

autofocus

LA LETTRE DE L'OBSERVATOIRE DE L'ANFA

Depuis une dizaine d'années, le secteur de la carrosserie automobile s'est restructuré face à la baisse de l'activité économique. Un grand nombre de carrossiers ont disparu, des réseaux et groupements se sont développés et de nouveaux acteurs se sont déployés sur le marché.

La filière de formation pâtit de cette situation économique, notamment sur l'apprentissage.

La pression des mutuelles et des assureurs, le renforcement des constructeurs automobiles sur l'activité carrosserie et le développement des spécialistes du vitrage, contribuent à redessiner les contours de la profession.

Le secteur évolue aussi sous l'effet de la progression de la technologie automobile et des nouvelles attentes de la clientèle en termes de services.

Portrait sectoriel : La carrosserie automobile

L'activité de carrosserie peinture peut s'exercer chez un artisan carrossier affilié ou non à un réseau, chez un MRA ou dans une entreprise des réseaux constructeurs (concessionnaire ou réparateur agréé) : au total, **8 000 entreprises exercent une activité carrosserie, dont la moitié, soit 4 000 sont des artisans carrossiers** (en activité principale).¹

La majorité des **artisans carrossiers continue à travailler de manière indépendante**, hors de groupement ou de réseau.

40 % des artisans carrossiers sont adhérents d'un réseau ou d'un groupement.

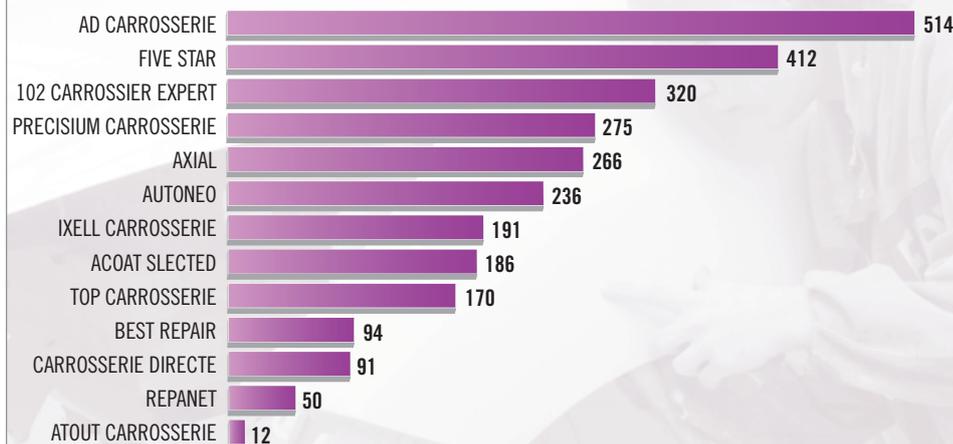
Les réseaux liés à un fabricant de peinture	<ul style="list-style-type: none"> • Dupont : Five star et Répanet. • Le groupe Centaure : Autoneo • Akzo Nobel Sikkens : Acoat selected.
Les réseaux créés par des distributeurs stockistes	<ul style="list-style-type: none"> • Starexcel : Precisium Carrosserie. • Autodistribution : AD carrosserie. • AutoUnion : Top carrosserie.
Un réseau mis en place par un constructeur automobile	<ul style="list-style-type: none"> • Renault : Ixell Carrosserie
Les groupements d'entreprises (coopératives, centrales de référencement, groupes familiaux...)	<ul style="list-style-type: none"> • CCGG : 102 Carrossier Expert • Autologiste : Carrosserie directe • EDRA : Axial, Best Repair • Atout carrosserie.

La progression des réseaux de carrossiers :

Le regroupement en réseau des carrossiers est croissant sous l'impulsion des fabricants de peinture, des distributeurs stockistes ou des centrales d'achat. Les réseaux développent l'accompagnement des entreprises tant d'un point de vue technique, des équipements, de la centrale d'achat, de la gestion des sinistres (développement des plateformes), mais aussi de la formation. Les carrossiers indépendants, sans enseigne, ont vu leur effectif diminuer considérablement ces dernières années.



