

Autofocus

Les études de l'Observatoire de l'ANFA

N°57

JUIN 2014



PORTRAIT SECTORIEL

COMMERCE ET REPARATION DU VÉHICULE INDUSTRIEL

Les acteurs

2 942 entreprises
23 750 salariés

(sources : Insee, sirène 2011 et AcoSS 2012)

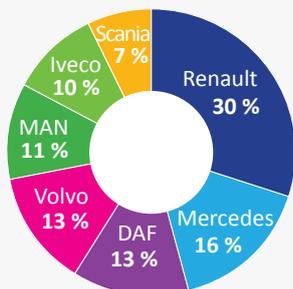
Le secteur du véhicule industriel (VI) rassemble les entreprises qui vendent, entretiennent et réparent les véhicules industriels pour le compte de collectivités territoriales (bus, gestion des déchets), sociétés de transport

de personnes (autocaristes), entreprises de transport de marchandises, du BTP, ou de toute entreprise utilisant, dans le cadre de son activité, un « camion » pour transporter son matériel ou ses marchandises. Ce secteur ne comprend pas les ateliers intégrés des grandes entreprises de transport.

L'activité du secteur se répartit entre :

- les **concessionnaires VI et leurs réseaux d'agents** qui ont connu une forte restructuration, suite à la concentration des activités et au développement des groupes de distribution.
- les **garages poids lourds affiliés à un réseau d'un distributeur stockiste** (ex : AD PL ou G-trucks), spécialisés dans la maintenance et l'entretien, qui se développent et représentent une concurrence croissante pour les ateliers des réseaux constructeurs.
- les **garages poids lourds sans enseigne**. Non affiliés à un réseau de constructeur VI, ils peuvent exercer leur activité au sein d'un groupement (ex : Profil +), être spécialisés dans une activité (pneumatique, freinage, dépannage PL ...) ou être plus généralistes. Ces entreprises se maintiennent sur le marché de l'entretien et de la réparation des véhicules industriels.

Parts de marché par marque

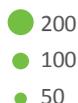


Source : CCFA 2012 - vente de VI neufs

Sept constructeurs se partagent le marché de la vente de véhicules industriels en France. Le groupe Volvo, désormais propriétaire de Renault Trucks, représente 43 % du marché des ventes de VI en France.

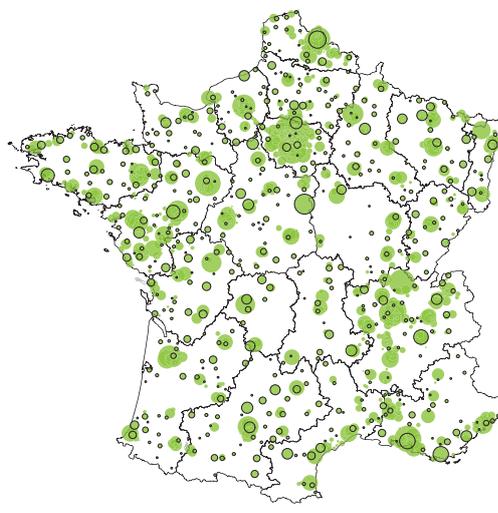
Emploi salarié dans le secteur VI en 2012

Nombre de salariés



0 100 km

Source : AcoSS 2012



Les entreprises du véhicule industriel sont **deux fois plus grandes que celles du véhicule particulier (VP)**, elles comptent en moyenne **14 salariés par entreprise**. L'emploi se situe principalement le long des grands axes routiers, dans les zones portuaires ou frontalières : sud méditerranéen, couloir rhodanien, Bretagne, région nantaise, Ile de France, région lilloise, axe Bordeaux - Paris et en Alsace.

