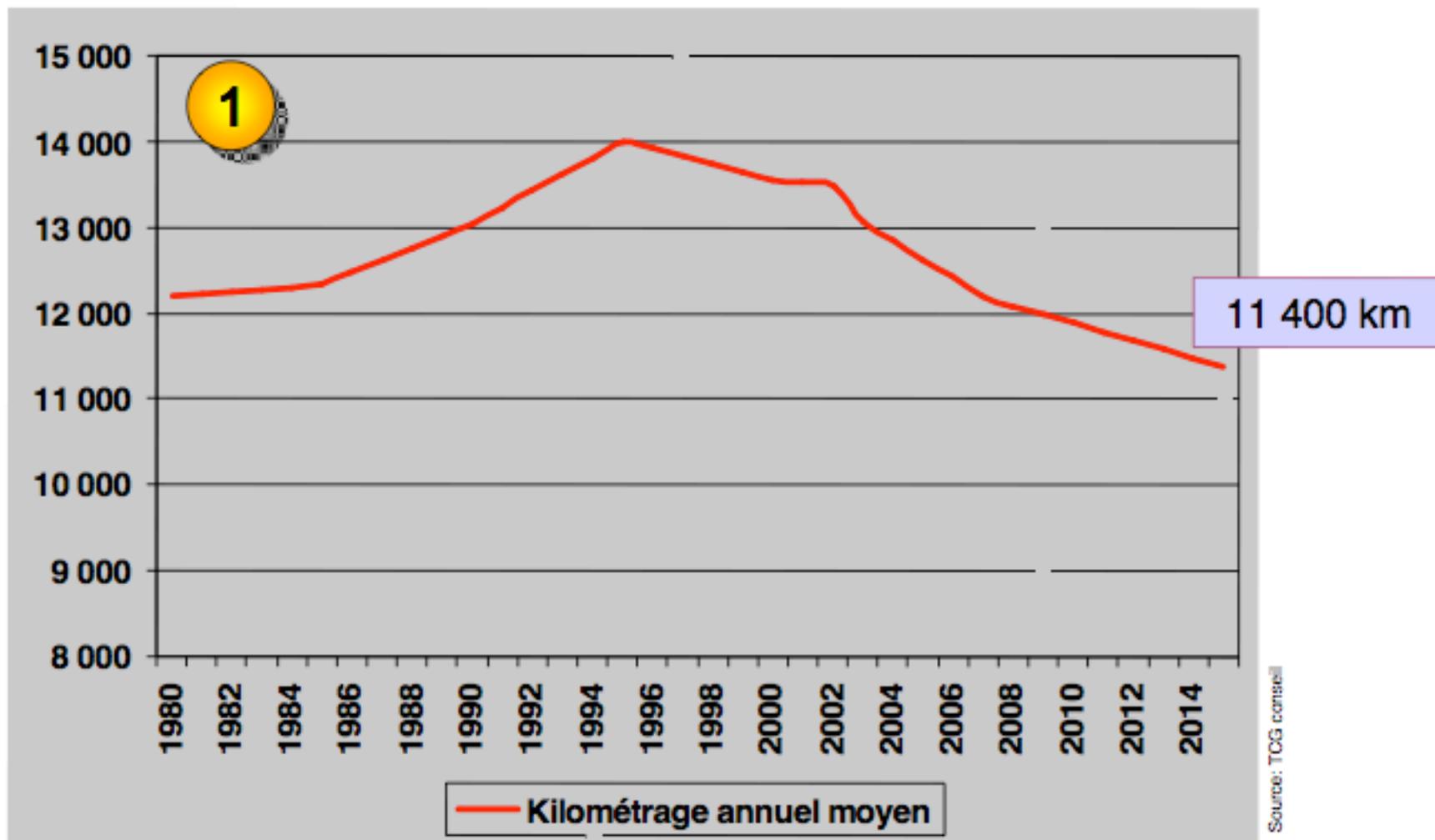
► Le parc s'accroît de 5,3% entre 2009 et 2015. Un peu plus de 38,5 millions de véhicules (particuliers et utilitaires légers) circuleront à cette date.