Nombre de carrosseries par type d'enseigne



Source : Site internet des enseignes, exploitation ANFA, 2012.

LE MARCHÉ : l'activité réparation-collision représente 7 % des opérations réalisées en SAV auto, mais 24 % du montant total des facturations.

1 - Le Marché de la réparation-collision

Entre 2000 et 2010, le marché de la carrosserie a diminué de 16%, en passant de 4,9 à 4,1 millions d'opérations. Cette tendance pourrait se poursuivre : les prévisionnistes évaluent le marché à hauteur de 3,5 millions d'opérations à l'horizon 2020¹. La baisse du marché de la réparation-collision est liée à la diminution de la sinistralité consécutive à :

- l'amélioration du réseau routier (route, ronds-points),
- l'accentuation de la répression routière (contrôles routiers et multiplication des radars)
- la baisse de la circulation automobile et des vitesses pratiquées
- les avancées de la technologie liées à la sécurité active et passive des véhicules (généralisation de l'ESP, des systèmes d'alerte d'angles morts et des capteurs pour les petits chocs type radar de recul).

Cependant le marché de la réparation collision se maintient en valeur. Il se stabilise « autour » de 7,5 milliards d'euros depuis 10 ans. La baisse du nombre d'opérations est compensée par la hausse du montant des factures, consécutive à la hausse du prix des pièces, des ingrédients de peinture et de la main d'œuvre.



2 - Le Marché de la peinture

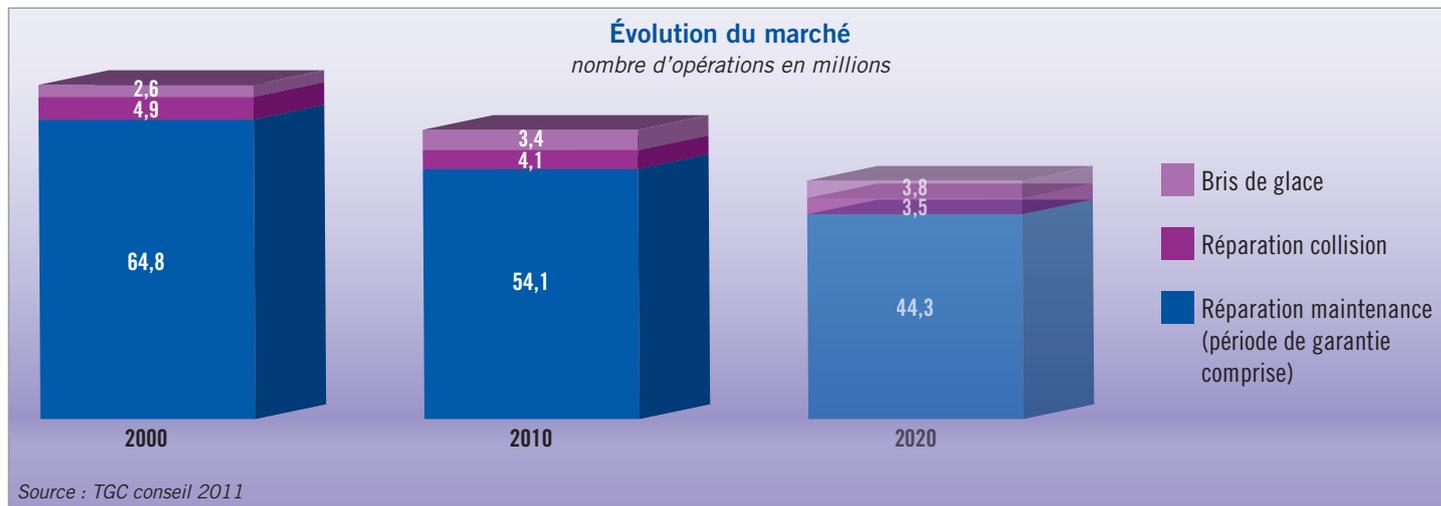
La consommation de peinture pour la carrosserie a baissé de moitié entre 1999 et 2009² en raison de la baisse de la sinistralité mais aussi de l'évolution de la voiture elle-même ; l'augmentation des surfaces vitrées et des éléments de plastique a réduit d'autant la surface à peindre. De plus les nouvelles techniques d'application et les nouveaux produits permettent de réduire la quantité de peinture nécessaire pour une application (pouvoir couvrant plus important, développement et perfectionnement des apprêts, pistolet nouvelle génération plus ciblé et moins « gaspilleur », réduction des étapes dans le process,...).