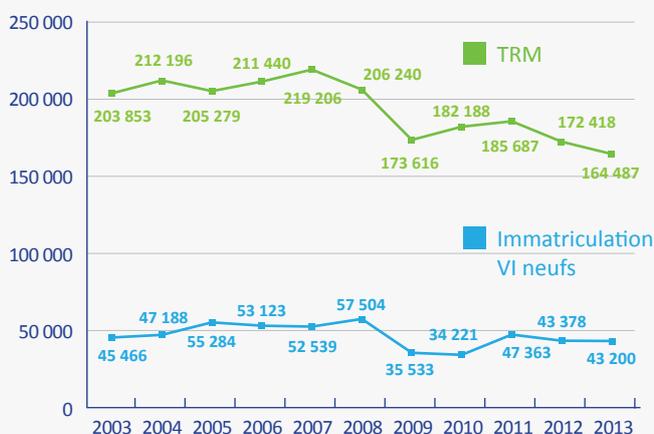
Le marché de la vente



Depuis 2009, les ventes de véhicules industriels neufs se sont considérablement dégradées : de 50 000 immatriculations en 2000 à 35 000 immatriculations en 2009. Après une reprise des ventes en 2011, le marché est resté fragile en 2012 et 2013, avec environ 43 000 immatriculations par an.

Ce marché est étroitement lié à celui du transport routier de marchandises, dont le niveau d'activité reste tendanciellement à la baisse, provoquant une forte concentration des transporteurs. Crise économique, ouverture de l'espace Schengen, accroissement de la concurrence des pays de l'est de l'Europe, progression du cabotage (qui permet à un transporteur de l'UE de recharger son camion, après livraison, pour effectuer une autre livraison dans ce même pays) ont profondément modifié les règles du marché. Le marché du porteur routier est en baisse, subissant en particulier le ralentissement de l'activité du BTP, alors que le marché du tracteur routier reste à un niveau supérieur, notamment grâce aux moyennes et grandes flottes des transporteurs. Les tracteurs maintiennent des cycles de renouvellement plus courts que les porteurs, ce qui en accentue la demande. Face à la baisse des ventes de véhicules neufs, le marché de l'occasion s'est relativement bien maintenu et a permis d'écouler les véhicules en parc.

Évolution comparative du volume de transport routier de marchandises (TRM) et des ventes de VI Neufs



Source : CCFa et OVI - Immatriculations tracteurs et porteurs. TRM en millions de tonnes - Km.

Le parc de véhicules en 2012 :

Camions (3,5 tonnes et +)	272,8
Tracteurs routiers (moins de 10 ans)	202,0
Remorques (moins de 20 ans)	46,1
Semi-remorques (moins de 20 ans)	308,4
Autocars	65,4
Autobus	25,1

Source : SOeS - en milliers

Contraste européen

Entre 2007 et 2011, la France a perdu 37 % des volumes transportés, l'Allemagne en a perdu 28 %, alors que la Hongrie, l'un des pays les plus dynamiques d'Europe de l'Est, en a gagné 6 %.

Source : OVI 2013

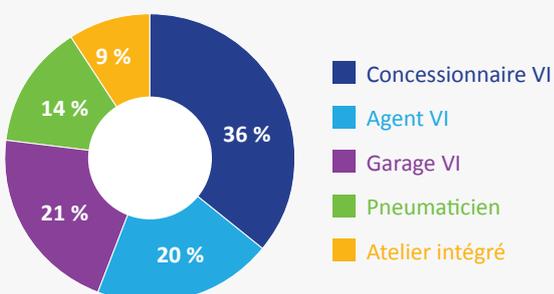
Le marché de l'après-vente

Le marché de l'après-vente est impacté par la baisse du parc et l'accroissement de la concurrence.

Le marché de l'après-vente VI se répartit entre :

- les réseaux des constructeurs VI, principalement (36 % dans les ateliers des concessionnaires et 20 % dans ceux des agents),
- les entreprises indépendantes ou affiliées à des distributeurs stockistes (ex : AD VI) qui s'octroient 21 % de parts de marché (en progression) ;
- les pneumaticiens (14 %).
- les ateliers intégrés des transporteurs (9 %).

Répartition du nombre d'entrées atelier (camions, bus, remorques)



Source : Gipa, 2012

L'activité prédominante concerne l'entretien et la maintenance des poids lourds. Ce secteur est fortement concurrentiel : croissance des distributeurs stockistes, intégration de l'activité chez les transporteurs, etc.