Kilométrage moyen annuel

Projection à 2015 – scénario 1

Mise à jour 2009

En Km

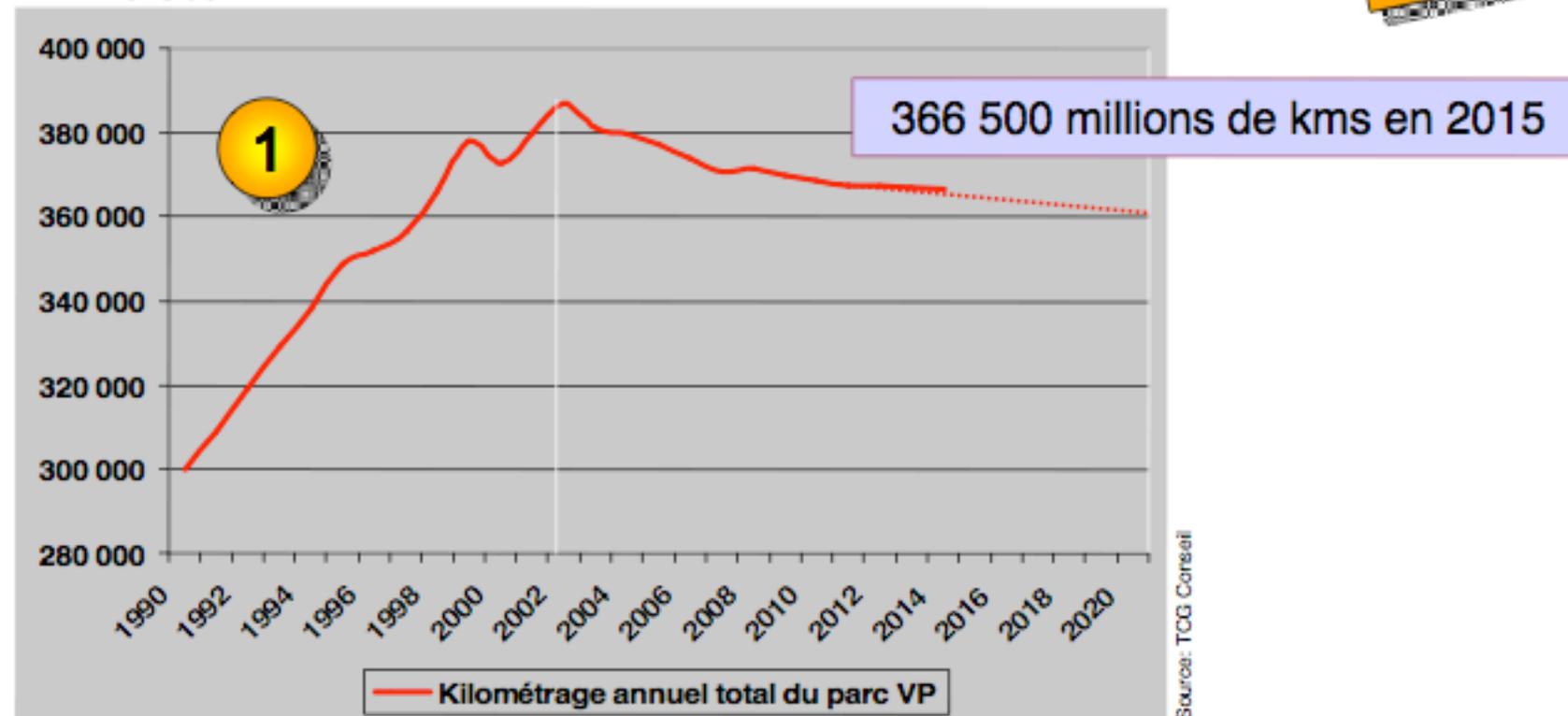


Trafic des véhicules particuliers

Projection à 2015 - Kilométrage annuel total du parc – scénario 1

Mise à jour 2009

En millions de km



- Dans ce scénario, la baisse amorcée depuis 2002 se poursuit.
- En 2015, on estime que le kilométrage annuel total du parc pourrait diminuer de – 1,5% par rapport à 2008 et ce malgré une croissance du parc VP sur la même période de 4,8%.