Le marché de la peinture diminue en volume, mais les prix des matières premières augmentent fortement car une large partie des produits utilisés (résines, acryliques, polyesters, etc.) proviennent de l'industrie pétrochimique qui subit actuellement les aléas de la fluctuation des cours du pétrole et la poussée de la demande mondiale.



3 - Le Marché du bris de glace

Sur la même période, le marché du bris de glace (réparation et remplacement des pare-brises et des optiques) enregistre une forte progression, tant en volume (+31% d'opérations), qu'en valeur (+67%). La croissance du marché résulte de l'augmentation des sinistres « bris de glace » et des politiques de communication des chaînes spécialisées, dont le leader Carglass détient aujourd'hui un tiers du marché. De plus, le coût moyen par opération a augmenté car les pare-brises ont un contenu technologique de plus en plus important (capteurs, matériaux employés, taille...). La concurrence s'est accrue avec le déploiement des centres auto et des enseignes spécialisées sur le marché du vitrage.



¹ Source : TCG conseil 2011

² Source : FIPEC, fédération des industries de peinture

LES FACTEURS IMPACTANT L'ACTIVITE CARROSSERIE

La pression des mutuelles et assureurs :

80 % des opérations de carrosserie sont couvertes par les assureurs et mutuelles qui visent à encadrer et durcir les conventions d'agrément et réduire le coût de la facturation. Ainsi, ils interviennent directement auprès des carrossiers afin d'optimiser les différentes opérations à réaliser. Ils peuvent intervenir sur les choix d'organisation de l'atelier, la gestion des flux ou le choix de la méthodologie de réparation. Ils tendent à favoriser la réparation des pièces et le redressage des tôles plutôt que leur remplacement. Ils peuvent favoriser aussi le recours à la pièce de réemploi depuis l'arrêt du 29 avril 2009, qui reconnaît la pièce de réemploi comme pièce de rechange pouvant être utilisée dans le cadre de la réparation des véhicules endommagés.

Le déploiement des constructeurs sur le marché de la réparation-collision :

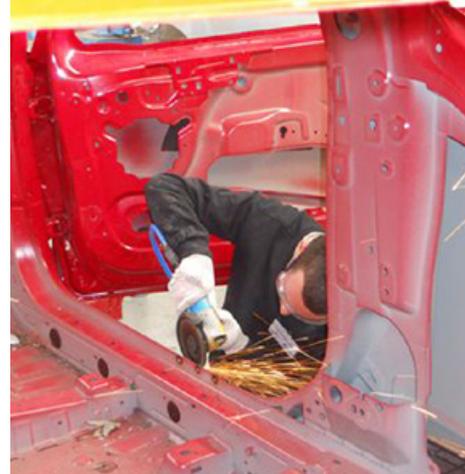
L'activité réparation-collision génère de l'activité de maintenance et de la vente de pièces. Elle

est donc centrale pour les constructeurs qui détiennent le monopole des pièces captives, un enjeu économique important pour les constructeurs et leurs réseaux.

L'évolution structurelle et technologique du véhicule :

Les nouveaux matériaux comme l'aluminium, le plastique ou les matériaux composites rendent plus complexes les interventions et impliquent de nouveaux procédés de soudure et d'assemblage, ce qui nécessite des investissements en matériel et en formation. En conséquence, les opérations de carrosserie « lourdes » nécessitant des moyens importants en châssimétrie sont de moins en moins pratiquées chez les carrossiers et deviennent des activités de plus en plus réservées aux constructeurs car elles nécessitent une méthodologie et un investissement en outils dédiés (pour l'aluminium, par exemple).