La réparation des éléments mécaniques et électroniques est principalement réalisée dans les entreprises des réseaux constructeurs, en raison de l'équipement de diagnostic et des compétences spécifiques liées à cette activité. Cependant, 92 % des ateliers intégrés et 76 % des garages indépendants possèdent une valise multimarque leur permettant également de réaliser ces opérations (source GIPA 2012, Groupement Interprofessionnel de l'Automobile).

Contrairement au marché automobile, l'entretien des pneumatiques n'est que peu réalisé dans les entreprises du VI, qui sous-traient généralement cette activité aux pneumaticiens.

L'activité carrosserie est concentrée dans les concessions, où elle représente 10 % des entrées ateliers.

Enfin la réglementation interdisant les interventions sur chronotachygraphe aux entreprises des réseaux constructeurs, ces opérations sont donc réalisées dans les garages indépendants, où elles représentent 22 % des entrées atelier.

Le marché de l'après-vente s'est ralenti sous l'effet :

- de la **baisse du parc VI** : - 4 % entre 2002 et 2012 (source CCFA, Comité des constructeurs français d'automobiles),
- de la **diminution du transport** routier de marchandises : - 16 % entre 2002 et 2012 (source OVI, Observatoire du véhicule industriel),
- et de **l'espacement des entretiens**.

Dans cette conjoncture, les véhicules tendent :

- à **moins rouler** et donc à moins s'user : le kilométrage annuel moyen des VI est passé de 38 500 km/an en 2002 à 33 100 km/an en 2012,
- à **« vieillir »** : la part des tracteurs de 6 ans et plus est passée de 19 % à 33 % entre 2005 et 2013 et la part des porteurs de 6 ans et plus est passée de 50 à 62 % sur la même période (source OVI).

Face à cette situation, les professionnels du VI diversifient leurs activités : 95 % des concessionnaires font du remplacement de vitrage, 84 % interviennent sur les climatisations, 81 % contrôlent les hayons élévateurs ou les réservoirs d'air, 80 % se positionnent comme centre de contrôle de freinage, etc.

La diversification porte aussi sur les produits, notamment le véhicule utilitaire léger (VUL) : Les entreprises du VI proposent généralement une activité VUL à leur clientèle d'entrepreneurs. L'entretien et la réparation des VUL peuvent représenter jusqu'à 25 % du chiffre d'affaires de l'atelier VI/VU, d'après le GIPA.

La location de VI : 71 % des concessionnaires, 40 % des agents et 9 % des indépendants proposent à leur clientèle d'entrepreneurs une offre de location de camions en longue ou courte durée pour un besoin ponctuel ou saisonnier de leur clientèle. Les concessionnaires Renault Trucks proposent la location de camions sous franchise « Clovis ».

Face à la baisse du marché et l'accroissement de la concurrence, les responsables d'ateliers de maintenance VI doivent développer leurs actions commerciales, comme le précise le directeur d'un groupe de distribution VI : « On a vécu pendant des années sur nos acquis en "attendant" le client. Aujourd'hui les véhicules sont de plus en plus fiables, les pas d'entretien s'allongent, donc maintenant il faut qu'on aille chercher le business, qu'on soit plus dynamique à prospector les clients, mais, pour des techniciens, ce n'est pas naturel ».

Dans un contexte de baisse économique du marché, les entreprises rationalisent leur activité et développent leur service clientèle :

- en diminuant leurs stocks de pièces détachées,
- en réintégrant des activités, auparavant sous-traitées (préparation au contrôle technique, pose d'accessoires, carrosserie, vitrage...),
- en diversifiant leurs activités (VUL, réparation rapide, maintenance VP sur les flottes des clients transporteurs...),
- en déployant une démarche commerciale auprès des sociétés de transport ou des collectivités territoriales pour réintégrer dans leur atelier la maintenance des véhicules ou mettre à disposition de ces grandes entreprises des mécaniciens VI.

Quelles différences VU / VI ?

- Les véhicules utilitaires légers (VUL) ont un poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Ils sont utilisés à 62% par des professionnels et à 38% par des particuliers. Ils peuvent être conduits par des titulaires du permis B.
- Les véhicules Industriels (VI) ont un PTAC supérieur à 3,5 tonnes et sont utilisés exclusivement par des professionnels. Ils requièrent un permis spécifique.

