

LES ENTREPRISES SANS SALARIE DU COMMERCE ET DE LA REPARATION AUTOMOBILE.

VEHICULES LEGERS

Ce dossier est édité par
l'Association Nationale pour la Formation Automobile
Service études et prospectives
2 rue capella
44483 CARQUEFOU CEDEX
observatoire@anfa-auto.fr

Ont participé à cette édition :
Jocelyn Gombault

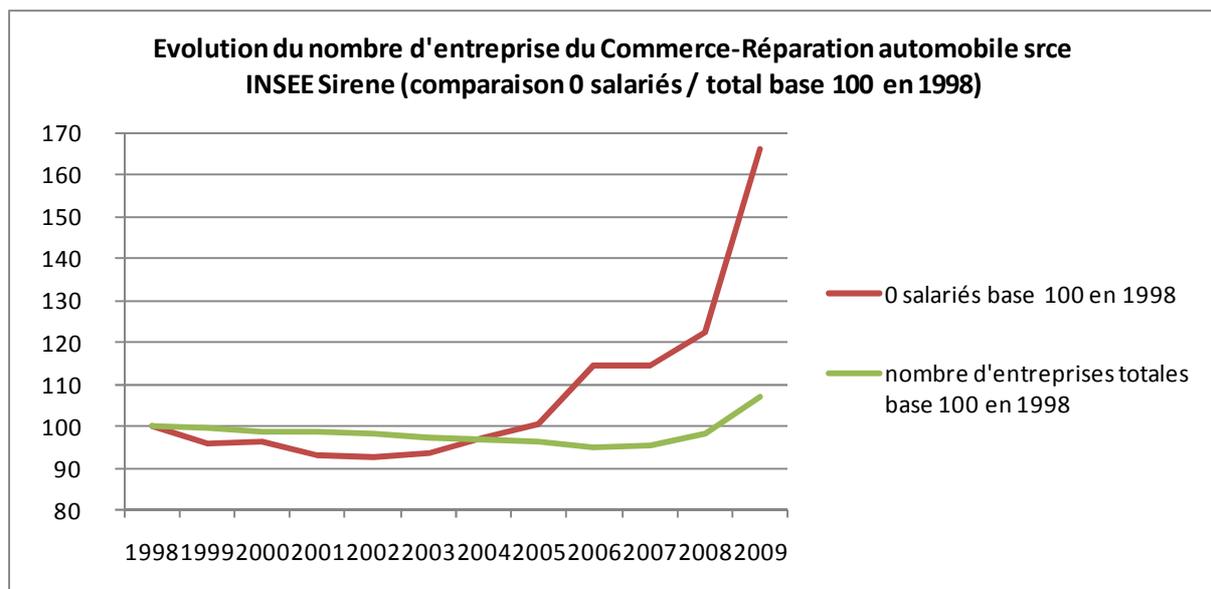
Edition mars 13, Carquefou (44)
38 pages

Sommaire

Sommaire.....	2
Préalable.....	3
Situation des entreprises sans salarié et raisons de s'intéresser aux entreprises sans salarié du Commerce et de la Réparation automobile	3
Eléments de compréhensions préalables des garages sans salarié.	5
Part des entreprises de 0 salariés dans le commerce et la réparation automobile par région	5
Secteurs d'activité des entreprises sans salarié du Commerce et de la réparation automobile.....	7
Qui sont les nouveaux entrepreneurs sans salarié en 2008	8
Méthodologie retenue.....	8
Déroulement de L'enquête	10
Situations des répondants par département	11
Les répondants.....	11
Statut juridique des entreprises	11
Création ou reprise d'entreprise.....	12
Année de création de l'entreprise : beaucoup de créations ces 3 dernières années.	13
Age des entrepreneurs sans salarié du commerce et de la réparation automobile.....	14
Situation antérieure à la création d'entreprise	15
Diplômes de l'entrepreneur sans salarié: sans diplômes et CAP/BEP largement majoritaires.	17
Les entreprises sans salarié : un phénomène rural.....	17
Usage de l'apprentissage	18
Activités des entreprises sans salarié.	20
Secteur d'activité : les garages en première ligne.	20
Activités réalisées par les entreprises	21
Des activités tournées vers l'entretien courant voire la mécanique	21
Des lieux d'exercice de l'activité qui dépendent du statut et de l'activité.	23
Chiffre d'affaire : le statut de l'entreprise est lié à un montant de chiffre d'affaire.	24
Un tiers des entrepreneurs ne se paient pas. 37% se paient à un niveau inférieur au SMIC.....	25
Les clients	27
L'organisation de la poursuite de la mobilité.....	28
Avenir perçu des entrepreneurs sans salarié	28
Analyse	30
La typologie des entreprises sans salarié se clarifie	30
Utilisation de la typologie pour établir un réseau d'entreprise apte à proposer des formes de mobilité alternées.	33
Le « Garage de proximité en monde rural » un modèle satisfaisant ?	34
Annexe : Portraits	36

PRÉALABLE

Situation des entreprises sans salarié et raisons de s'intéresser aux entreprises sans salarié du Commerce et de la Réparation automobile



Depuis 2003, le nombre d'entreprise sans salarié ne cesse de progresser au sein du Commerce et de la réparation automobile. C'est aussi à partir de cette date que l'emploi salarié baisse dans le secteur.

Les entreprises sans salarié permettent aux entreprises du CRA de croître à partir de 2007.

Le nombre d' « entreprises sans salarié et effectifs inconnus » est évalué

- à 29 387 (Insee Sirene 2008)
- À **35 709** (Insee Sirene 2009) – qui comprend l'arrivée de 6 000 auto-entrepreneurs
- En 2008, 39% des entreprises du CRA n'ont pas de salariés
- **En 2009, 44% des entreprises du CRA n'ont pas de salariés.**

En France tous champs d'activité confondus en 2008, 60% des entreprises n'ont pas de salariés.

Pourtant, en 2006, (Insee Enquêtes annuelles d'entreprise), les entreprises sans salarié présentent un **poids économique** « déclaré » **faible** :

1. 1,7% du Chiffre d'affaire » total du secteur
2. 2,6% de la valeur ajoutée totale du secteur

En projetant les enquêtes annuelles d'entreprises de 2006 sur 2009, on aboutirait à sans doute pas plus de 2,2% du CA du secteur et 3,4% de la valeur ajoutée du secteur.

Malgré le poids impressionnant des entreprises sans salarié, elles ont été totalement ignorées des institutions sectorielles. A tel point qu'il n'est pas rare que la publication de

ces données fassent l'objet d'exclamations de surprises voire que les chiffres de l'INSEE Sirene soient ouvertement remis en question par divers responsables d'institutions sectorielles comme s'il s'agissait d'une sorte de boulet que personne ne voulait assumer. Un Organisme Paritaire Collecteur Agréé, Fond d'Assurance Formation et Organisme Collecteur de la Taxe d'Apprentissage comme peut l'être l'ANFA n'a d'ailleurs pas vocation à s'intéresser à ce public : seuls les salariés se trouvent dans le périmètre des OPCA.

Il était donc somme toute improbable que l'observatoire de la branche des services de l'automobile s'intéresse à ce phénomène.

En répondant à l'appel à projet TEE avec le Gerpisa, l'ESSCA, le Laureps, l'Observatoire de l'ANFA s'est retrouvé dans une position qui ne lui est pas coutumière : celle de travailler sur la mise en œuvre effective d'une solution de transition permettant de développer des formes de mobilités alternatives qui puissent à la fois réduire une facture énergétique nationale issue de la mobilité, qui permette un équilibre financier pour les garages et qui soit financièrement acceptable par des consommateurs qui ont vu la mobilité prendre une part cruciale de leur budget. L'Observatoire est passé sur ce projet d'une position d'observateur à une position partagée avec les différents acteurs du projet, de prescripteur.

S'il s'agissait de ne mettre en œuvre qu'une solution de location de véhicules électriques avec des concessions pour un public urbain, nous aurions largement pu nous désintéresser de cette « face cachée » du commerce et de la réparation automobile que constituent les entreprises sans salarié, les mécaniciens embauchés sous CESU ou les mécaniciens effectuant du travail au noir.

Mais il ne s'agit pas de cela ici. Il s'agit de mettre en œuvre une solution de mobilité soutenable pour des consommateurs ayant vu leur accès à la mobilité se réduire avec la baisse de leur pouvoir d'achat, la croissance du prix du pétrole aggravée par la crise récente. En un mot, il s'agit de s'intéresser aux « vrais gens » avec leurs vrais réparateurs de véhicules et que la solution envisagée soit non seulement soutenable par les consommateurs mais aussi par les garages eux-mêmes : une solution inclusive.

A ce titre, la nécessité de disposer d'un panorama à peu près complet du secteur s'imposait y compris dans ses aspects les plus invisibles aux yeux des institutions. Une recherche auprès des entreprises sans salarié s'imposait d'autant mieux que les organisations paritaires de la branche des services de l'automobile y virent un intérêt sensible pour évaluer les risques de formes déviantes de travail et les risques de concurrences vis-à-vis des entreprises instituées.

A travers le développement des entreprises sans salarié, il s'agit enfin de connaître quel nouveau modèle social et économique s'est développé dans les services de l'automobile.

- S'agit-il d'un modèle économique inéluctable engendré par la situation économique des ménages comme une forme de retour du garage d'antan sur le territoire français ?
- Comment des garages dotés de faibles moyens peuvent-ils réparer des véhicules de plus en plus complexes à l'électronisation croissante ?
- Quel modèle social sous-tendent ces formes d'entreprises : s'agit-il d'entreprises qui se transmettent de générations en générations ? s'agit-il de créations d'anciens salariés du commerce et de la réparation automobile ? Peut-on dire à travers le développement d'entreprises sans salarié que le modèle de promotion sociale traditionnel du secteur (Apprenti-> salarié-> chefs d'ateliers-> Chef

d'entreprise avec salariés -> chef d'entreprise avec salarié) s'est rompu quelque part?

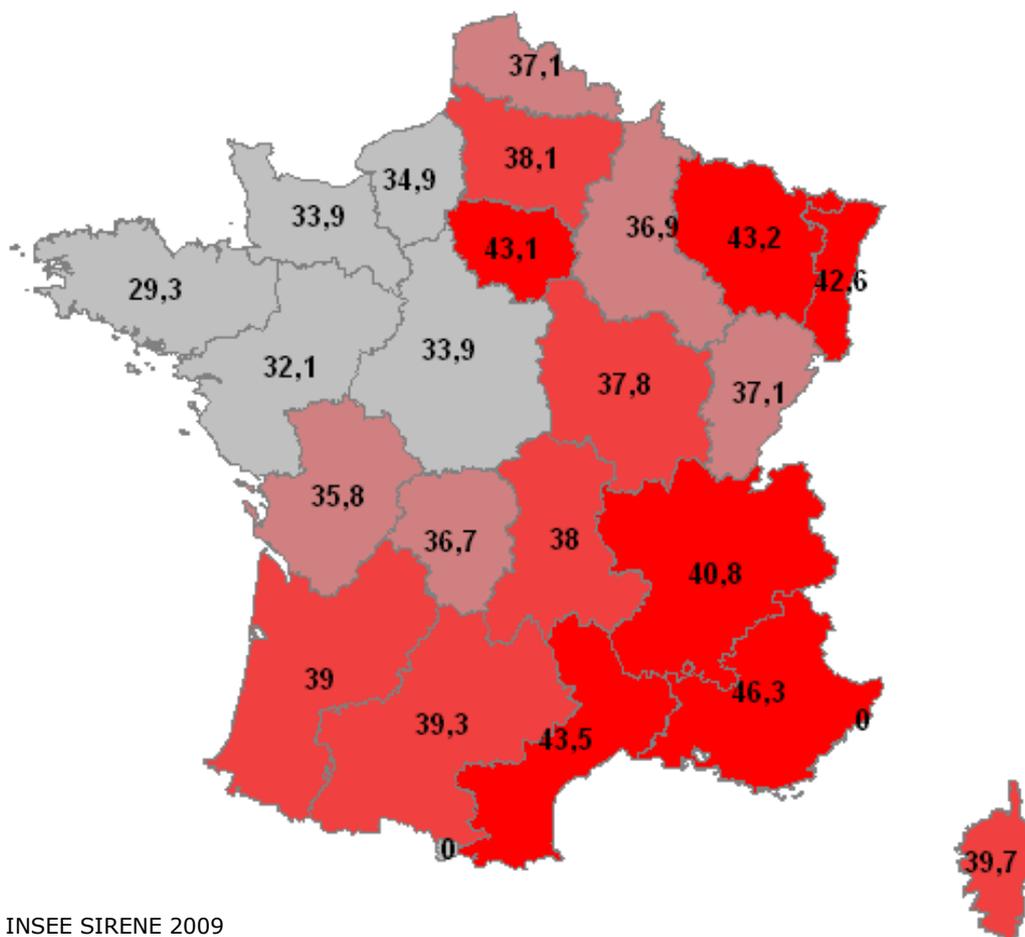
Les finalités visées dans l'enquête seront donc de pouvoir :

1. Dresser une typologie des entreprises sans salarié.
2. Identifier si toutes les entreprises de 0 salariés sont des MRA comme les autres sur lesquels il est possible de s'appuyer pour mettre en place un projet de mobilité alternées ?
3. Comprendre, les motifs de création, le modèle économique, les chances de survie et de mutation de ces entreprises

ÉLÉMENTS DE COMPRÉHENSIONS PRÉALABLES DES GARAGES SANS SALARIÉ.