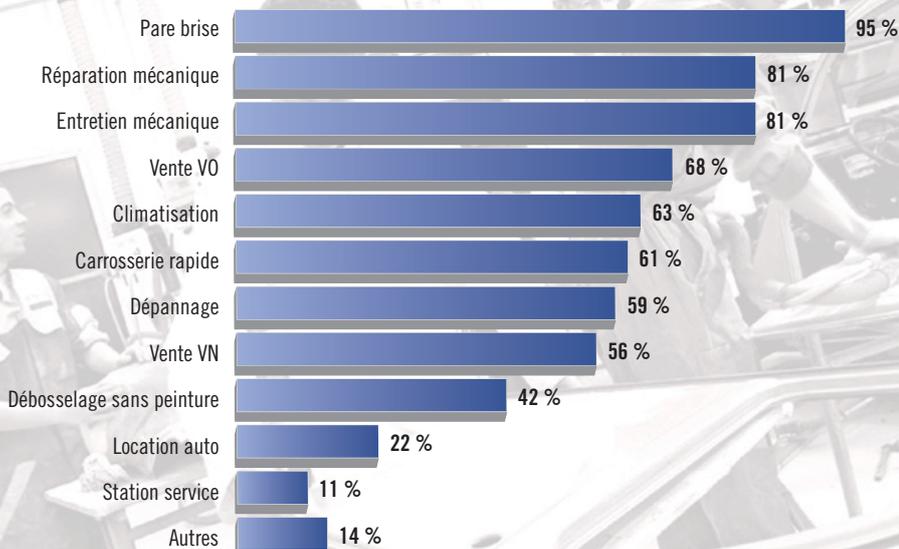
De plus, la progression de l'électronique embarquée sur les véhicules constitue une contrainte à prendre en compte dans les phases de montage et démontage d'éléments électroniques que ce soit au cours d'une intervention sur un élément de carrosserie ou de sécurité (ex : un airbag).



Une exigence plus élevée de la clientèle sur le service proposé :

La mise à disposition d'un véhicule de courtoisie et le développement du service rapide constituent des propositions commerciales développées par les carrossiers pour répondre aux attentes de la clientèle. Le service rapide a été rendu possible grâce aux technologies de « débosselage sans peinture » mais aussi par l'évolution des produits et des techniques de peinture. Afin d'améliorer la rentabilité de l'entreprise, les carrossiers développent la sous-traitance pour leur clientèle d'entreprises et tendent à diversifier leur offre de service auprès des particuliers : pare-brise, entretien automobile, climatisation...

Les activités réalisées dans le cadre de la diversification des carrossiers



Source : FFC 2011

Certaines activités telles que vitrage ou le débosselage sans peinture se spécialisent.

Le vitrage est une activité qui s'est concentrée au sein de quelques réseaux depuis près d'une dizaine d'années. Des enseignes ont cependant été créées pour proposer une voie de diversification aux carrossiers qui souhaitent se réapproprier cette compétence laissée aux spécialistes (ex : A+ Glass ou Glass Auto Service). Quant au débosselage, il s'agit d'un nouveau métier qui requiert une compétence spécifique nouvelle puisque l'acquisition du geste professionnel demande de la technique et de l'expérience. De fait, cette activité qui peut être une nouvelle source de rentabilité pour les entreprises, tend à se concentrer auprès de « spécialistes ».

Réglementation :

1) Face au monopole des constructeurs sur la pièce captive, les professionnels de la carrosserie sont en attente d'une évolution de la réglementation « Eurodesign ». Ce projet vise à harmoniser, entre tous les états européens, la libéralisation totale du marché de la pièce de carrosserie qui, en France, est protégée par la loi sur les dessins et modèles. Cette spécificité française octroie un monopole des constructeurs sur les pièces de carrosserie.

2) La loi du 22 juin 2003 sur la sécurité routière a créé un dispositif dit VGE (véhicules gravement endommagés) dont l'objet est de retirer de la circulation les véhicules qui présentent un danger pour les usagers de la route.