Nombre d'opérations d'entretien en 2015

Mise à jour 2009

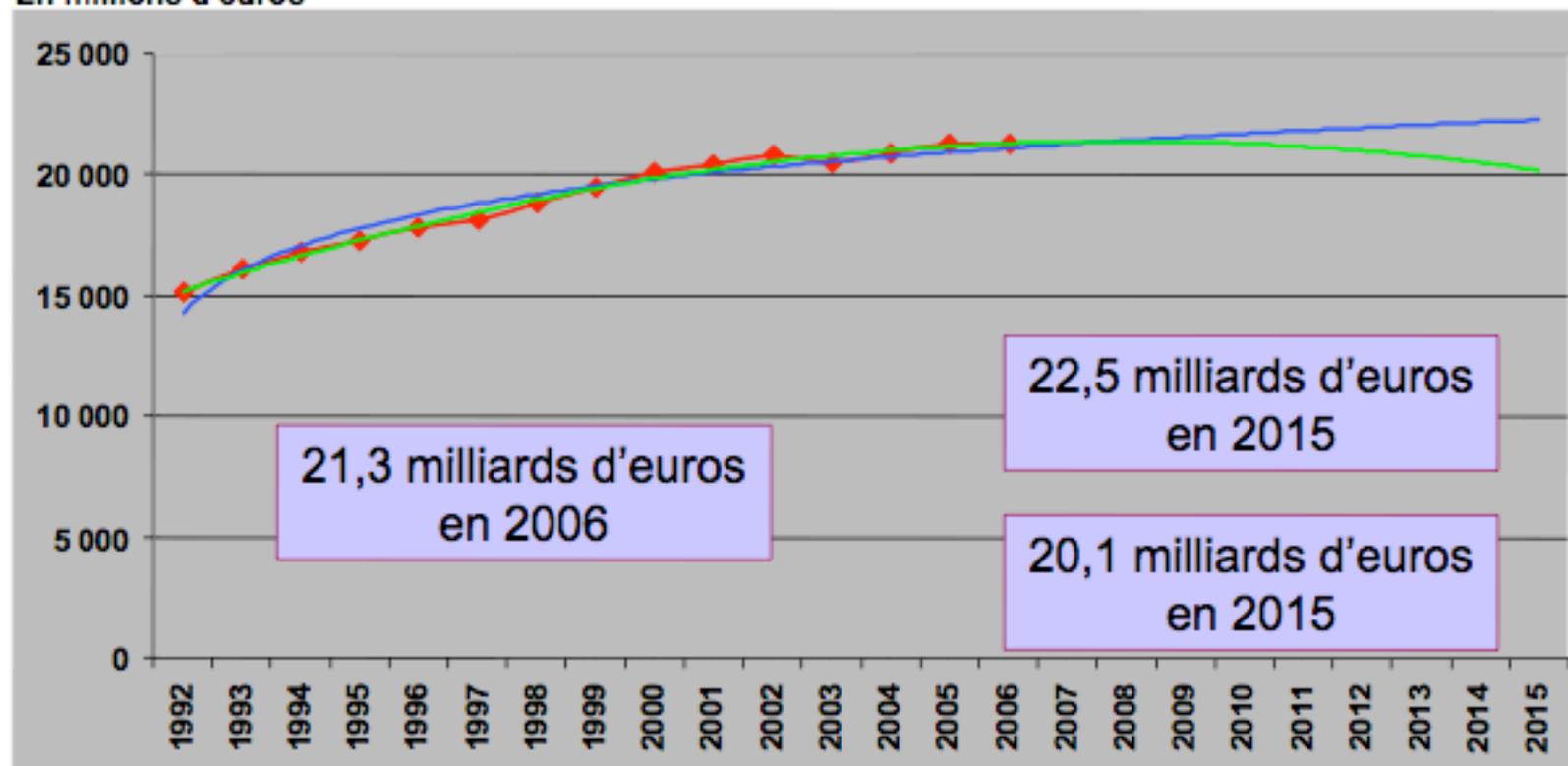
- ▶ Comme nous l'avons indiqué dans l'étude originale, le pas d'entretien est une variable à manier avec prudence tant son impact sur la projection est significatif.
 - Nous avons retenu l'hypothèse de stabilisation des pas d'entretien à leur valeur actuelle comme étant la plus réaliste
- ▶ Pour les besoins de cette mise à jour, nous avons supposé qu'un constructeur français prenait la décision de revenir sur des pas d'entretien plus courts. De ce fait, les pas moyens retenus sont plus faibles que ceux utilisés dans l'étude originale.
- ▶ Ainsi, nous avons fixé l'évolution des pas d'entretien à partir de 2008 à :