Part des entreprises de 0 salariés dans le commerce et la réparation automobile par région

Part des entreprises sans salarié dans le commerce et la réparation automobile par région par rapport aux autres entreprises du secteur. (INSEE SIRENE 2009)



Source INSEE SIRENE 2009

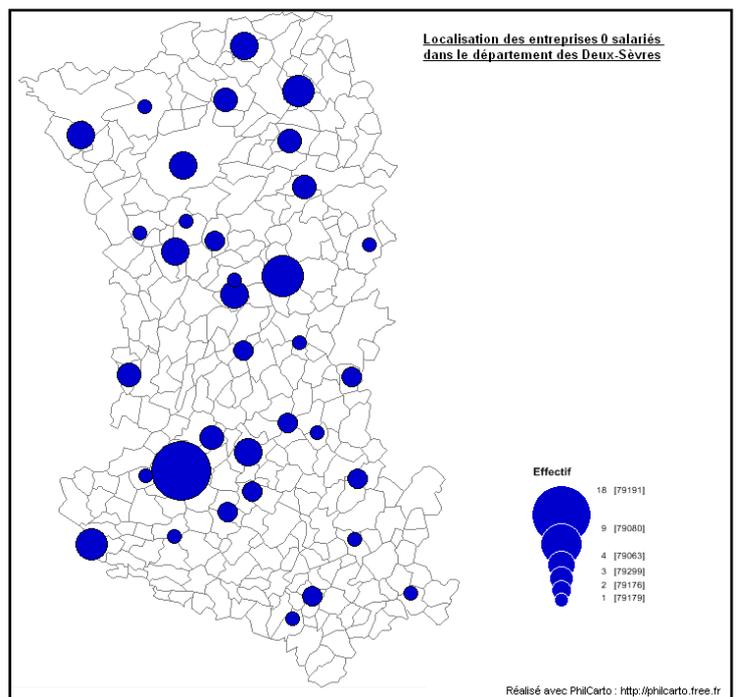
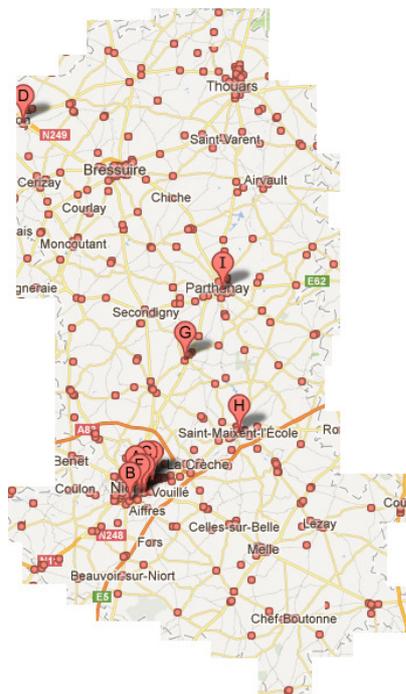
Les entreprises sans salarié du commerce et de la réparation automobile (CRA) sont très présentes sur l'arc méditerranéen, communément à tous les autres secteurs d'activités. L'entreprenariat a toujours été très actif sur cette zone. Il peut notamment s'agir de créations d'entreprises palliatives à des formes de faiblesses structurelles de l'emploi sur ces régions.

Les entreprises sans salarié du CRA sont également très présentes en Alsace-Lorraine et sur la ville de Paris : ce qui en revanche est spécifique au secteur. Derrière la forte présence autour des zones frontalières, on peut peut-être voir ici une forme de commerce particulier avec les pays limitrophes de l'Union Européenne. L'enquête ne nous livrera cependant pas d'informations plus précises sur ce sujet.

Proximité des entreprises sans salarié du CRA.

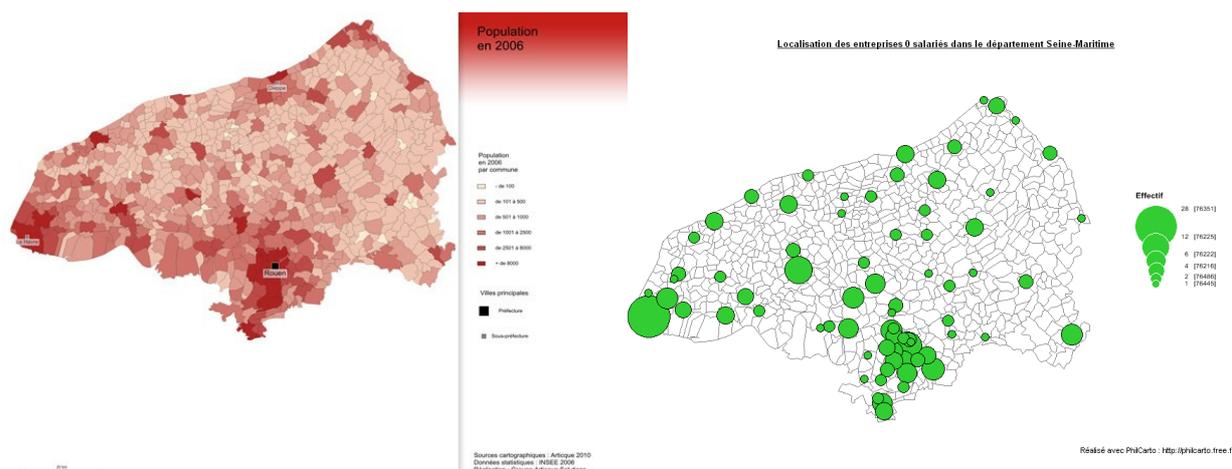
Une simple cartographie des garages répertoriés sur Google Maps d'un département rural comme les Deux-Sèvres (faute de disposer d'une cartographie complète INSEE SIRENE) nous montre que l'ensemble de la population du département dispose d'un garage à moins de 10km de son domicile. Ils sont pratiquement tous situés sur les principales voies de circulation avec une concentration plus importante sur les chefs lieux de canton. Les concessions sont exclusivement situées sur la préfecture et quelques unes (marques françaises essentiellement) autour des sous-préfectures.

Cartographie des « garages » des Deux-Sèvres
(ensemble des garages)
Sur Google Maps (source Google Maps)



La localisation des entreprises sans salarié collectés pour l'enquête comparée à la première cartographie nous permet de comprendre rapidement que si nous ne prenons pas en compte les entreprises sans salarié, nous risquons de nous couper de ce qui constitue la proximité territoriale des garagistes : sans les zéros salariés, il n'y a plus un garage à moins de 10 km de la population.

Les entreprises sans salarié au plus proche de la population



Dans un département plus urbain comme la Seine Maritime qui dispose de deux grosses villes de plus de 100 000 habitants (Le Havre et Rouen) auxquels il faut rajouter les agglomérations de chacune d'entre elles, on s'aperçoit que la quantité d'entreprises sans salarié du commerce et de la réparation automobile colle au plus près de la population. L'observatoire avait déjà mis en exergue¹ sur des analyses territoriales le liens entre la population active et son développement avec la croissance du parc automobile. La croissance du parc génère à peu près systématiquement une croissance des actifs en matière d'entretien et réparation particulièrement sur zone rurale (sur zone fortement urbanisée le constat est moins opérant : le lien entre population et parc automobile se dissout en zone urbaine : d'autres formes de mobilité peuvent remplacer l'usage du véhicule).

Dans le cas présent, pour la Seine Maritime, il est notable de vérifier que les garages sans salarié restent concentrés sur les communes chefs lieux de cantons.

Secteurs d'activité des entreprises sans salarié du Commerce et de la réparation automobile

Certains secteurs sont propices au développement des entreprises sans salarié

- Les entreprises du Code APE « commerce automobile » 4511Z représente 43% d'entreprises sans salarié ; soit 10 900 entreprises.
- L'entretien et la réparation de cycle et motocycles (4540Z) : 43% d'entreprises sans salarié (2 300 entreprises).
- Celui du code APE 4520A l'entretien et la réparation automobile : 38% d'entreprises sans salarié. Soit 13 300 entreprises.

Mais elles se raréfient dans les secteurs où l'investissement matériel est trop important (stations services, vente et entretien de VI).

Il semble cependant que cette répartition des entreprises avec ou sans salarié issus des codes APE de la base INSEE Sirene ne reflète pas tout à fait la réalité des situations des chiffres d'affaire. L'enquête démontre que 43% des entreprises sans salarié du commerce automobile réalisent la majorité de leur chiffre d'affaire dans l'entretien-réparation-

¹ <http://www.anfa-auto.fr/observatoire/index.php/Etudes-et-rapports/Etudes-regionales>

carrosserie. L'inverse n'est pas vrai : dans l'entretien-réparation automobile, la quasi-totalité de l'échantillon occupe effectivement son activité dans l'entretien-réparation automobile ; le code APE « Entretien et réparation automobile » semble correctement correspondre à l'activité réelle des entreprises sans salarié.

Par ailleurs, pour des raisons que nous ignorons, le nombre de faux numéros est beaucoup plus important pour les entreprises du code APE commerce automobile que du code APE « entretien et réparation automobile ». Ce qui fait que les entreprises du code APE l'entretien-réparation ayant positivement répondu à l'enquête seront pratiquement deux fois plus nombreuses que celles du Commerce.

Qui sont les nouveaux entrepreneurs sans salarié en 2008

En Avril 2011, l'ISM a produit une étude sur les nouveaux entrepreneurs dans le commerce et la réparation automobile.²

Cette étude nous apprend que les entreprises sans salarié représentent **42% des créations d'entreprises** dans le secteur :

1. En 2008, ils avaient essentiellement le statut d'Entreprise Individuelle
2. ils s'installent avec peu de moyens financiers : entre 16 000 et 40 000€
3. Un quart d'entre eux travaille à domicile
4. Seuls 10% envisagent d'embaucher un salarié un jour... mais 10% d'entre elles ont déjà un apprenti.
5. Un tiers des entreprises sans salarié sont situées en commune rurale inférieure à 2000 hab.

Leur modèle économique est précaire :

1. Leur tarif horaire moyen est de 39€ de l'heure (pour 51€ de l'heure pour les entreprises de plus de 5 salariés)
2. 57% des entrepreneurs individuels ne prennent pas de vacances
3. 64% d'entre eux ont un revenu inférieur à leur dernière activité professionnelle.

MÉTHODOLOGIE RETENUE

L'objectif était de tenter de qualifier l'exhaustivité des entreprises sans salarié « retrouvables » sur 4 départements différenciés :

- Urbain semi/urbain : la Seine Maritime ,
- Rural pauvre : les Deux-Sèvres,
- Arc méditerranéen propice au développement des entreprises sans salarié : l'Aude.
- Département à activité plus saisonnière : le Jura

Les très mauvais taux de réponses (hors cibles trop nombreux) ont nécessité de rajouter 3 autres départements à l'échantillon : l'Ain (industriel varié), l'Essonne (francilien plutôt urbain) et l'Aisne (industriel pauvre).

² <http://www.industrie.gouv.fr/enjeux/auto/nouveaux-entrepreneurs-metiers-distribution-et-services-automobile.pdf>

L'interrogation de départements complets avait pour finalité de qualifier aussi les non-répondants (répondeur mentionnant l'activité exacte...) afin de vérifier l'hypothèse de données INSEE Sirene surévaluées.

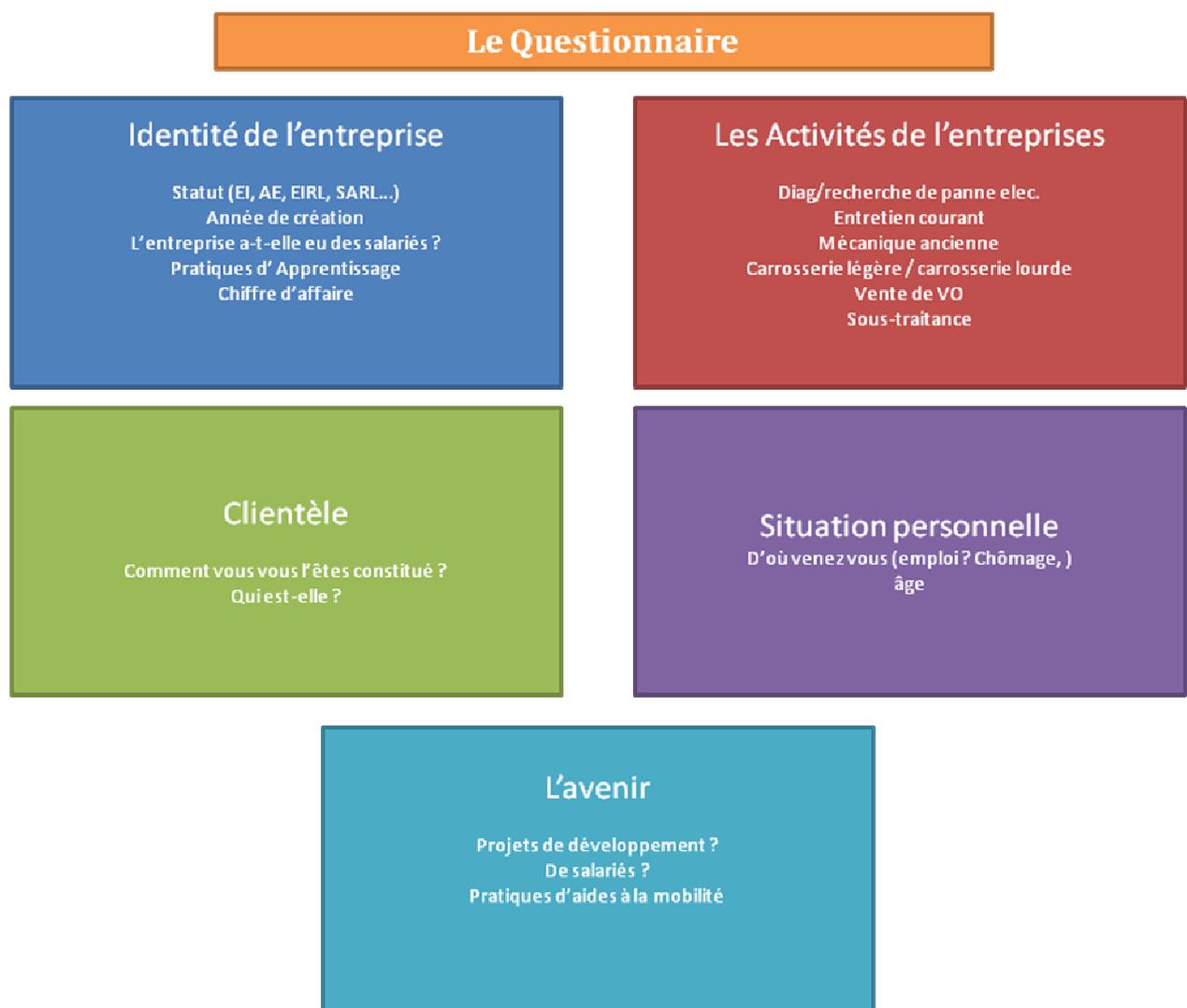
La passation téléphonique a été sous-traitée à l'entreprise G&A Links.