Réglementation antipollution Euro 6

La réglementation européenne anti pollution Euro 6 est entrée en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2014.

Il s'agit de la sixième norme visant la réduction des émissions de polluants pour les camions et tracteurs depuis 1990. Ces normes de plus en plus restrictives ont conduit les constructeurs de poids lourds :

- à optimiser l'ensemble de la chaîne cinématique : les moteurs et boîtes de vitesse sont entièrement gérés par l'électronique et connectés avec les autres véhicules empruntant le même trajet, afin d'optimiser la consommation de carburant ;
- à améliorer la dépollution des moteurs par des technologies post-traitement.

La maintenance et la réparation des véhicules

La maintenance et la réparation des véhicules industriels évoluent sous l'effet de la multiplication des systèmes électroniques et connectés.

Maintenance des véhicules industriels :

La maintenance évolue en raison de la multiplication des points de révision (pour respecter la garantie constructeur), de la complexification des huiles et de l'utilisation quasi systématique de l'outil de diagnostic (remise à zéro des compteurs et initialisation des indicateurs de maintenance préventive). Des activités nouvelles se développent : entretien des systèmes ad blue, des jauges d'alimentations de carburants, etc. De plus, dans un grand nombre d'entreprises, se déploient des espaces dédiés au « service rapide ».

Diagnostic, réglage et réparation d'ensembles mécaniques :

Les équipements mécaniques et les systèmes électroniques sont interdépendants : un dysfonctionnement mécanique entraîne très souvent un défaut électronique. De fait, l'utilisation de l'outil de diagnostic est systématique, quelle que soit l'origine de la panne (hydraulique, mécanique, pneumatique, électronique). Il est à noter que la technologie pneumatique (freinage et suspension pneumatique) est une spécificité de la mécanique poids lourd et n'existe pas dans l'automobile.

Comme pour d'autres secteurs, les organes mécaniques sont de moins en moins réparés, les réparations sont cependant plus pratiquées que dans l'automobile, en raison du coût d'achat des pièces (notamment boîte de vitesse et ponts).

Interventions sur systèmes à gestion électronique et / ou multiplexés :

L'optimisation de toute la chaîne cinématique est recherchée afin de réduire la consommation de carburant. Dans cet objectif, les activités de réglage électronique sur les équipements de la motorisation et de la transmission se complexifient. Avec la réglementation Euro 6, les systèmes de connectivité des équipements se développent : les éléments sont électroniques et connectés avec les équipements des autres véhicules ayant emprunté le même parcours, pour calculer le meilleur rendement.

Les technologies de pointe sont dans ce secteur très avancées et continuent leur évolution : système de dépollution, de géolocalisation, etc.

Montage d'équipements en seconde monte :

Cette activité se complexifie car elle requiert des compétences multiples : traitement de l'information (analyse des schémas de montage, préconisations des constructeurs, réglementation) et compétences techniques en soudure (acier et aluminium), en électricité/électronique, en hydraulique.

Préparation aux contrôles périodiques des véhicules et équipements :

Le renforcement de la réglementation et des procédures d'habilitation pour réaliser ces contrôles, nécessite une mise à jour permanente des compétences et requiert l'utilisation d'un lecteur OBD (On Board Diagnostic) pour la lecture des défauts de pollution, dans le cadre de la préparation aux contrôles.

L'emploi

> MALGRÉ LES DIFFICULTÉS ÉCONOMIQUES, L'EMPLOI SE MAINTIENT

Après un ralentissement en 2009 et 2010, l'emploi est reparti à la hausse en 2011, pour atteindre 23 751 salariés en 2012 (source Acoess). **Trouver du personnel qualifié et pouvoir le garder est une difficulté majeure pour les entreprises du VI.** Pendant la période de crise économique et de ralentissement de l'activité, la majorité des emplois a été maintenue grâce à des négociations d'entreprises et à la recherche de nouveaux marchés.