Evolution du secteur	Evolution des activités	Evolution des compétences
Développement de la carrosserie rapide	<ul style="list-style-type: none"> Réparation ou remplacement de vitrage (pare-brise, optique...). Développement du débosselage sans peinture (déformation des tôles en surface, véhicules grêlés, petits impacts...) qui tend à devenir une activité à part entière. 	<ul style="list-style-type: none"> Outils et technique spécifiques en fonction des enseignes (type de colle, outil pour la dépose/pose des pare-brises). Le redressage sans peinture nécessite un « coup de main » et requiert une technique et un entraînement.
Evolution de la relation clientèle	<ul style="list-style-type: none"> Clientèle plus exigeante sur le service proposé : mise à disposition d'un véhicule de courtoisie, nettoyage du véhicule, contrôle visuel des organes de sécurité... Diversification des offres de prestations auprès de la clientèle. 	<ul style="list-style-type: none"> Accueil clientèle. Marketing : évaluer la concurrence sur la zone de chalandise et déployer de nouveaux services. Développement de la vente additionnelle.
Evolution technique concernant la « carrosserie légère »	<ul style="list-style-type: none"> Remplacement d'éléments facilement démontables (capots, ailes avant, portes, hayons, optiques...) qui sont de plus en plus équipés d'éléments électroniques. Remplacement, réparation, mis en peinture d'éléments thermoplastiques. Petits chocs, raccords localisés. 	<ul style="list-style-type: none"> Pour pouvoir intervenir sur le véhicule rapidement, ces activités nécessitent des connaissances en carrosserie, en mécanique et en électricité. Pour capter les interventions sur petits chocs et les interventions hors assurance, les carrossiers doivent être polyvalents, et développer la relation client (vente additionnelle).
Evolution technique concernant la « carrosserie lourde »	<ul style="list-style-type: none"> Dépose/pose d'éléments mécaniques pour accéder aux pièces à réparer ou remplacer. Châssimétrie (« passage au marbre » pour réaligner les éléments qui constituent le châssis du véhicule). Soudure des éléments acier ou aluminium. 	<ul style="list-style-type: none"> Ces activités nécessitent des moyens lourds de châssimétrie et de restructuration, des postes à souder adaptés aux derniers matériaux utilisés en carrosserie comme l'aluminium et les compétences nécessaires à leur mise en œuvre. Utilisation de débosseleur acier aluminium, cabines de peinture, station de maintenance des climatisations. Utilisation d'outillage spécifique, méthode de dépose/pose spécifique en fonction des technologies et des constructeurs.
Evolution des peintures et des procédés d'application	<ul style="list-style-type: none"> Traitement de surface. Préparation des ingrédients (colorimétrie). Application des produits (produits solvantés, produits hydrodiluable). 	<ul style="list-style-type: none"> Ces évolutions nécessitent une bonne technicité en peinture : retouche, teinte pour leur mise en œuvre. Connaissances sur les produits et maîtrise du geste professionnel pour l'application.

L'EMPLOI : Sur les 20 dernières années, le nombre d'artisans-carrossiers a été divisé par deux.

- 27 000 ouvriers ;
- et 3 800 artisans-carrossiers (Source RGP 2006) ;
- population majoritairement **masculine** : 99,5% des carrossiers sont des hommes ;
- population **plus âgée** que dans la mécanique auto : moyenne d'âge de 36, 2 ans contre 35 ans dans la mécanique auto ;
- **plus souvent de niveau V ou infra** (89% des ouvriers de la carrosserie ont un niveau V ou moins contre 79% dans la mécanique auto).

LA FORMATION CONTINUE : Le recours à la formation continue est plus faible dans la carrosserie.

Les thématiques les plus fréquentes en matière de formation continue concernent les nouvelles techniques de débosselage sans peinture comme l'indique le tableau ci-dessous :

Nombre de stages réalisés par le GNFA auprès des entreprises de carrosserie peinture, par thématique			
	2009	2010	2011
DEBOSSSELAGE SANS PEINTURE	11	62	76
SOUDURE SUR ALUMINIUM ET REDRESSAGE NOUVEAUX ALLIAGES	20	12	17
COLORIMETRIE ET APPLICATION DE PEINTURE	21	30	20
VITRAGE	0	11	17
INTERVENTION SUR LES MATIERES PLASTIQUES	21	7	0
REPARATION SIEGES ET PLANCHES DE BORD	7	4	1
SECURISER ET PARAMETRER LES SYSTEMES ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES	0	1	1
COLLAGE DES PANNEAUX DE CARROSSERIE	1	2	0
TOTAL	81	129	132