Les bases de donnée utilisée sont constituées :

- D'INSEE SIRENE (base de données Sirene sur laquelle a été effectuée une recherche de numéros téléphoniques automatique et manuelle) ;
- Des bases d'IRP Auto (caisse de retraite de la branche des services de l'automobile : base partielle d'entreprise sans salarié avec numéros téléphoniques renseignés).

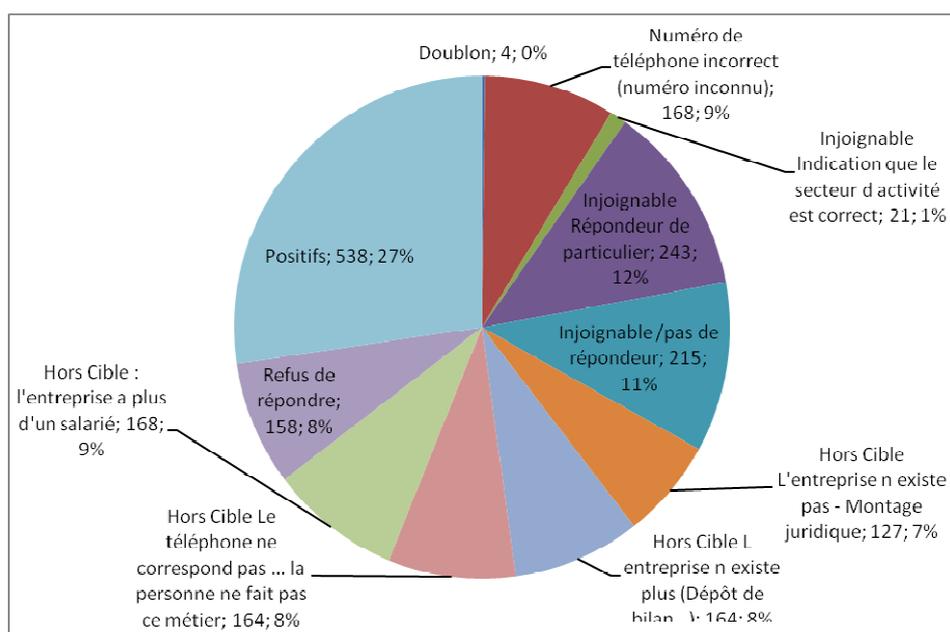
La passation s'est effectuée début mars 2012.

Le questionnaire a été structuré en cinq ensembles : l'identité de l'entreprise, ses activités, sa clientèle, la situation personnelle du chef d'entreprise, l'avenir envisagé.



DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Le déroulement de l'enquête est tout autant instructif que les résultats. En « écoute discrète », nous nous sommes aperçus que les téléenquêteurs ont rencontré des formes de méfiances qui sont inhabituelles au secteur. Le questionnaire fût il court, il est vraisemblablement assez délicat pour une personne seule qui simultanément effectue le travail de l'atelier et les réponses au téléphone de nous parler très longtemps. Il est vraisemblable que la présence d'un conjoint non salarié ait favorisé certains remplissages de questionnaires.



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Au total, l'enquête a collecté 538 réponses soit un taux de réponse qui équivaut à 27%. C'est un taux de réponse particulièrement faible pour une enquête avec notamment un taux de « hors cible » particulièrement important (32%).

La démographie (créations/cessations) des entreprises sans salarié est importante. Lors de l'enquête, les entreprises ayant cessé leur activité tourne autour de 8%. Pour mémoire, l'INSEE³ évalue à environ 30% la part des auto-entrepreneurs ayant quitté leur statut deux ans après leurs création toutes branches confondues.

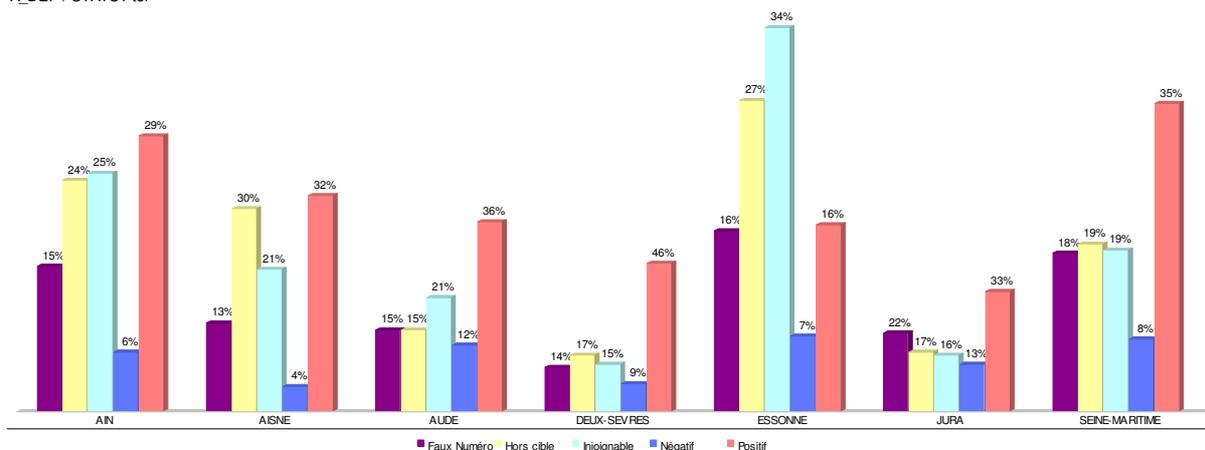
9% des entreprises sans salarié enregistrées par l'INSEE déclarent un salarié : c'est un motif important d'entreprises hors cibles. Cependant nous ignorons s'il s'agit d'erreurs de saisie de Sirene / mauvaises déclaration ou s'il s'agit de changement de situation de l'entreprise.

7% des entreprises n'existent pas physiquement : il s'agit de montages juridiques utilisés essentiellement par des garages (APE entretien-réparation automobile) afin de bénéficier de réductions de taxes ou impôts en répartissant tout ou partie des bénéfices et des charges sur les deux structures juridiques. C'est une réelle particularité des entreprises sans salarié. Il conviendrait à l'avenir de supprimer ces entreprises d'éventuelles comptabilisations d'actifs réalisées à partir de Sirene.

³ INSEE première n°1414 septembre 2012

Situations des répondants par département

A_DEP / STATUT tel



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Chaque département interrogé dresse une typologie singulière des répondants au questionnaire. La part d'entreprises hors cible ou injoignable est particulièrement importante sur l'Essonne, l'Ain ou l'Aisne.

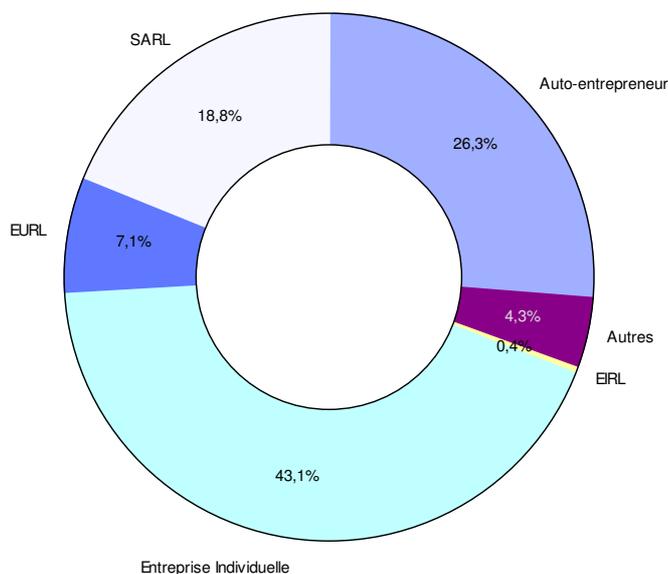
Les meilleurs taux de réponses viennent des départements ruraux (Aude, Deux-Sèvres) Malgré un ressenti très négatif des entreprises de Seine Maritime par les télé-enquêteurs, le taux de réponse s'avère un des meilleurs.

Il est assez marquant qu'il faille contacter 360 entreprises pour avoir 60 répondants dans l'Essonne tandis que le contact de 100 entreprises deux-sévriennes génère 50 répondants. Cela fait peser une suspicion sur le caractère tangible des entreprises franciliennes.

LES RÉPONDANTS

Statut juridique des entreprises

Q3 Statut juridique



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

43% des entrepreneurs sans salarié du CRA se déclarent Entreprises Individuelles, 26% d'auto-entrepreneurs et 19% SARL.

Un quart des auto-entrepreneurs cumulent un emploi salarié dans une autre entreprise. Ce qui est assez peu comparativement aux situations des auto-entrepreneurs des autres secteurs d'activités puisque près de la moitié d'entre eux sont salariés d'une entreprise. (Insee Première n°1414 septembre 2012). Cela tend à suggérer que les auto-entrepreneurs du commerce et de la réparation automobile se trouvent plutôt être davantage des exclus de l'emploi salarié que dans les autres secteurs d'activité.

Création ou reprise d'entreprise

Création ou reprise selon le statut juridique

Khi2=50 ddl=3 p=0,001 (Très significatif)

	Auto-entrepreneur		EIRL /Entreprise Individuelle		EURL		SARL /SAS SASU		Total	
	Eff.	%C	Eff.	%C	Eff.	%C	Eff.	%C	Eff.	%C
D'une création d'entreprise	136	98,6	145	67,4	43	81,1	89	78,1	413	79,4
D'une reprise d'entreprise	2	1,4	70	32,6	10	18,9	25	21,9	107	20,6
Total	138	100,0	215	100,0	53	100,0	114	100,0	520	100,0

Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

A près de 80% il s'agit de créations d'entreprises même si certains statuts d'entreprises ont une part de reprise plus importantes (33% pour les entreprises individuelles). Avec l'arrivée des statuts d'auto-entrepreneurs, la part de reprise d'entreprises a vraisemblablement fortement chuté. L'ISM évaluait à 36% des repreneurs parmi les nouveaux entrepreneurs en 2008. Ce qui est par contre globalement cohérent avec la part des repreneurs des entreprises individuelles.

Les entreprises reprises paraissent plus structurées que les autres : 28% d'entre elles ont déjà eu des salariés, 41% ont déjà eu un apprenti, ce sont des entreprises plus rurales (63% en commune rurale). 86% d'entre elles ont un local spécifique (55% pour les autres) et ont un chiffre d'affaire tendanciuellement plus élevé que le reste de l'échantillon.

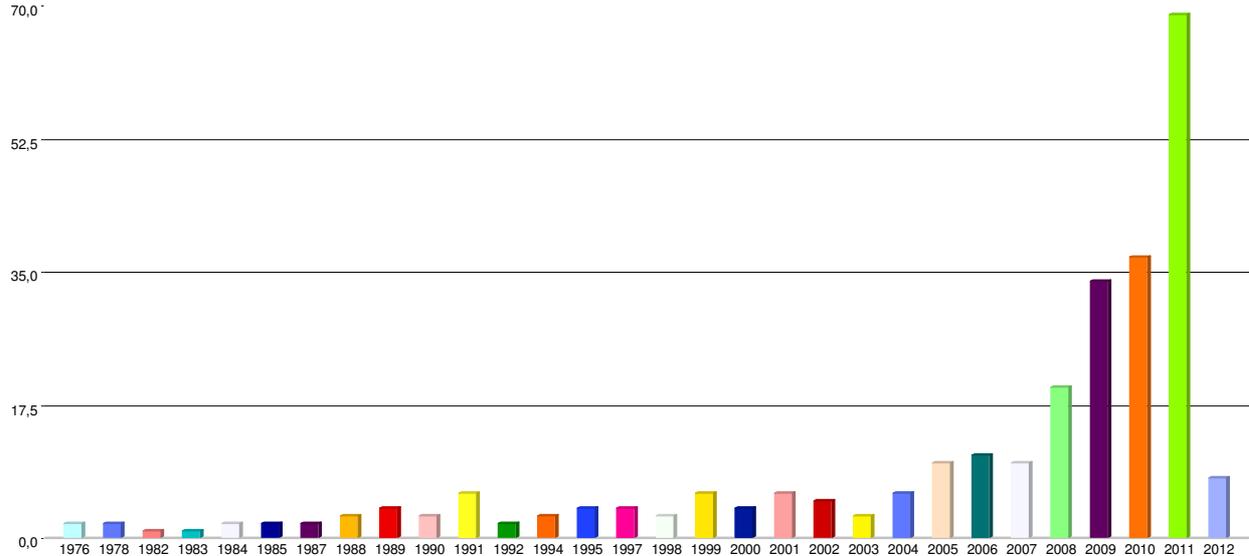
C'est parmi ces 20% de reprises d'entreprises que nous allons trouver les enfants qui reprennent la suite de leurs parents. L'ISM évaluait à 12% la part de reprises issues d'un membre de la famille (dont beaucoup de transmissions à conjoints) ; **En reportant cette proportion sur les reprises de l'enquête zéro salarié, le reprises issues d'un membre de la famille ne représenterait finalement sans doute guère plus de 2% de l'échantillon total des entreprises sans salarié.** Le modèle transmissif d'« artisans héritiers » tel que le décrit Bernard Zarca⁴ est extrêmement rare parmi les entreprises sans salarié. **L'ISM dans son étude avait d'ailleurs déjà souligné que les cas de successions familiales étaient plutôt le fait d'entreprises de 1 à 5 salariés.**

⁴ In Bernard Zarca, Artisanat et trajectoires sociales, Actes de la recherche en sciences sociales n°29, année 1979

Les cas de reprises d'entreprises réalisés par un ancien salarié de l'entreprise est également relativement rare (20% des nouveaux entrepreneurs repreneurs – soit guère plus de 4% du total des entreprises interrogées).