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Diesel	23 150	22 450	22 450	22 000	22 000	22 200	21 500	21 600
Essence	26 800	26 850	26 850	26 100	26 100	25 300	25 300	24 500

Evolution du marché de l'entretien et réparation

En valeur brute – Projection à 2015

En millions d'euros



- En valeur brute, la projection du marché du SAV à 2015 varie suivant le modèle mathématique retenu:
 - L'hypothèse haute donne une valeur aux environs de 22,5 Mds € à 2015
 - L'hypothèse basse donne une valeur aux environs de 20,1 Mds € à 2015

Synthèse : marché de l'entretien en 2015

Mise à jour 2009

	2008		2015			
Parc	36 570 000		38 518 000			
	KMA	Opérations	KMA Scénario 1	Opérations	KMA Scénario 2	Opérations
Diesel	15 360	19 686 000	13 300	17 027 000	12 500	16 003 000
Essence	8 580	7 582 000	7 400	4 757 000	7 000	4 500 000
Total	12 097	27 268 000	11 400	21 784 000	10 700	20 503 000



- Sur la période, le parc augmente de 5,3%.
- Conséquences du scénario 1 :
 - 20% de baisse du nombre d'opérations d'entretien
- Conséquences du scénario 2 :
 - 25% de baisse du nombre d'opérations d'entretien
- Outre les politiques en matière d'intervalle d'entretien des constructeurs, le comportement des automobilistes a un impact potentiellement très important sur la baisse du marché.

Synthèse : marché de l'entretien & réparation

Scénario 1

Mise à jour 2009

1	2008	2015	Evol.
Parc circulant	36 570 000	38 518 000	5,3%
	Opérations	Opérations	Evol.
Entretien	27 268 000	21 784 000	-20,1%
Pneumatiques	8 007 000	7 775 000	-2,9%
Réparation	12 534 000	10 162 000	-18,9%
Total	47 809 000	39 721 000	-16,9%



- Dans ce scénario, dans sa globalité le marché de l'après vente automobile devrait perdre environ 8 millions d'opérations d'ici 2015 (soit - 17%).
 - Le principal facteur de cette baisse est lié à la perte significative d'opérations d'entretien courant (- 20%) soit près de 5,5 millions d'opérations.
 - L'augmentation du parc circulant (+ 5,3%) ne compense pas les impacts des variables prises en compte.

Synthèse

Les acteurs de l'après-vente automobile en 2015

- De façon synthétique, l'évolution des différents acteurs du SAV automobile en France – à l'horizon 2015 – est illustrée par le tableau ci-dessous :

Nombre et évolution	2006	2015	Evolution
Concessionnaires	4 500	4 400	- 2%
<i>Nombre de panneaux de franchises</i> (source : ECDH)	6 060	6 500	
Agents	10 650	8 500	- 20%
Garages indépendants	13 500	9 000	- 33%
Centre autos	1 130	1 050	- 7%
Fast fits	1 150	1 250	+ 9%
Carrossiers	3 330	2 600	- 22%
Pneumaticiens et vitrage	3 250	3 000	- 8%
Station services	13 500	9 000	- 30%
Grossistes et distributeurs	2 100	1 500	- 28%