Source : GNFA



LE RECRUTEMENT :

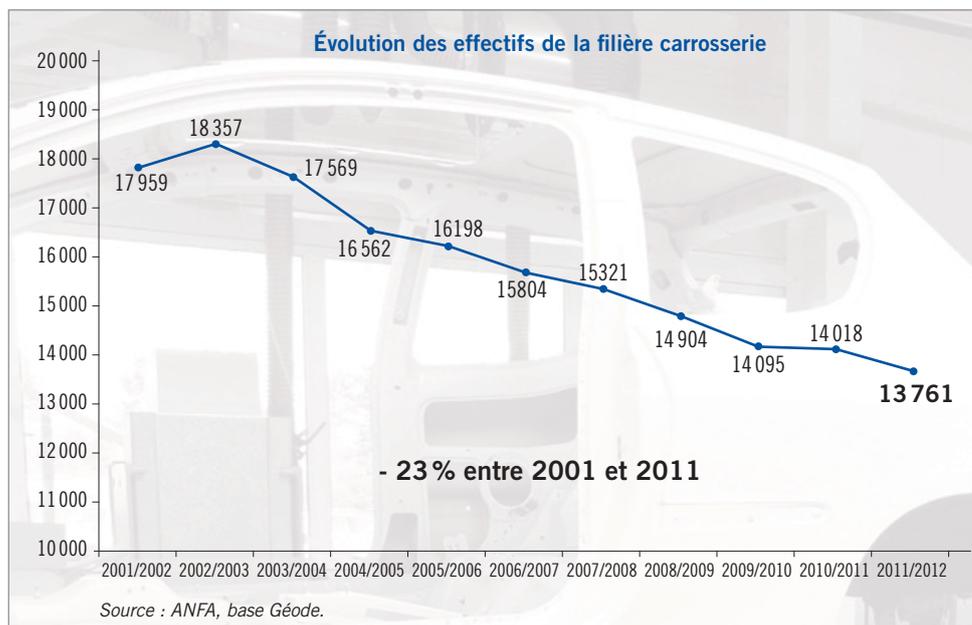
Le niveau V demeure encore aujourd'hui le principal diplôme à l'embauche dans ce secteur

- 33% des personnes recrutées sur ce métier ont un CAP contre 18 % pour l'ensemble des métiers auto.
- La polyvalence et la double compétence peinture-carrosserie sont recherchées.
- Dans ces métiers, pour lesquels le « tour de main » est primordial, l'expérience est fortement valorisée (71% des personnes recrutées ont de l'expérience).
- Cependant l'accès à ces métiers est ouvert aux jeunes : 53 % des carrossiers recrutés ont moins de 25 ans (contre 48 % tous métiers confondus).
- Le recours à un emploi stable y est favorisé puisque les recrutements se font majoritairement en CDI (84 % contre 75% dans la mécanique auto).

LA FILIERE DE FORMATION :