Année de création de l'entreprise : beaucoup de créations ces 3 dernières années.

Q7 année de création
70,0`



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

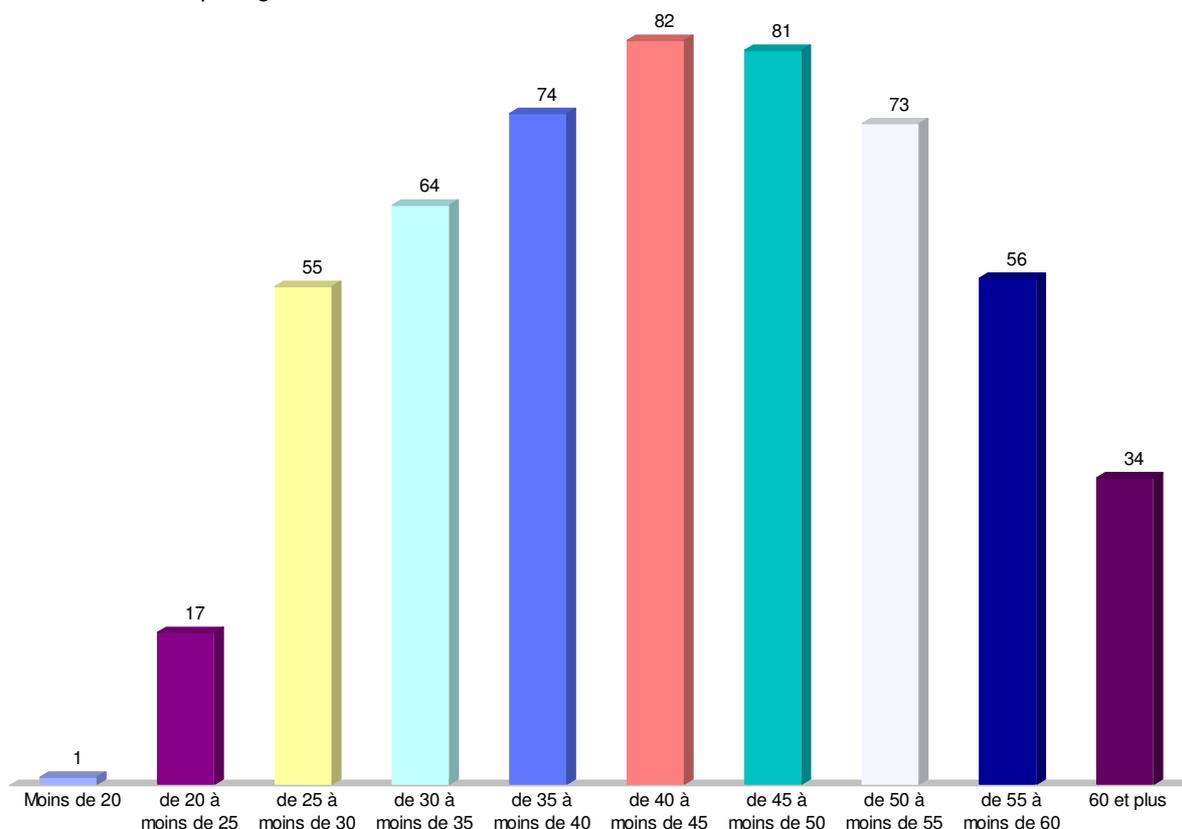
La démographie importante des entreprises sans salarié induit un volume important de création ces trois dernières années 2009, 2010 et 2011. Dans ses « *Tableaux de l'Economie française* », l'INSEE rappelle que 95% des créations d'entreprises sont le fait des entreprises sans salarié en 2010. Selon cette même source, nous savons que le taux de survie à 3 et 5 ans des entreprises sans salarié sont légèrement plus faibles que celui des entreprises de un ou de plusieurs salariés.

Les mesures d'auto-entrepreneurs et les lois Dutreil ont contribué à la croissance forte des entreprises sans salarié. Sur les années de création de 2009 à 2012, les auto-entrepreneurs représentent la moitié des entreprises sans salarié du secteur.

L'auto-entrepreneuriat n'explique cependant pas tout des fortes créations de ces dernières années et il est enfin vraisemblable que la baisse de l'emploi salarié dans le commerce automobile ait généré des vocations de créations d'entreprises.

Age des entrepreneurs sans salarié du commerce et de la réparation automobile.

Classes sur Q25 quel âge avez-vous ?



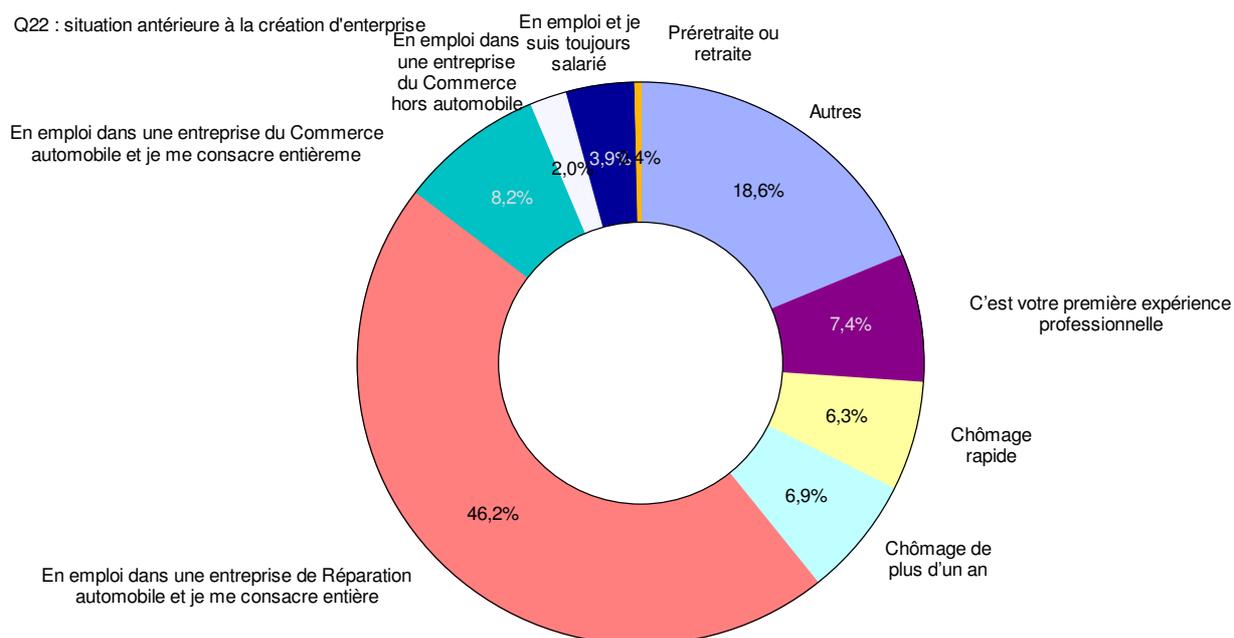
Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

L'âge moyen de l'entrepreneur sans salarié du commerce et de la réparation automobile est de 43 ans ; les statuts d'auto-entrepreneurs se distinguent par un âge médian de 36 ans (moyenne de 40 ans). Les retraités en mal d'activité professionnelle semblent rares : seuls 6% des auto-entrepreneurs ont plus de 60 ans.

64% des responsables d'entreprises individuelles ont plus de 45 ans.

Si les auto-entrepreneurs sont effectivement plus jeunes que la moyenne ; ce qui tendrait encore une fois à les rapprocher des typologies d'exclus de l'emploi salarié, il est globalement marquant de s'apercevoir que les entrepreneurs sans salarié sont globalement plutôt des personnes d'expérience et pourrait-on dire vraisemblablement des « deuxièmes parties de carrières ».

Situation antérieure à la création d'entreprise



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Avant la création d'entreprise 20% des entrepreneurs sans salarié étaient chômeurs dont 7% de longue durée et 7% des jeunes sans expérience professionnelle préalable. Cette population un peu plus représentée parmi les auto-entrepreneurs (17% des auto-entrepreneurs) mais pas significativement. En revanche, 12% des auto-entrepreneurs étaient en emploi au moment de la création de l'entreprise et sont toujours en emploi à l'heure actuelle : c'est la particularité des auto-entrepreneurs par rapport aux autres types d'entreprise.

Ce sont très largement et quel que soit le statut des entreprises, des personnes issues directement d'une entreprise des services de l'automobile (commerce et réparation) qui constituent la majeure partie des entrepreneurs sans salarié (60% des items renseignés⁵).

C'est un point important car il tendrait à prouver que la situation d'entrepreneur sans salarié est plutôt, initialement, une situation voulue et non subie. L'ISM avait noté que les items « être indépendant ; être mon propre patron » et « Vivre ma passion » constituaient l'essentiel des motivations des créateurs d'entreprise du secteur (toutes tailles confondues). L'ISM notait aussi que la motivation pécuniaire concernait d'avantage les créateurs/repreneurs des entreprises de plus de 5 salariés et nettement moins les entreprises plus petites.

L'« esprit d'entreprise et d'indépendance » existe donc encore et est le moteur de la création d'entreprise avec ou sans salarié. Derrière la croissance d'entreprises sans salarié et la baisse d'entreprises avec salariés, on peut toutefois craindre que ce qui limite de fait l'entreprenariat c'est sans doute la faiblesse de l'investissement de départ qui empêche tout développement (Investissement ou prise de salarié). L'INSEE encore

⁵ L'item « autres » est particulièrement mal renseigné dans cette question : il s'agit essentiellement de personnes salariés du secteur ou non qui ont tenu à préciser leur emploi. La part des anciens salariés du secteur et hors secteur est donc plus importante que les proportions citées ici. Il y a également dans le verbatim de cet item quelques cas d'anciens travailleurs handicapés souhaitant poursuivre une activité professionnelle.

une fois notait que plus l'investissement initial est faible, plus la chance de survie de l'entreprise sous statut d'auto-entrepreneur est faible.

L'investissement initial ne pourrait provenir a priori que des rémunérations antérieures pour des personnes d'une quarantaine d'années. Le vieillissement de la population limitent également les possibilités d'héritage à 40 ans... l'absence de patrimoine et la faiblesse des rémunérations récurrentes du secteur du commerce et de la réparation automobile⁶ sont sans doute les facteurs qui ont rompu le modèle promotionnel du commerce et de la réparation automobile en ne permettant pas l'investissement nécessaire au passage d'une entreprise sans salarié à une entreprise avec salariés alors même que l'esprit d'entreprendre et les facilités de créations d'entreprise en France depuis 2008 n'ont jamais été si élevés.

Par ailleurs, la forte présence d'expériences professionnelles préalables nous indique que les entrepreneurs sans salarié se situent assez majoritairement sur un artisanat d'origine populaire pour lesquels les individus ont enchaîné un voire plusieurs emplois avant de passer le cap de l'entrepreneuriat. Une typologie d'artisans, comme le souligne B. Zarca qui vraisemblablement n'ont « *ni les moyens matériels, ni les dispositions à l'égard de l'économie qui leur permettrait de faire de la publicité (la rareté des panneaux annonçant un garage en témoigne), de gérer leur entreprise et surtout de prévoir ce que serait leur revenu, lequel subit les aléas d'un marché qu'ils ne maîtrisent pas.* »

Répartition des répondants selon l'expérience professionnelle préalable dans le commerce et la réparation automobile



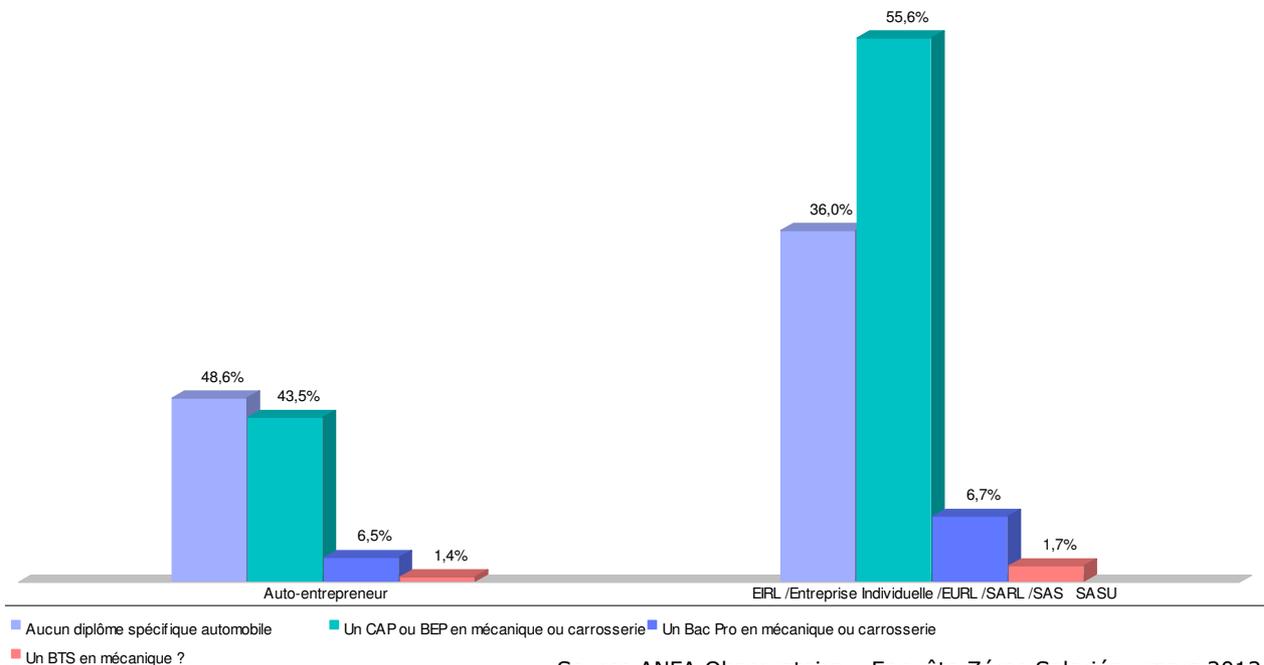
Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

74% des entrepreneurs sans salarié ont eu une expérience professionnelle préalable dans le commerce et la réparation automobile. 25% s'installent en tant qu'entreprise sans salarié sans expérience professionnelle préalable. La part des personnes sans expériences professionnelles préalables est de 49% pour les entrepreneurs de négoce VO pour 19% des entrepreneurs de garages et carrosseries.