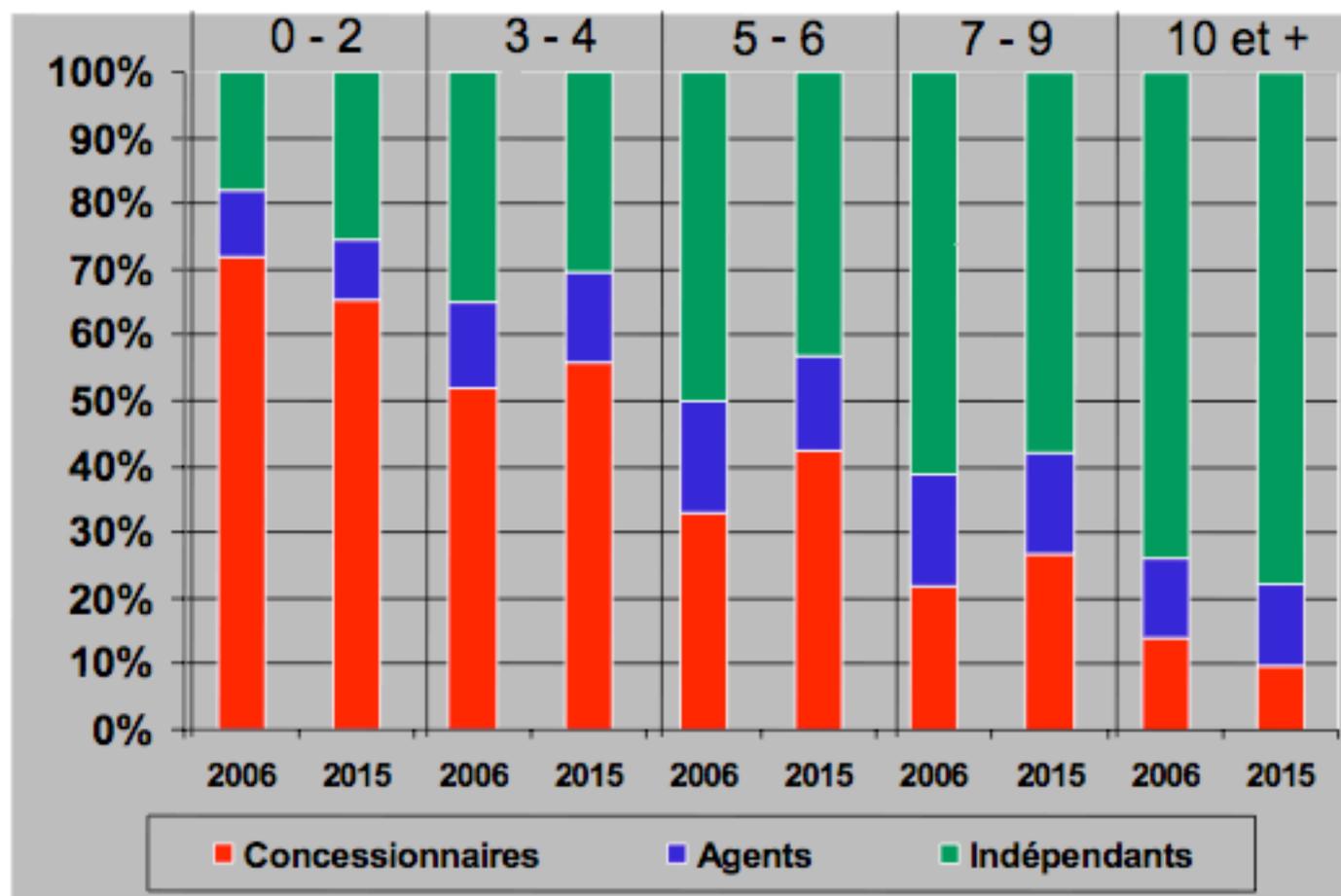


Source: TCG conseil

Marché de l'entretien & réparation*

Evolution des parts de marché de 2006 à 2015 en nombre de visites

➤ Part de marché des visites par type d'acteurs et âge des véhicules



Source: TCG conseil

Synthèse : parts de marché en nombre de visites

Sur le marché de l'entretien & réparation

	2006		2015		
	Opérations	PdM	Opérations	PdM	Evol. Opérations
Concessionnaires	13 990 000	27%	12 050 000	29%	- 14%
Agents	6 950 000	13%	5 340 000	13%	- 23%
Indépendants	30 695 000	60%	24 110 000	58%	- 21%
Total	51 635 000	100%	41 510 000	100%	- 20%