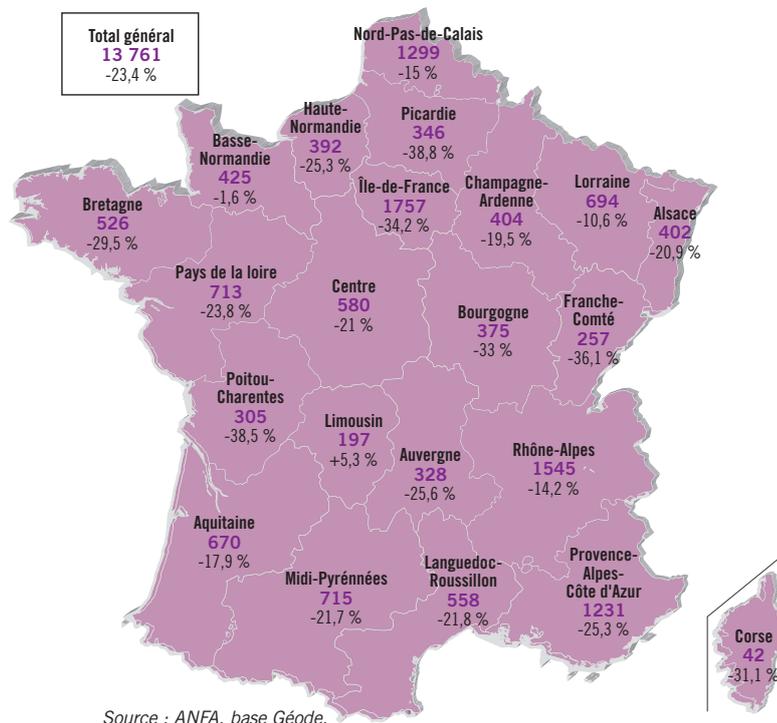
13 761 jeunes en formation en 2011/2012

Une baisse de 23% a été enregistrée au cours de ces 10 dernières années, liée aux difficultés économiques que traversent ces entreprises et à la diminution de l'emploi du secteur.



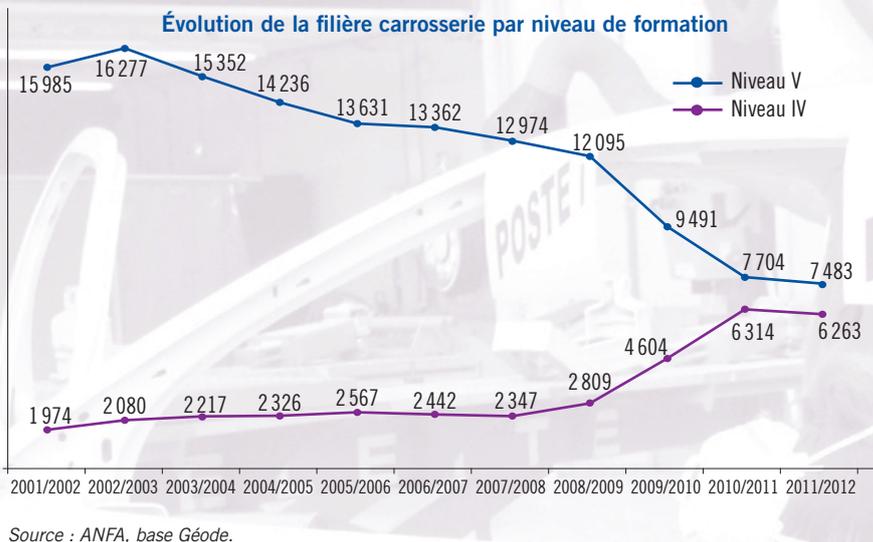
DIPLÔMES ET TITRES DE LA FILIÈRE CARROSSERIE	Effectifs dans la filière carrosserie automobile en 2011/2012
CAP Réparation des Carrosseries	5272
CAP Peinture en carrosserie (dont CAP connexe)	2122
CAP sellerie générale	89
BAC PRO Réparation des Carrosseries en 2 ans	753
BAC PRO Réparation des Carrosseries en 3 ans	5033
CQP Carrossier-Peintre	421
CQP Peintre Confirmé	56
BM Peintre en Carrosserie	15
TOTAL	13 761

Effectifs en formation dans la filière carrosserie et leur évolution entre 2001 et 2011

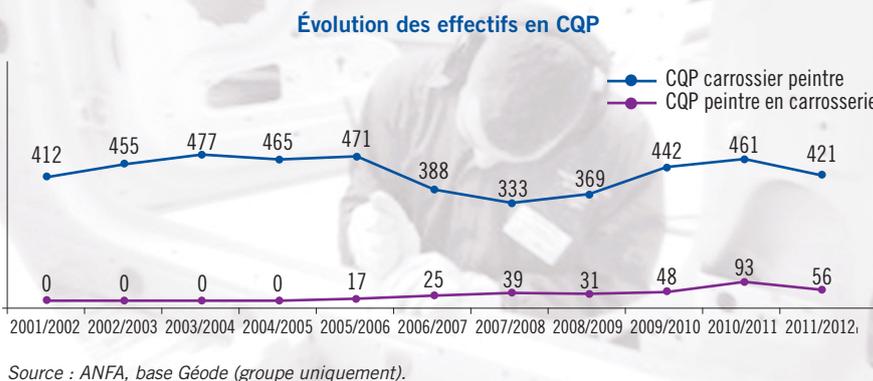


Forte chute des effectifs en niveau V qui ont été divisés par deux.