⁶ La rémunération des mécaniciens réparateurs automobile, ouvrier qualifié est de 20% inférieur au salaire moyen d'un autre ouvrier qualifié selon INSEE / déclarations obligatoires des entreprises aux organismes sociaux 2012.

Diplômes de l'entrepreneur sans salarié: sans diplômes et CAP/BEP largement majoritaires.

Q3 Statut juridique (groupement) / Q24 Avez-vous un diplôme automobile ?



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

38% des entrepreneurs sans salarié n'ont pas de diplôme et 50% sont titulaire d'un niveau CAP-BEP en mécanique automobile ou en carrosserie. Certes la part des titulaires debacs Pro augmente légèrement pour les moins de 30 ans (14%) mais le modèle largement majoritaire reste l'absence de diplôme et les diplôme de niveau V (à près de 70%).

Cette situation interroge naturellement sur le fait que les notions de gestion d'entreprise ne sont étudiées qu'à partir du bac Pro et du BTS actuellement dans les formations automobiles.

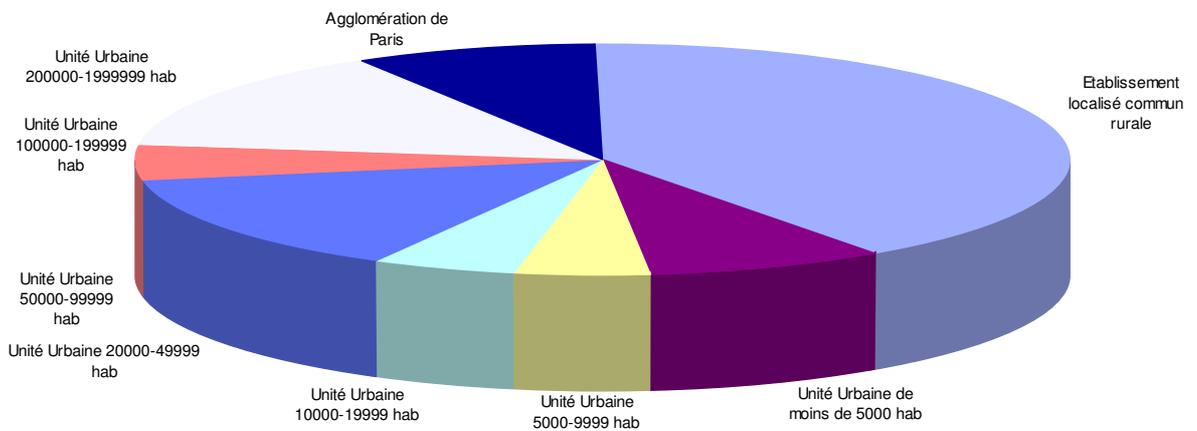
Le diplôme de la personne est aussi fonction du statut de l'entreprise : 49% des auto-entrepreneurs n'ont pas de diplôme automobile : c'est la plus grande part. Tandis que 57% des chefs d'entreprise des autres statuts sont titulaires d'un CAP-BEP mécanique/carrosserie. Plus l'entrepreneur est âgé plus il est titulaire d'un CAP/BEP.

18% de l'ensemble de l'échantillon n'a ni expérience automobile ni diplôme automobile. C'est une population surreprésentée chez les vendeurs de véhicules d'occasion (25% n'ont ni diplômes automobile ni expérience automobile) pour seulement 8% chez les garagistes.

Les entreprises sans salarié : un phénomène rural.

C'est un point qui nous avait alerté dans l'étude de l'ISM : 61% des créations d'entreprises du commerce et de la réparation automobile localisées en commune rurale n'ont pas de salariés. Ce ratio passe à 36% pour les communes de moins de 10 000 habitants et diminue jusqu'à 28% dans l'agglomération de Paris.

Localisation des entreprises sans salarié (ensemble des entreprises y compris non interrogés dans l'enquête) selon la taille de l'unité Urbains (Nomenclature TU Insee Sirene)



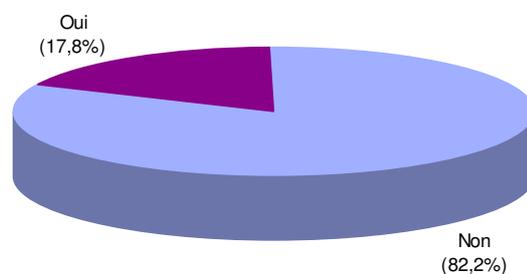
Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Plus d'un tiers des entreprises sans salarié du CRA semble effectivement localisé sur les communes localisées par l'INSEE « communes rurales ». Selon cette même nomenclature, 14% de la population française résiderait sur une commune localisée en commune rurale au Recensement Général de la Population Française de 1999 (INSEE). En incluant les « chefs lieux de canton » de moins de 5000 habitants, nous aboutissons à la moitié des entreprises sans salarié situés sur ces zones très rurales.

Le parc surreprésenté en zone rurale fait peser un besoin de proximité en matière d'entretien-réparation automobile. Ce besoin de proximité, nous l'avons vu dans les cartographies des Deux-Sèvres est largement pris en charge par les entreprises sans salarié.

Usage de l'apprentissage

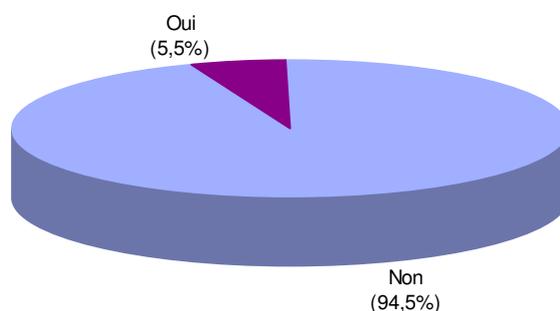
Q14 Avez-vous pris un apprenti un jour ?



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

18% des entreprises sans salarié ont pris un apprenti un jour. Assez significativement, les entreprises ayant pris un jeune en apprentissage se situent sur les départements les plus ruraux de l'échantillon : les Deux-Sèvres et l'Aude.

Q12 Avez-vous un apprenti en ce moment ?



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

5,5% des entreprises sans salarié ont un apprenti actuellement. C'est très faible et pour tout dire, les apprentis sont concentrés dans les deux départements les plus ruraux : l'Aude et les Deux-Sèvres. Toutefois ce chiffre rapporté à l'ensemble de la population des entreprises sans salarié peut surprendre : cela pourrait signifier que près de 2000 apprentis seraient formés par des entreprises sans salarié.

Cela reste toutefois inférieur aux pourcentages issus de l'enquête de l'ISM (10% des nouveaux entrepreneurs sans salarié disposaient d'un apprenti en 2008). Cela peut s'expliquer notamment par le fait que l'arrivée des auto-entrepreneurs (qui ne prennent pas du tout d'apprentis et arrivés postérieurement à l'étude de l'ISM) viennent diluer la part d'apprentis intégrés dans le secteur par les entreprises sans salariés

Dans près de la moitié des cas, l'entreprise envisage le recrutement de l'apprenti en poste... les chiffres sont très faibles mais cela pourrait représenter un tiers des projets de recrutement des 0 salariés. En l'occurrence, l'apprentissage peut être intéressant moyen pour franchir le cap du salariat en testant les capacités de l'établissement à prendre un salarié « à moindre coût ». C'est un usage qui restait méconnu de l'apprentissage.

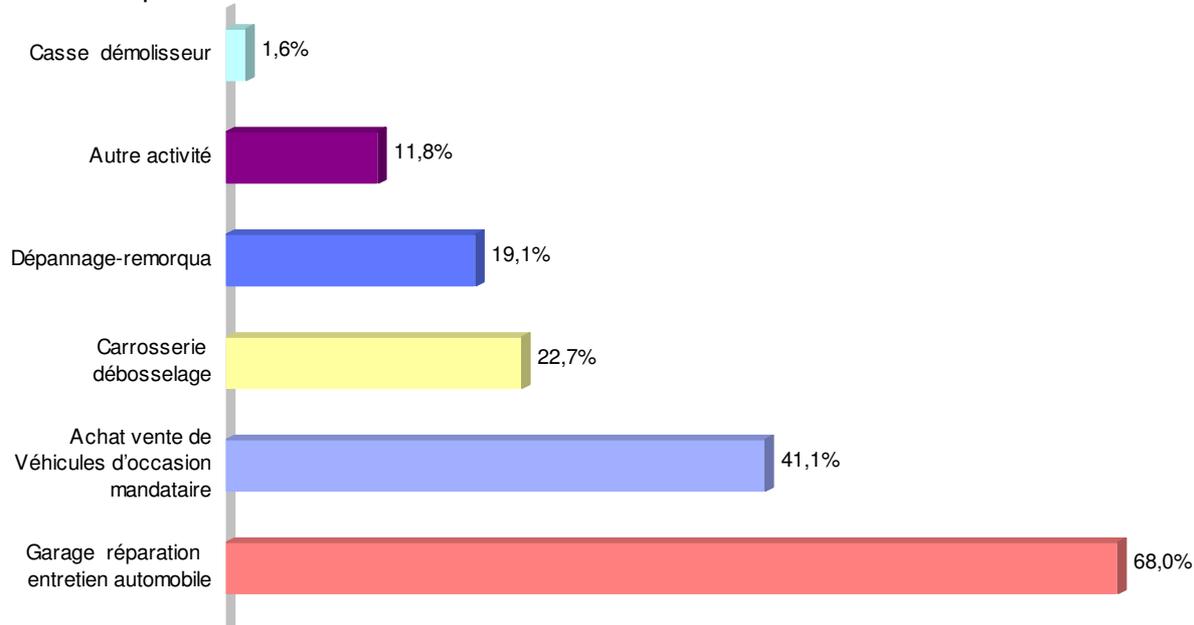


Une entreprise des Deux-Sèvres situé sur un axe de circulation important. Le garage, c'est le hangar en tôle et terre battue sur le côté du bâtiment. Srce Google StreetView

ACTIVITÉS DES ENTREPRISES SANS SALARIÉ.

Secteur d'activité : les garages en première ligne.

Q1 activité professionnelle

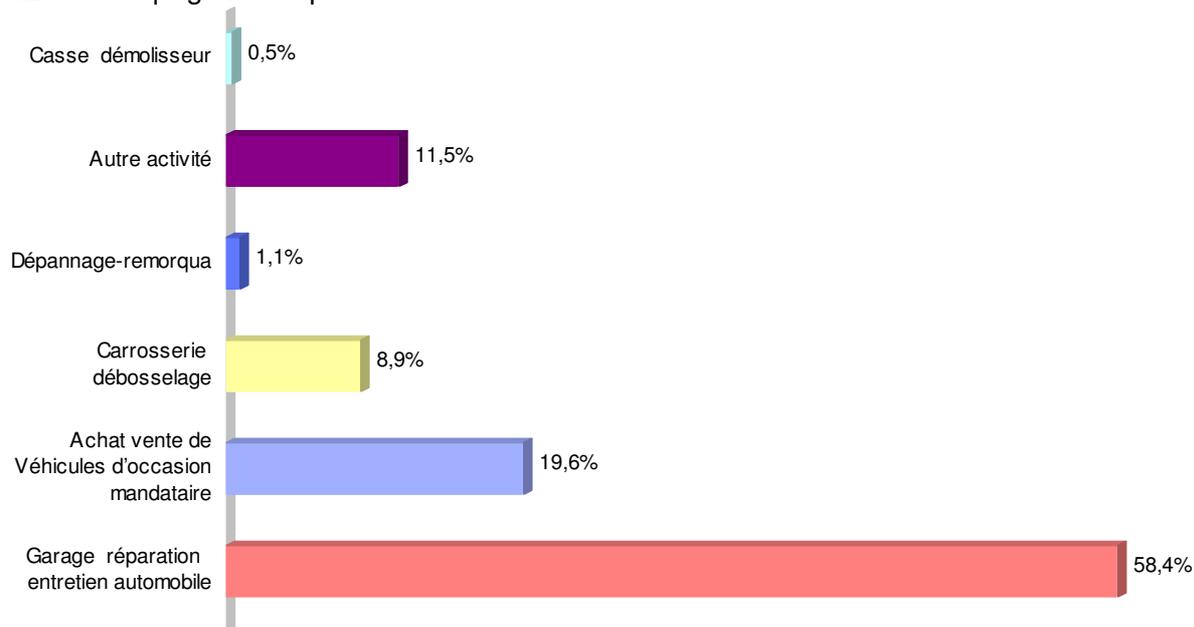


Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

68% des entreprises interrogées déclarent avoir une activité de garagiste c'est à dire de mécanique automobile. 41% déclarent réaliser des achats-ventes de Véhicules d'occasion (VO), 23% déclarent faire de la carrosserie ou du débosselage.

La polyactivité est la norme des entreprises sans salarié du secteur. Mais c'est aussi la norme dans l'ensemble des entreprises du commerce et entretien-réparation automobile.