L'emploi dans les entreprises du VI est relativement stable, le turn-over est de 10,9 % et le taux de salariés en CDI très élevé (88 % contre 86 % dans le VP). Il s'agit d'une population majoritairement masculine (85 % contre 81 % dans le VP) occupée principalement sur des postes d'ouvriers qualifiés (49 %).

Compte tenu de la stabilité de l'emploi, **la moyenne d'âge est élevée** : 38,1 ans, contre 36,5 ans dans le VP (source : dads 2011), la part des salariés de plus de 50 ans représentant 26 % des effectifs totaux (22 % dans le VP). Près de 3 000 actifs ont plus de 55 ans dans le secteur du VI (soit 13 % de l'ensemble des salariés) et vont partir à la retraite dans les 10 prochaines années. Parmi ceux-ci, 16 % sont cadres et 45 % ouvriers qualifiés.

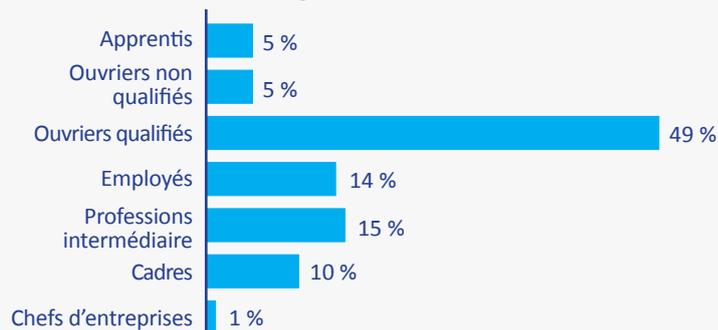
La grande majorité des entreprises réalisent un suivi de leur pyramide des âges et tentent, par des démarches de recrutement de salariés ou de jeunes en alternance, d'anticiper et de préparer les départs, que ce soit en termes d'emploi (nombre de personnes à remplacer) ou de compétences à maintenir et à transmettre. Ainsi, **5 % des salariés de ce secteur sont en contrat d'apprentissage (ou en stage)**.

Évolution de l'emploi salarié dans les entreprises du VI



Source : Acoess

Les salariés du VI par catégorie socio-professionnelle (CSP)



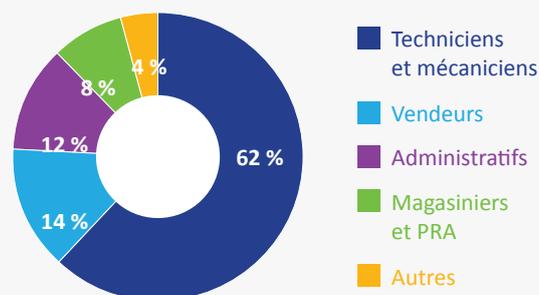
Source : INSEE Dads 2011, la catégorie «Apprentis» inclue les stagiaires et les contrats aidés.

> LE RECRUTEMENT : ENJEU MAJEUR POUR LE SECTEUR

Plus qu'ailleurs, le recrutement et la formation des personnels constituent des enjeux prioritaires pour le développement économique des entreprises du secteur. Interrogées sur les difficultés rencontrées dans le cadre de leur travail, **84 % des concessionnaires VI expriment, au premier plan, la difficulté de trouver du personnel qualifié**, loin devant les difficultés technologiques (34 %) ou la difficulté à mettre en place des opérations commerciales (16 %). Comme le souligne un directeur d'entreprise : « On est sur des populations qui sont assez prisées et on ne trouve pas toujours les profils qu'on souhaiterait, alors qu'on a des technologies extrêmement avancées, des outillages modernes, pour quelqu'un qui veut se développer et s'enrichir professionnellement ».

Souvent par méconnaissance du secteur et de ses intérêts technologiques et sociaux (stabilité de l'emploi, revenus, etc.), les publics jeunes sous-estiment l'intérêt de ces métiers, qui offrent pourtant les meilleurs taux d'emploi de la branche. Face à ces difficultés, les entreprises diversifient leurs canaux de recrutement : agences de recrutement, sites internet, développement des relations avec les CFA ou les lycées, cooptations par le personnel, etc.