- Au global, la part de marché en nombre de visites des concessionnaires gagne 2%
- Cependant, leur part de marché s'érode sur la tranche 0 – 2 ans
 - Principalement dû à la baisse du nombre d'opérations d'entretien (sur lesquelles les concessionnaires sont les prestataires 'traditionnels') combinée à la stabilisation du marché du pneu de remplacement
- Alors que sur les tranches d'âge intermédiaires, ils gagnent des parts de marché
 - Baisse du nombre d'acteurs (agents et réparateurs indépendants)
 - Technologie qui ramène des véhicules dans le réseau primaire
 - Garantie passée à trois ans qui induit une fidélisation plus importante des clients en entretien & réparation

Synthèse : évolution des parts de marché

En nombre de visites et en valeur – Toutes opérations

	2006		2015		Evol. Visites
	Visites	Valeur	Visites	Valeur	
Concessionnaires	29,9%	37,4%	31,5%	37,9%	
Agents	14,0%	13,6%	12,9%	13,6%	
Indépendants	56,1%	49,0%	55,6%	49,5%	
Total marché	58,41 millions	30,2 Mds €	46,10 millions	28,8 Mds €	- 21%

Source: TCG conseil



- Au global, le nombre de visites liées aux opérations de SAV (tous types confondus), baisse de 21%, tandis que le marché diminue de 4,5% seulement (non corrigé de l'inflation).
- Les concessionnaires augmentent leurs parts de marché, à la fois en volume et en valeur
 - Pour autant, les différences de prix entre les acteurs vont diminuer, d'où une augmentation moindre en valeur, en proportion
- Les agents résistent bien, malgré la diminution de leur nombre
 - La baisse du nombre de visites est largement compensée par l'augmentation du coût de leurs prestations
- Néanmoins, le nombre d'opérations effectivement réalisées dans un atelier de concession diminue et la situation varie marque par marque

Impact pour le réseau

Nombre d'opérations par site

Mise à jour 2009

- 8 404 000 opérations d'entretien en 2008 à répartir entre les acteurs :

Sites réseau primaire ^[1]	Sites réseau secondaire	Répartition OR RA1 / RA2	Nombre op. réseau primaire	Nombre op. par site	Nombre op. réseau secondaire	Nombre op. par site
614 ^[2]	4 630 ^[2]	38% / 62%	1 693 000	2 757	2 762 000	596

- 5 401 000 opérations d'entretien en 2015 à répartir entre les acteurs :

Sites réseau primaire *	Sites réseau secondaire	Répartition OR RA1 / RA2	Nombre op. réseau primaire	Nombre op. par site	Nombre op. réseau secondaire	Nombre op. par site
600	3 800	45% / 55%	1 288 000	2 147	1 574 000	414

Estimations

Note : [1] le nombre de sites du réseau primaire inclut les concessionnaires et les succursales. Même si les succursales ont, en moyenne, une taille supérieure à celle des concessions, on ne tient pas compte de ce paramètre dans le calcul du nombre d'opérations par site - [2] : source Résoscopie 2008 - ECDH

Impact pour le réseau

Nombre d'opérations par site

Mise à jour 2009

- 483 000 opérations d'entretien en 2008 à répartir entre les acteurs :

Sites réseau primaire ^[1]	Sites réseau secondaire	Répartition OR RA1 / RA2	Nombre op. réseau primaire	Nombre op. par site	Nombre op. réseau secondaire	Nombre op. par site
179 ^[2]	149 ^[2]	83% / 17%	221 000	1 250	45 000	305

- 547 000 opérations d'entretien en 2015 à répartir entre les acteurs :

Sites réseau primaire *	Sites réseau secondaire	Répartition OR RA1 / RA2	Nombre op. réseau primaire	Nombre op. par site	Nombre op. réseau secondaire	Nombre op. par site
210	75	92% / 8%	292 000	1 390	25 400	340

Estimations

Note : [1] le nombre de sites du réseau primaire inclut les concessionnaires et les succursales. Même si les succursales ont, en moyenne, une taille supérieure à celle des concessions, on ne tient pas compte de ce paramètre dans le calcul du nombre d'opérations par site - [2] : source Résoscopie 2008 - ECDH