Q2 activité qui génère le plus de CA



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Concernant l'activité principale des entreprises qui dégagent le plus de chiffre d'affaire, les garages se distinguent nettement (58%), suivi par 19% de vendeurs de VO et 9% de carrossiers. Avec 11% la catégorie « Autres activités » n'est pas négligeable : il s'agit d'une part, d'entreprises spécialisées dans le nettoyage, lavage et esthétique de la voiture, dans la pose spécifique de pneumatiques (comme ceux achetés sur Internet) et enfin une forte quantité de micro-activités spécialisées : rénovations de boîte de vitesse, sellerie, rénovations de phares, de radiateurs, changements de pare-brise ou poses de films solaires.

Les Deux-Sèvres et l'Aude, les départements les plus ruraux de l'échantillon offrent la plus forte proportion de garagistes (72% env.) tandis que l'Essonne en offre la plus faible (57%). L'Essonne se distingue également par sa forte variété d'entreprises spécialisées dans divers micro-activités (lavage de voiture, pose d'accessoires, réparation de radiateurs...).

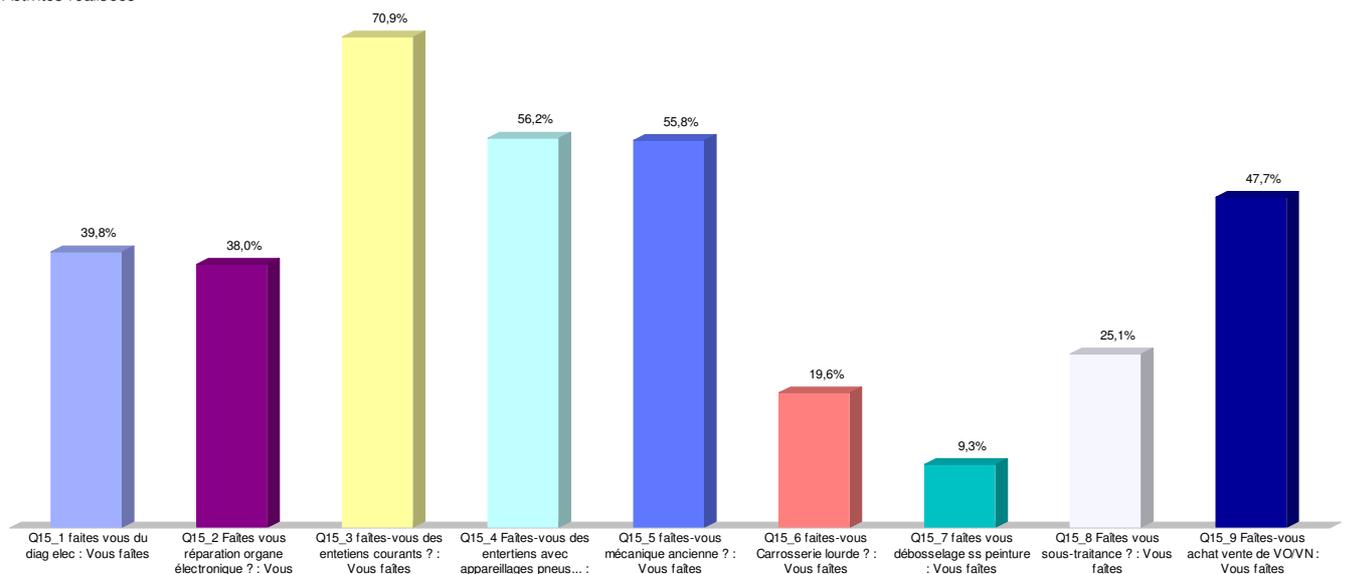
ACTIVITÉS RÉALISÉES PAR LES ENTREPRISES

Il ne s'agissait pas ici d'interroger les entreprises sur la totalité des activités d'un garage mais bien sur quelques activités stratégiques qui nous permettent facilement de typologiser les entreprises.

L'enjeu de cette interrogation est bien d'essayer de comprendre comment ces entreprises survivent et génèrent de l'activité alors que les modèles de véhicules tendent à être largement dotés d'électroniques à partir des années 2000 et les réparations à se complexifier. Rappelons que l'ensemble des prospectivistes des années 90 et 2000 avaient prédit la mort de ces garages de proximité sur ces motifs.

Des activités tournées vers l'entretien courant voire la mécanique

Activités réalisées



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Très largement l'activité la plus communément réalisée par les entreprises sans salaire est l'entretien courant. La vidange, les pneumatiques étant des activités sur lesquels on

peut réaliser le plus de marge, il est assez logique de retrouver ces activités bien placées. La mécanique ancienne est également largement réalisée par 55% des entreprises : des activités permises grâce à un parc rural automobile vieillissant.

40% des entreprises sans salarié déclarent réaliser du diagnostic électronique et 38% réaliser des opérations de réparation d'organes électroniques.

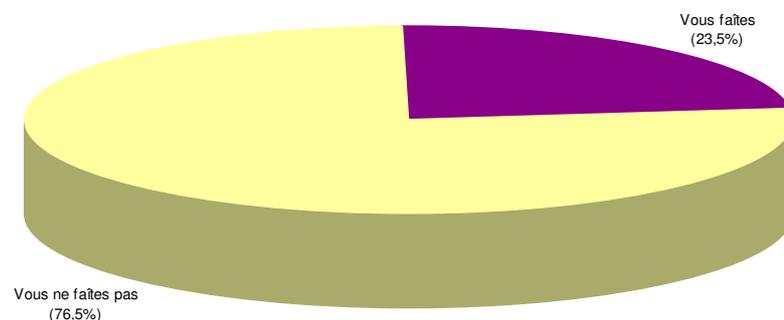
Toutefois 68% des garages déclarant réaliser de la réparation d'organes électroniques déclarent se faire aider par une concession ou un agent pour trouver la panne ou pour remettre à jour les calculateurs. On peut arguer qu'il ne s'agisse pas d'un diagnostic réalisé dans les règles de l'art avec la procédure du constructeur ad hoc mais le réseau relationnel permet de fait d'identifier assez précisément les types de panne fréquentes sur chaque modèle et de « tester des réparations » ; opérations qui seraient de toute façon moins coûteuses pour le réparateur que la démarche de diagnostic d'un constructeur.

Le libre accès des garagistes sans panneau à l'information technique des constructeurs voulue par Bruxelles se déroulerait somme toute de manière assez naturelle à partir d'un réseau d'amitiés et de relations.

En un sens l'avenir des activités électroniques des entreprises sans salarié serait rendu difficile sans la présence d'agents ou de concessionnaires suffisamment bienveillants pour donner de la connaissance et du chiffre d'affaire sans trop protester. Rien ne dit par ailleurs que ces échanges entre la MRA sans salarié et la concession ou l'agent ne fassent pas l'objet d'une réciprocité (achat de pièces ? rétribution ? échange de services ?) La difficulté que l'on peut percevoir c'est que si le business model des concessionnaires venait à s'effondrer, il serait alors assez douteux que les garagistes de proximité puissent réparer quoi que ce soit.

Dernier point d'importance dans la répartition des activités des entreprises : il s'agit d'identifier la réalisation de formes de sous-traitance. L'afflux d'entreprises sans salarié et surtout d'auto-entrepreneurs masque-t-il une forme de travail salarial déguisé afin de disposer d'une meilleure flexibilité de main d'œuvre ?

Q15_8 Faites vous sous-traitance ?



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Une entreprise sans salarié de la branche des services de l'automobile sur quatre déclare faire de la sous-traitance. Cela reste une activité relativement rare même si certaines entreprises, en l'occurrence les carrosseries et les débosseleurs le font plus que d'autres (54% des carrossiers sont sous-traitants). En revanche, parmi les entreprises qui font de

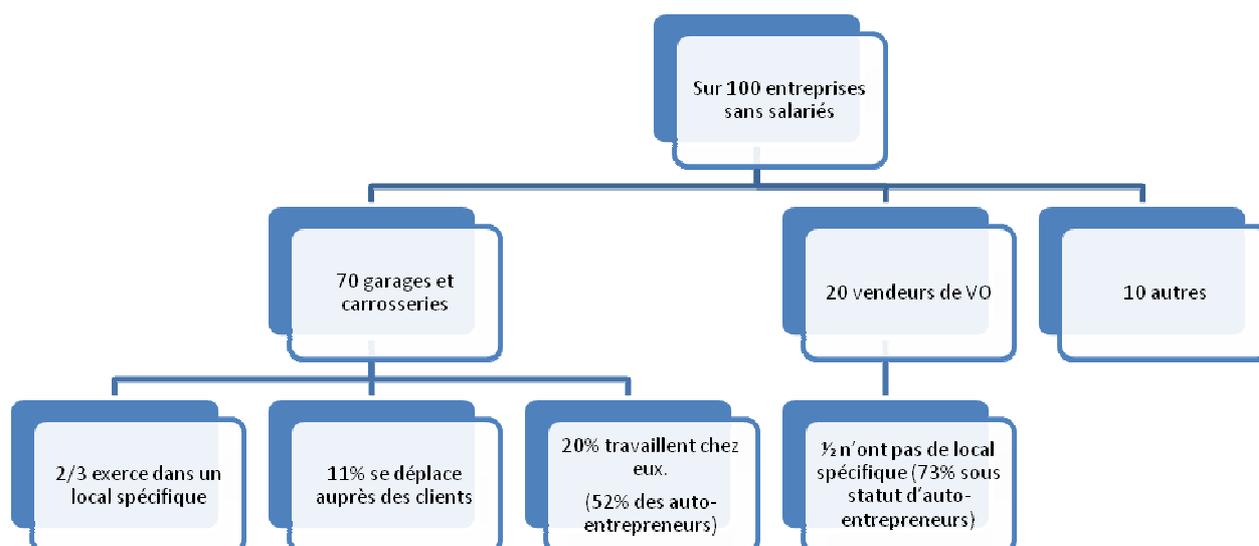
la sous-traitance seule une sur huit le font pour une seule entreprise. Ce qui représente moins de 3% de la totalité des entreprises sans salarié sur lequel pourrait peser une suspicion de travail salarié déguisé... Ce qui semble très peu. L'inquiétude de certains syndicats de salariés pour ces aspects de l'entrepreneuriat non salarié ne semble pas être légitimée par l'enquête.

Des lieux d'exercice de l'activité qui dépendent du statut et de l'activité.

Le lieu d'exercice de l'activité est un excellent indicateur qui nous permet de matérialiser la situation réelle des entreprises sans salarié.

De manière générale, 65% des personnes interrogées travaillent dans un local spécifique, 27% à leur domicile et 13% sur le lieu où se trouve leur client (particuliers ou entreprises)⁷.

Le lieu d'exercice de l'activité est significativement lié au statut de l'entreprise et à son activité : par exemple 52% des auto-entrepreneurs travaillent chez eux, 18% au domicile des clients et seul un quart dispose d'un local spécifique.



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

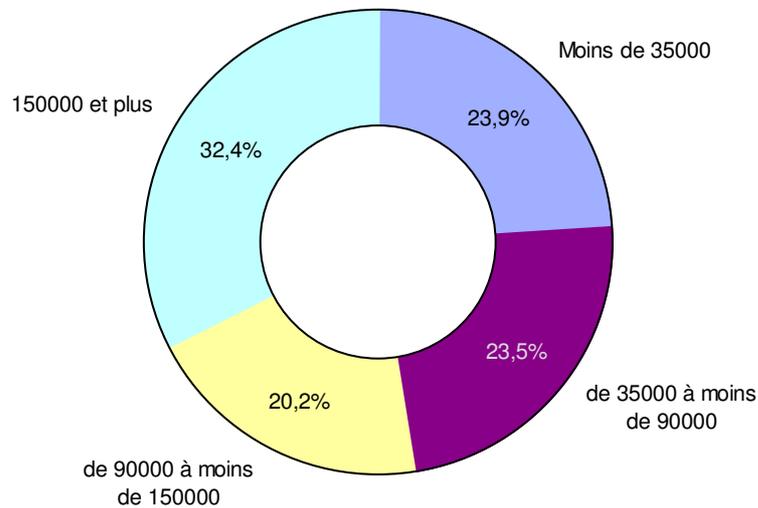
Caricaturalement, sur 100 entreprises sans salarié du commerce et de la réparation automobile 70 sont des garages ou carrosseries et 20 des vendeurs de VO. Sur ces 70 garages, les deux tiers exercent dans un local spécifique et 20% travaillent à domicile : ceux qui travaillent à domicile sont largement composés d'auto-entrepreneurs. Sur les 20% de vendeurs de VO, la moitié d'entre eux n'ont pas de local spécifique et ce ratio monte à 73% pour les auto-entrepreneurs-vendeurs de VO.

Le lieu d'exercice d'activité peut être sans doute également être fonction de façon plus anecdotique et moins significative de la situation territoriale. Par exemple, 18% des entreprises des Deux-Sèvres se déplacent au domicile des clients.

⁷ Il s'agit d'une question à réponses multiples

Chiffre d'affaire : le statut de l'entreprise est lié à un montant de chiffre d'affaire.