Les recrutements par type d'emploi dans les entreprises du VI



Source : ANFA, enquête recrutement 2012

En 2012, 60 % des établissements de commerce et réparation de VI ont recruté. Ce taux est deux fois plus élevé que dans le VP.

2 613 embauches ont été réalisées, dont 62 % pour des postes de techniciens ou de mécaniciens, soit 1 341 personnes.

Les embauches se font essentiellement en CDI (92 %) (Source : ANFA, enquête recrutement 2012 et rapport de Branche).



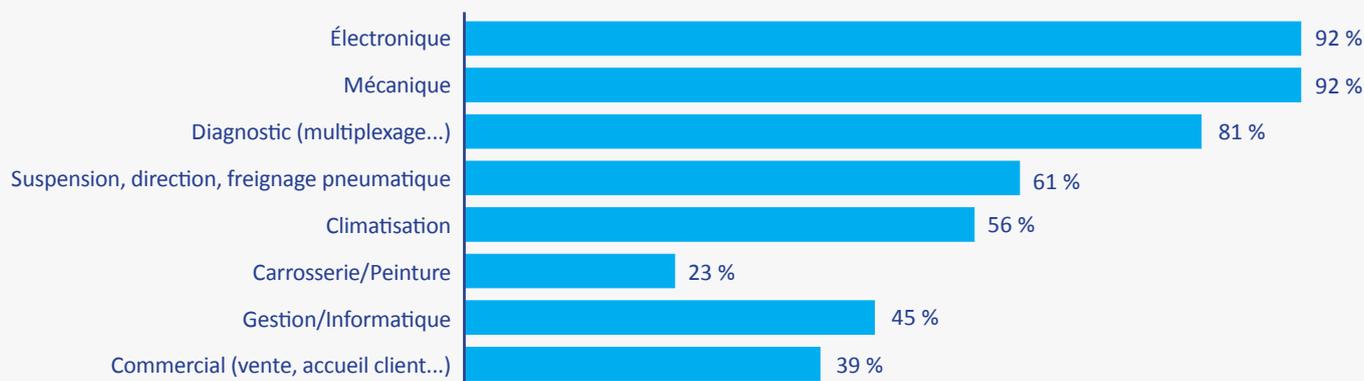
> PRÈS D'UN SALARIÉ SUR DEUX A BÉNÉFICIÉ D'UN STAGE DE FORMATION CONTINUE EN 2012

Compte tenu des évolutions technologiques importantes, la formation professionnelle est très développée dans ce secteur. En 2012, 92 % des concessionnaires, 75 % des agents et 73 % des garages ont permis à au moins un de leurs employés de suivre une formation. Ainsi, **près d'un salarié sur deux a bénéficié d'une formation continue dans le secteur du VI** (source : Gipa).

La formation continue dans les entreprises du VI est assurée principalement par les équipementiers, qui ont un rôle central dans la formation à la maintenance, et par les constructeurs qui proposent en majorité des stages « obligatoires ». Il s'agit d'une obligation à la fois contractuelle et indispensable pour intervenir sur les nouveaux modèles.

La mécanique et l'électronique sont les formations les plus dispensées au sein du réseau constructeur, 92 % des concessionnaires ont fait suivre une formation dans ces domaines à au moins un de leurs employés.