Les effectifs en niveau V, très largement majoritaires en 2001, ne représentent plus que 54 % des effectifs en 2011, en raison de la suppression du BEP et de la création du bac pro 3 ans, alors même le niveau V reste le principal niveau à l'embauche.

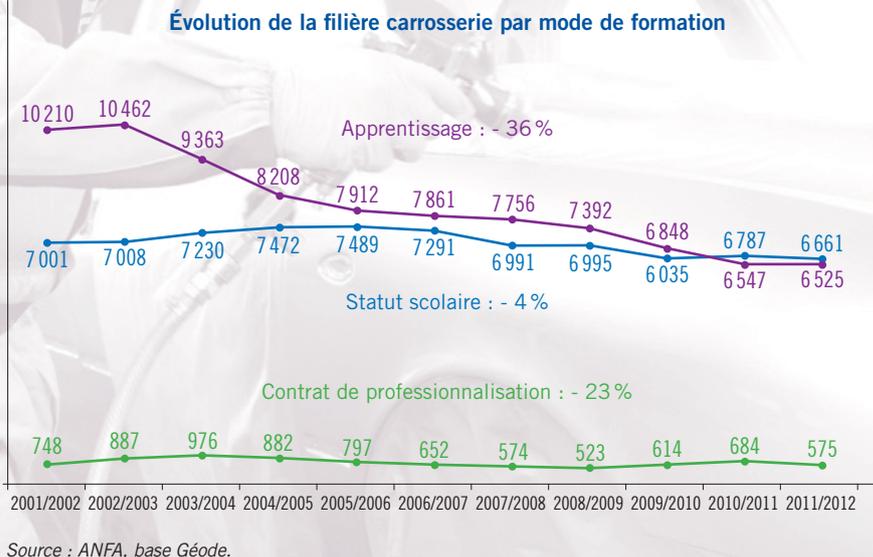


Les effectifs de jeunes formés en CQP résistent plutôt mieux que les autres puisqu'entre 2001 et 2011, leur nombre évolue « autour » de 400 pour le CQP carrossier-peintre, avec cependant une baisse importante en 2011/2012.



Baisse importante des effectifs en apprentissage alors que ceux en lycée se maintiennent globalement.

La baisse du nombre de carrossiers et la baisse du nombre d'entreprises de carrosserie expliquent la forte diminution des apprentis dans cette filière. Les effectifs d'apprentis sont désormais inférieurs à ceux en lycée, alors même que le métier de carrossier, et qui plus est de carrossier-peintre, nécessite l'acquisition d'un « geste professionnel » qui ne s'acquiert que par la pratique.



Taux d'emploi 7 mois après la sortie de la formation

	Apprentis	Lycéens
Filière carrosserie	64 %	47 %
Filière maintenance VP	71 %	57 %

Source : exploitation ANFA des enquêtes IVA 2007-2008 et IPA 2008.

Face à l'émergence de nouveaux acteurs (les réseaux et les constructeurs) et la restructuration du secteur, sous l'impulsion des assureurs et mutuelles, la profession semble se redessiner. Même si une majorité de carrossiers continue à travailler de manière indépendante, hors de groupements ou de réseaux, leur part tend cependant à diminuer. La chute de l'artisanat dans ce secteur entraîne une forte baisse de l'emploi et par ricochet des jeunes formés en apprentissage. De plus, la suppression du BEP et le développement du bac pro en 3 ans réorientent massivement les effectifs vers le niveau IV. En conséquence, la filière de formation évolue vers une part plus importante de jeunes formés en bac pro dans les lycées professionnels, alors même que cette profession valorise l'expérience, nécessaire à l'acquisition du geste professionnel.