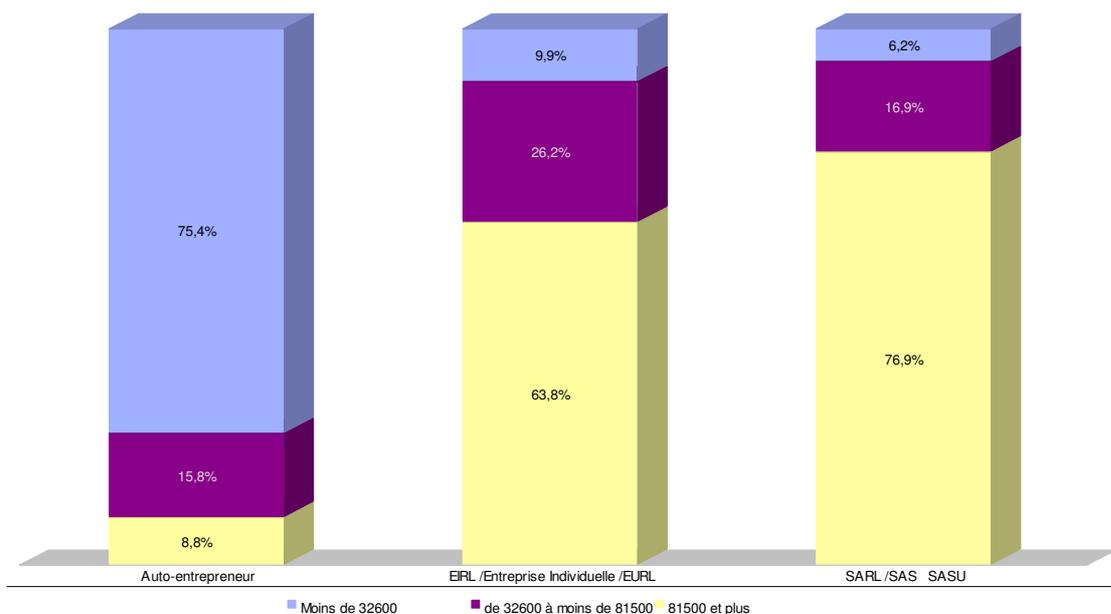
Classes sur Q29_TER CA Hors taxes total



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Le chiffre d'affaire médian déclaré des entreprises sans salarié est de 93 500€ HT. Le chiffre d'affaire médian est le même pour de l'achat-vente de véhicules d'occasion et les activités de garages-carrosserie. Par contre le chiffre d'affaire moyen est trois fois supérieur dans l'achat-vente de VO que dans les garages. Le neuvième décile du chiffre d'affaire déclaré par les négociants de VO tourne autour du million d'euros HT alors qu'un garage sans salarié plafonne dans le meilleur des cas à 200 000€ HT de chiffre d'affaire..

Q3 Statut juridique (groupement) / Classes sur Q29_TER CA Hors taxes total

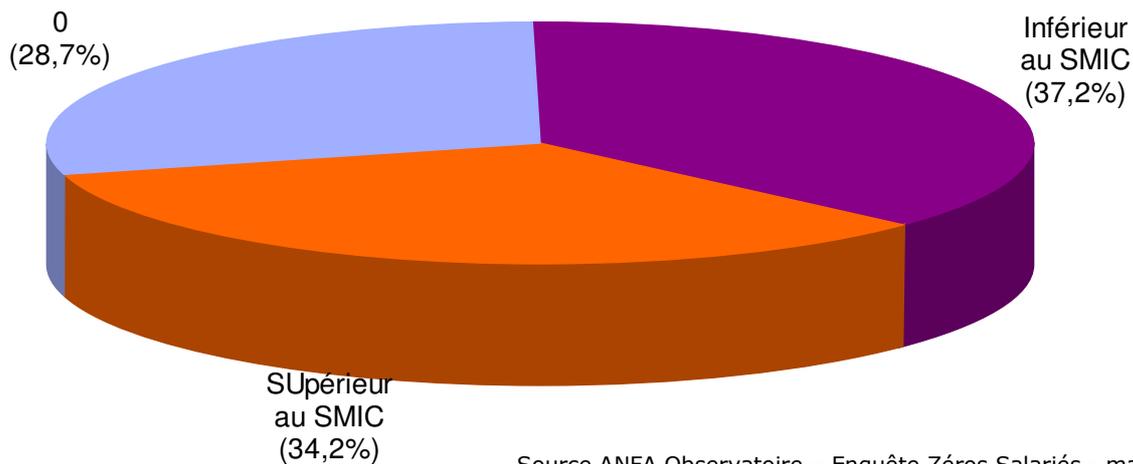


Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Un auto-entrepreneur a un chiffre d'affaire médian de 16 500 euros soit largement inférieur à la borne de 32 600 euros fixée légalement pour de la vente de prestation pour

les auto-entrepreneurs (81 500€ pour des activités de négoce). Une EI/EIRL tourne autour de 100 000€ de chiffre d'affaire tandis que les SARL et EURL autour de 150 000€ de Chiffre d'affaire. Parmi l'ensemble des statuts, ce sont les SARL qui disposent des chiffres d'affaire les plus élevés.

Un tiers des entrepreneurs ne se paient pas. 37% se paient à un niveau inférieur au SMIC



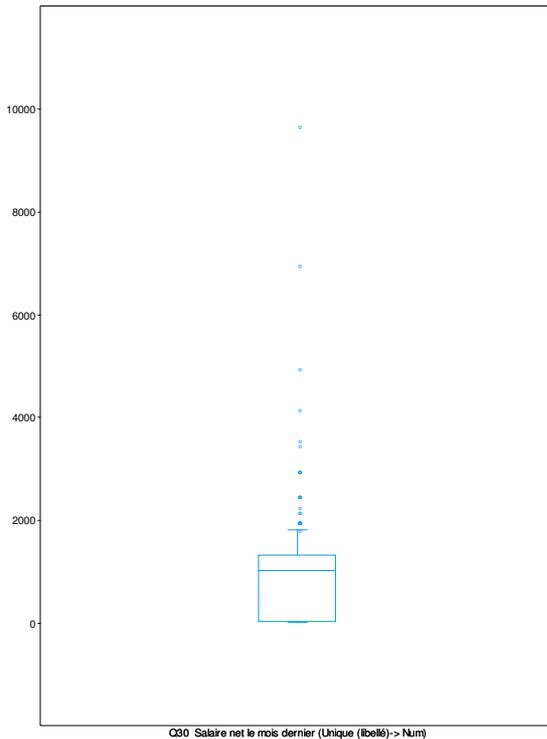
Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

La rémunération médiane que se sont versés les auto-entrepreneurs le mois dernier (février 2012) est de 200€ pour 1000€ pour une EIRL, EI, EURL, SARL ou SAS.

Si on multiplie le revenu par 12 pour avoir un revenu annuel nous aboutissons à 2 400€ de revenu médian pour un auto-entrepreneur du CRA. Pour mémoire, même si les chiffres sont difficilement comparables, l'INSEE avait évalué le revenu moyen annuel de l'ensemble des auto-entrepreneurs à 4 300€ en 2009.

L'étude de l'ISM nous avait alertés sur le fait que 64% des nouveaux entrepreneurs touchait une rémunération inférieure à leur précédente rémunération. Pour le cas des entrepreneurs sans salarié, ce ratio doit être vraisemblablement supérieur : seul un tiers des entreprises sans salarié déclare une rémunération supérieure au SMIC ; 28% ne se paient pas le mois dernier ; 37% déclare un résultat net inférieur au montant du SMIC. Parmi eux 47% des auto-entrepreneurs ne se sont pas payés le mois dernier mais aussi, il faut retenir que 60% des Entreprises Individuelles ou SARL déclarent avoir touché une rémunération inférieure au SMIC le mois dernier.

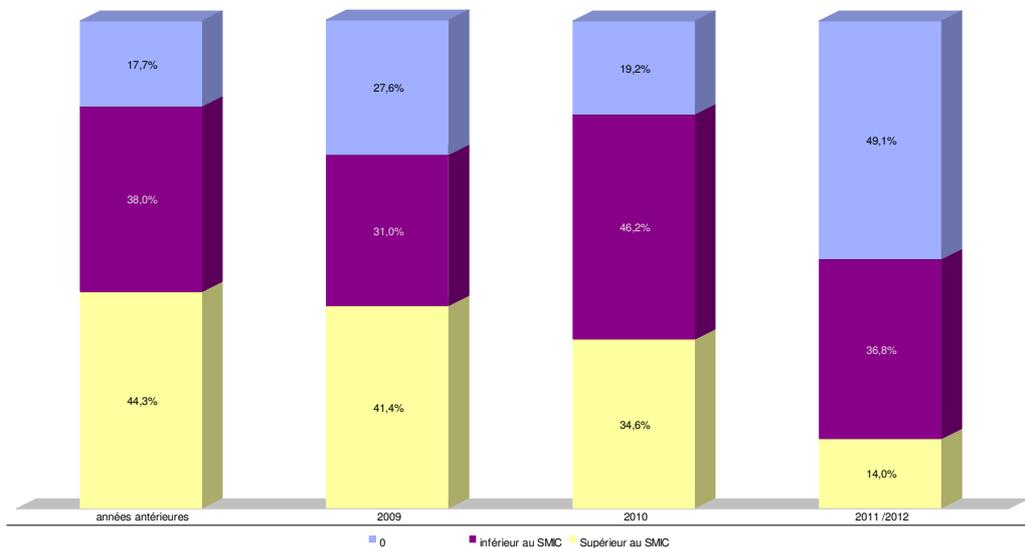
La présence de quelques rémunérations assez élevées en SARL ou EI peut faire penser que certains mois compensent des faibles résultats nets sur d'autres mois. 13% des personnes interrogées déclarent une rémunération supérieure à 1600 € net. L'activité d'achats-vente de VO mais aussi la sous-traitance semblent être des activités nécessaires pour accéder à un ce niveau de rémunération. Les entreprises de zones rurales sont également un peu mieux favorisées que les urbaines.



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

La moyenne générale et la répartition des rémunérations sur une boîte à moustache comme celle présentée ci-dessus mettent toutefois en exergue **une précarité des situations d’entreprises sans salarié particulièrement importante quel que soit le statut ou l’activité de l’entreprise.**

Q7 année de création / Q30 Salaire net le mois dernier (0/SMC/sup)

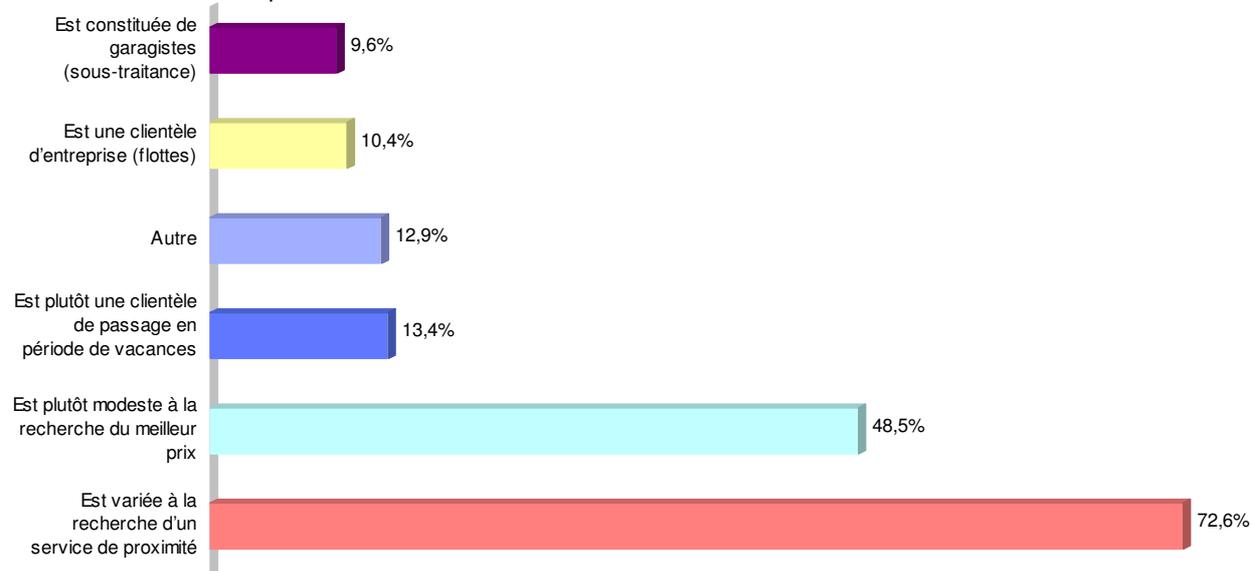


Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

En croisant la date de création de l’entreprise et la rémunération, on constate que la rémunération des entreprises sans salarié du CRA s’améliore de fait avec le temps mais reste très précaire : encore 56% des entreprises créées il y a 4 ans se sont versées une rémunération inférieure au SMIC le mois dernier.

LES CLIENTS

Q21 Votre clientèle est plutôt :

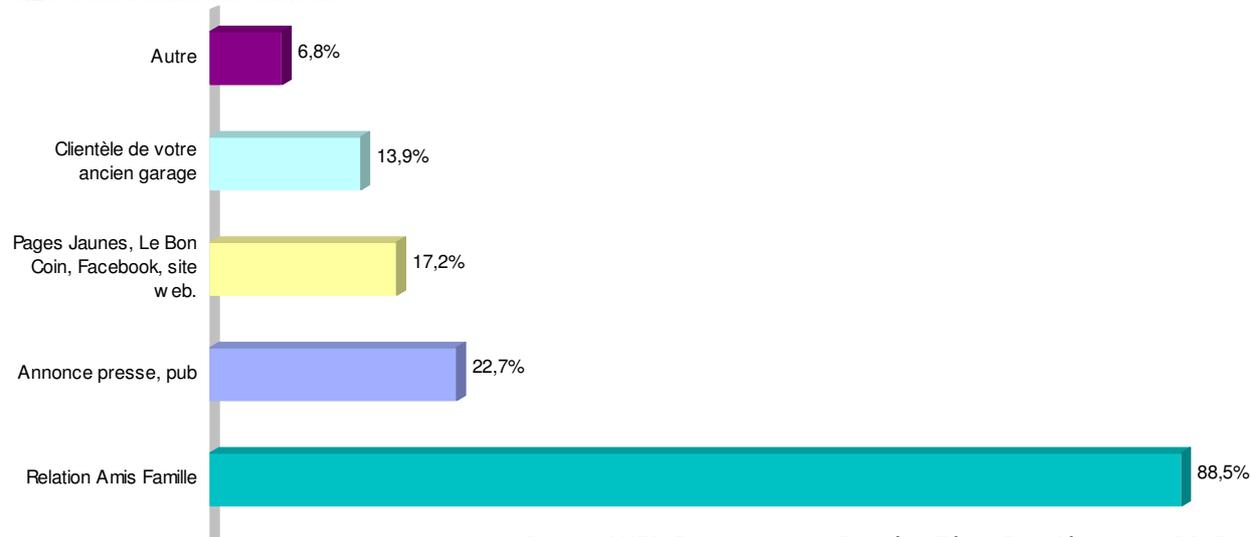


Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Lorsque l'on demande aux entreprises sans salarié de décrire leur clientèle, deux vecteurs de consommation reviennent fortement : la recherche de proximité et la recherche du meilleur prix.