Type de stages formation continue suivis par les salariés des concessions VI

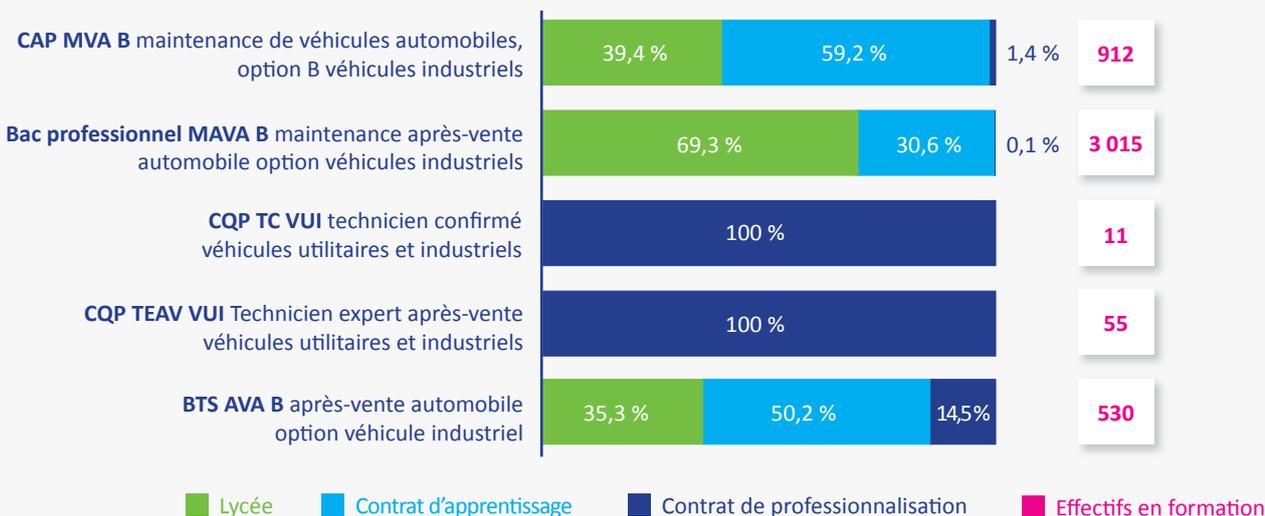


source : Gipa 2012

> LA FORMATION INITIALE : UNE PRIORITÉ POUR LES ENTREPRISES

En 2013-2014 la filière VI compte 4 523 jeunes en formation, dont la grande majorité prépare un bac professionnel (66 %) et près de 40 % des effectifs sont apprentis. La filière compte aussi un CAP et un BTS, qui rassemblent respectivement 20 % et 12% des effectifs. La filière diplômante est complétée par deux Certificats de Qualification Professionnelle (CQP) de branche, actuellement actifs.

4 523 jeunes en formation dans la filière VI en 2013-2014

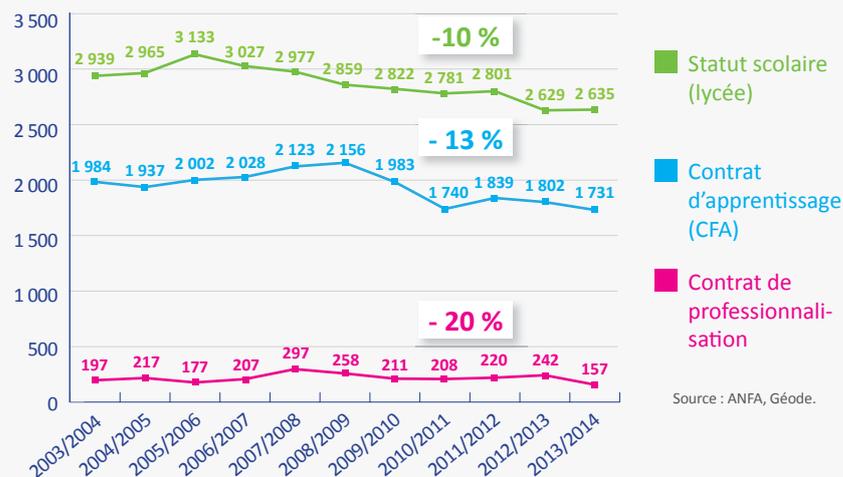


Source : ANFA, Géode.

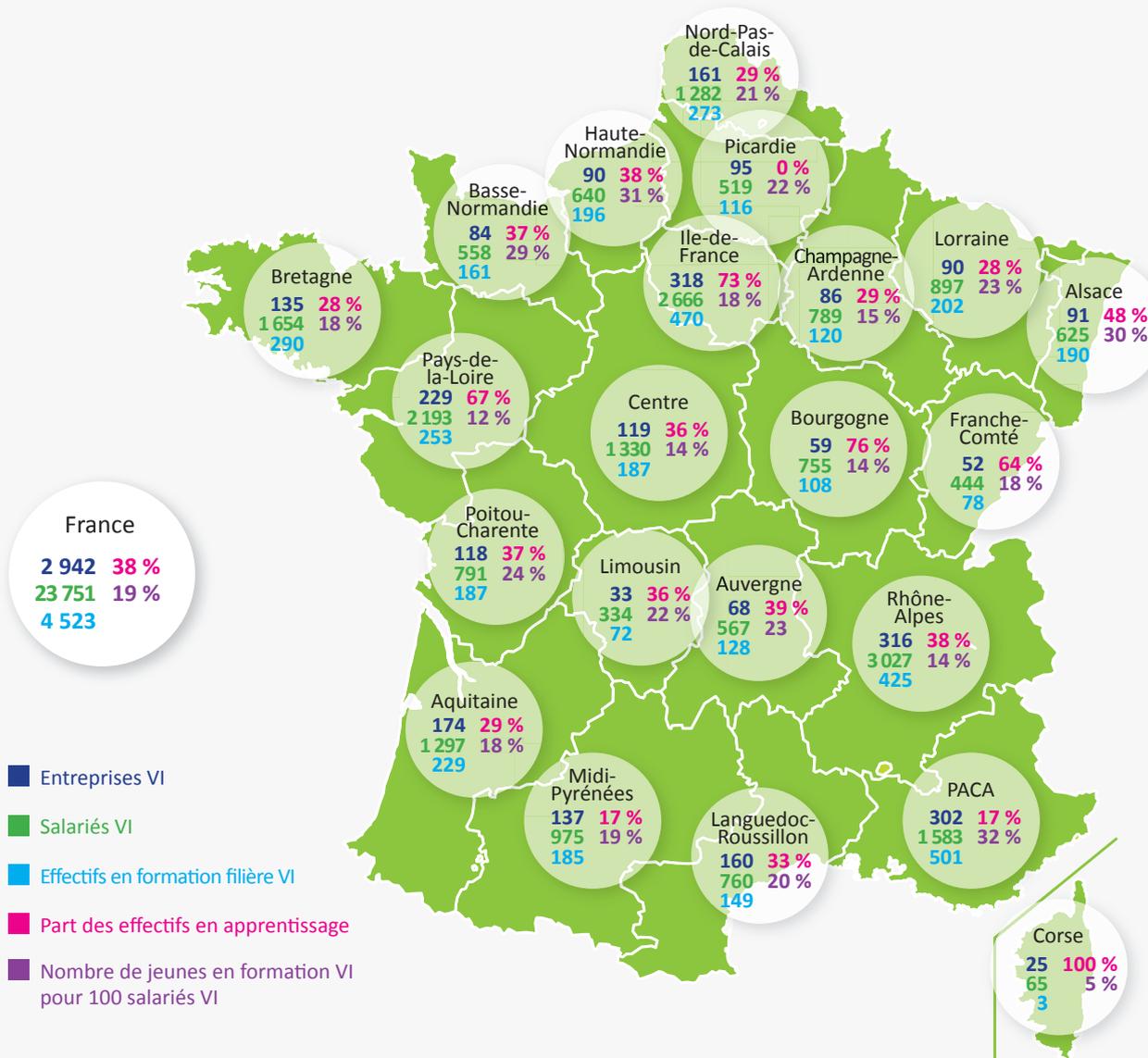
Les effectifs en formation dans la filière VI ont diminué de 12 % en 10 ans : face aux difficultés économiques que rencontrait le secteur, les entreprises ont ralenti leur effort de formation en embauchant moins de jeunes apprentis.

La filière VI constitue la meilleure filière d'insertion professionnelle des services de l'automobile avec 72 % des apprentis en emploi 7 mois après la fin de leur formation. Les lycéens quant à eux sont en emploi à 53 %.
(Source IVA/IPA 2012, exploitation ANFA)

Evolution des effectifs en formation dans la filière VI entre 2003 et 2013



Les indicateurs emploi / formation du VI



Retrouvez toutes les publications de l'Observatoire sur www.anfa-auto.fr/observatoire

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

Directeur de la publication : Patrice OMNES
Directeur de rédaction : Stéphane PAUTET
Rédaction : Valérie CHIRON
Édition et création : Service Communication ANFA