Sans surprise, la recherche de proximité qualifie légèrement plus la clientèle des entreprises rurales (taille d'unités urbaines inférieures à 5000 habitants).

Q20 Constitution de clientèle



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

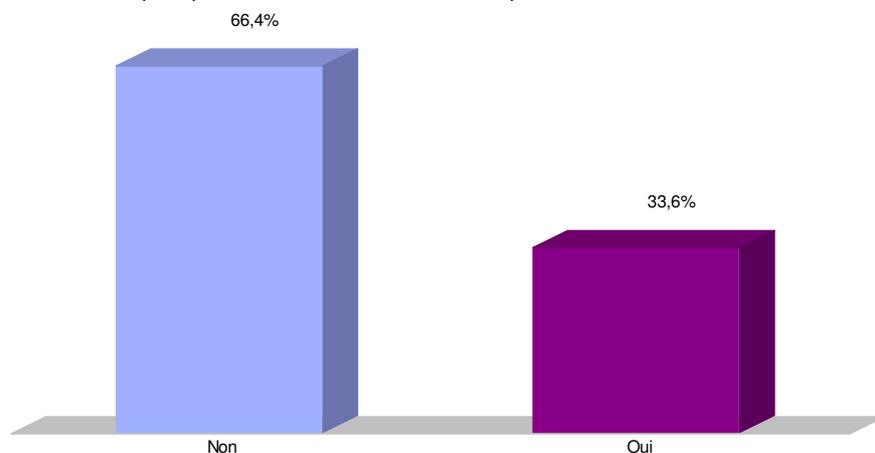
La clientèle des entreprises sans salarié du CRA s'est essentiellement constituée par relation. Même si les auto-entrepreneurs utilisent d'avantage Internet et qu'il s'agit aussi du vecteur de communication principal des vendeurs de VO, les garages ont construits leur clientèle par relations personnelles ou ont récupéré quelques clients de leur ancien employeur.

Les motifs de créations d'entreprise sans salarié sur un territoire donné n'est pas la prétendue attractivité économique d'un territoire (ou dynamisme territorial) mais **bien**

le fait que l'entrepreneur y habite et qu'il y a créé un tissu relationnel parfois depuis l'enfance et qui lui génère une clientèle « naturelle ».

L'organisation de la poursuite de la mobilité.

Q18 : est-ce qu'ils permettent aux clients de se déplacer ?

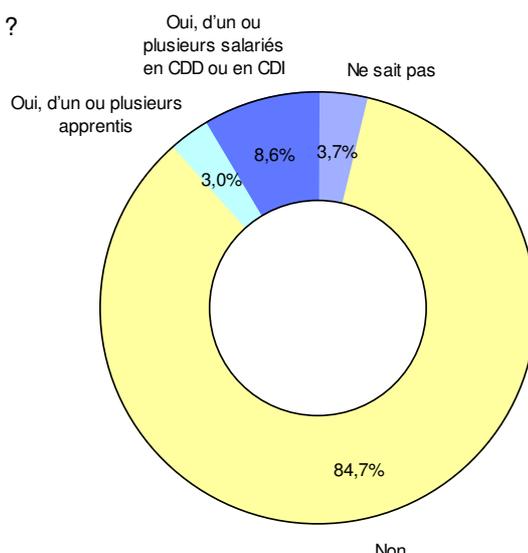


Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Environ 34% des entreprises organise la mobilité des clients quand le véhicule est immobilisé. Pour la quasi totalité, cette modalité prend la forme de prêt de véhicules de courtoisie ; parfois quelques locations de voiture, mais c'est anecdotique. Rare pour les statuts d'auto-entrepreneurs (14%) le prêt de véhicules de courtoisie concerne 42% des EI/EIRL/EURL. Cela concerne 45% des garages de mécanique et 48% des carrosseries. Ce n'est pas la majorité mais c'est loin d'être négligeable. L'achat vente de VO, les « camionnettes » de réparation ou de lavage ne sont pas du tout concernées par des systèmes de prêts de véhicules.

AVENIR PERÇU DES ENTREPRENEURS SANS SALARIÉ

Q26 projet de recrutement ?

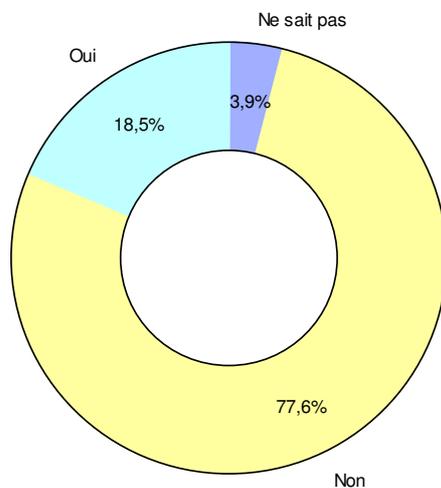


Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Globalement les entreprises sans salarié n'ont pas beaucoup de projets de recrutements : 3% d'entre elles projettent de prendre un apprenti ; 9% d'entre elles envisagent de

prendre un salarié et dans un tiers des cas, il s'agit de l'apprenti en place qui sera recruté. Les entreprises qui projettent de prendre des salariés sont plutôt les mêmes que celles qui projettent un investissement. Ce sont des garages qui ont aussi pour caractéristiques s'être plus structurées que les autres entreprises (en général sous statut de SARL, SAS).

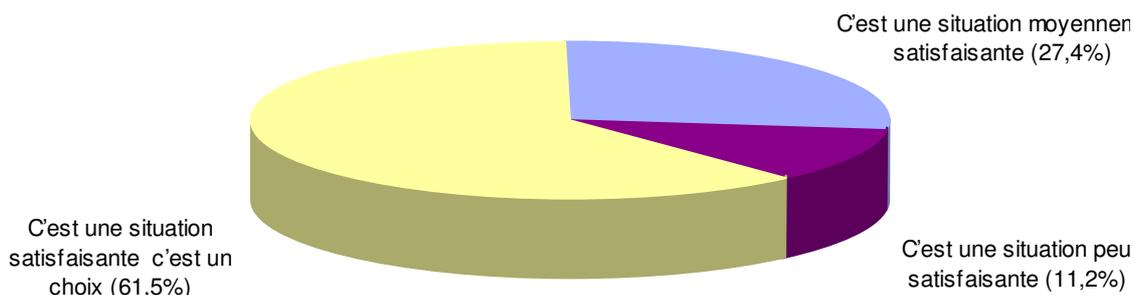
Q27 projet d'investissement ?



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

De façon identique les entreprises ayant un projet d'investissement se retrouvent nombreuses parmi celles ayant un projet de recrutement. Encore une fois, ce sont plutôt des garages mais en revanche de statuts juridiques un peu plus variés que pour le recrutement (présence d'auto-entrepreneurs notamment).

Q28 avis sur la situation de chef d'entreprise sans salariés



Source ANFA Observatoire – Enquête Zéros Salariés - mars 2012

Globalement, il est difficile de parler d'enthousiasme généralisé quant à la situation d'entreprise sans salarié. Seulement 61% des entrepreneurs sans salarié considèrent que leur situation est satisfaisante

Parmi les personnes les moins satisfaites de leur situation d'entreprise sans salarié, on trouve particulièrement fortement représentés les chefs d'entreprise qui ne se sont pas payé le mois dernier et on trouvera parmi les plus satisfaits ceux pour lesquels la rétribution a été la plus élevée. On trouve également quelques auto-entrepreneurs satisfaits : particulièrement ceux qui ont un travail à côté.

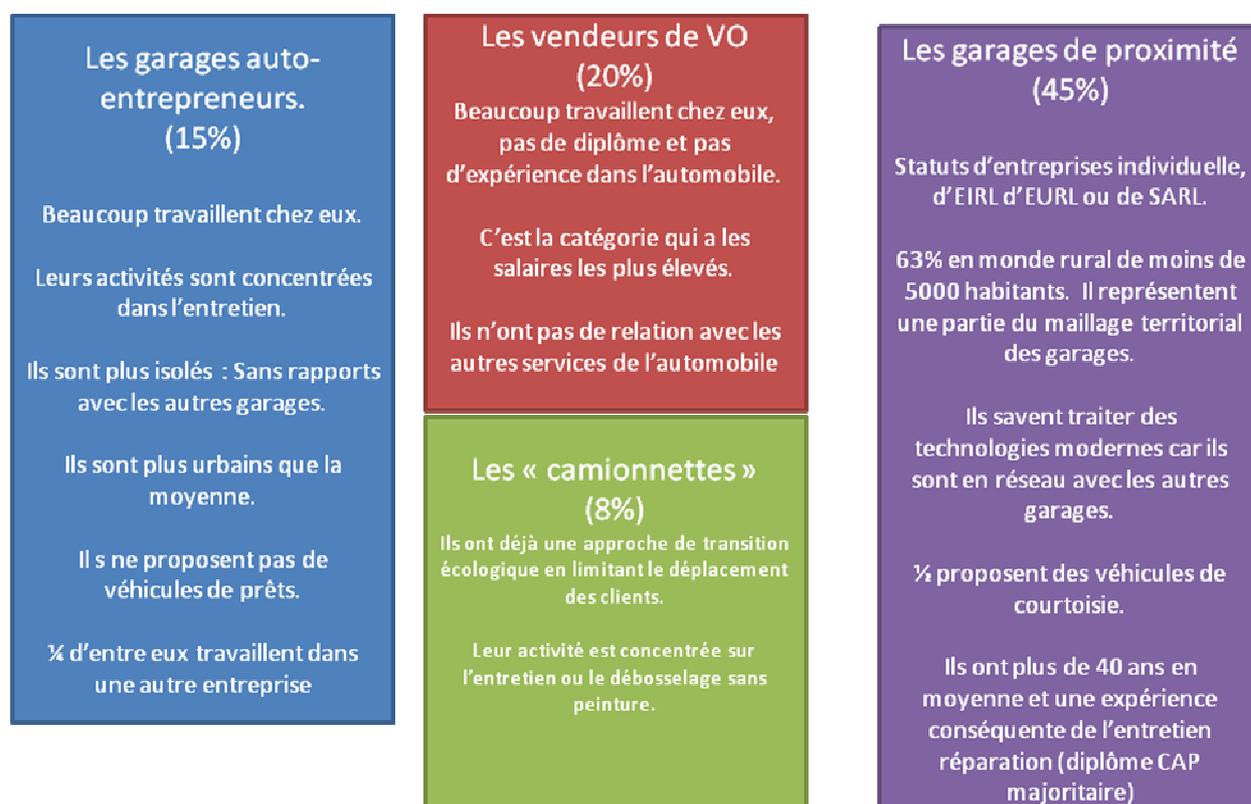
ANALYSE

Après la remise en cause des politiques keynésiennes des années 50-80, différentes politiques publiques ont visées à favoriser l'entrepreneuriat. La loi d'initiative économique de 2003 et la loi de modernisation économique de 2008 qui a notamment aboutit à la création du statut d'auto-entrepreneur, visaient à innover, à créer des emplois et redynamiser les territoires. Ainsi la création d'entreprise est utilisée afin de répondre aux maux de la société : en premier lieu à la création d'emploi. Or en 2010 94% des entreprises créées le sont sans salarié (INSEE).

Le secteur du commerce et de la réparation automobile perd de l'emploi depuis 2002. Alors que les évolutions de l'emploi sectorielles et nationales enregistraient des évolutions comparables depuis les années 1970, l'évolution de l'emploi dans le Commerce et la réparation automobile s'est séparée de la conjoncture économique nationale à cette même date.

Parallèlement à partir de 2002, le secteur a vu se développer une croissance sans précédent des entreprises sans salarié. Dans le contexte de baisse de l'emploi sectoriel, il est plus que vraisemblable qu'une partie de ces créations d'entreprises soient destinées en premier lieu à trouver une source de rétribution pour des exclus de l'emploi salarié du commerce automobile. Selon l'enquête SINE de l'INSEE plus de 61% des créateurs d'entreprise interrogés en 2006 déclaraient créer leur entreprise essentiellement pour créer son propre emploi.

La typologie des entreprises sans salarié se clarifie



Auto-entrepreneurs : Particularité de ces 3 dernières années.

25% des entreprises interrogées sont auto-entrepreneurs. L'Acoss évalue à 17000 les auto-entrepreneurs actifs en 2012 dans le commerce et la réparation automobile et motocycle.⁸

Les auto-entrepreneurs se répartissent à 75% sur des activités d'entretien-réparation automobile et à 25% sur des activités de vente de VO. Les vendeurs de VO sous auto-entreprenariat ne se distinguent pas beaucoup statistiquement des autres vendeurs de VO. C'est pourquoi ils ont été plutôt rapprochés des autres vendeurs de VO que des auto-entrepreneurs-garagistes dans la typologie suggérée.

Un quart des auto-entrepreneurs interrogés exercent une activité salariée par ailleurs : C'est peu par rapport aux autres auto-entrepreneurs des autres secteurs d'activité : la moitié d'entre eux sont pluriactifs.⁹

Cela semblerait conforter l'hypothèse que les auto-entrepreneurs-garagistes soient davantage exclus du monde salarié que dans d'autres secteurs d'activité. L'impression que laisse la simple recherche en Street View de ces entreprises (maisons personnelles, immeubles, caravanes sur terrain viabilisé) tend à le confirmer.

L'isolement des auto-entrepreneurs garagistes mono-actifs par rapport au reste du commerce et de la réparation automobile, la faiblesse de leur investissement et de leur chiffre d'affaire (CA annuel médian HT de 16 000€), leur absence de local et la faible quantité de services qu'ils offrent tend de fait à les exclure assez naturellement de tout dispositif nécessitant une tangibilité minimale de l'entreprise.

Les auto-entrepreneurs pluriactifs ont un Chiffre d'affaire médian de 4000 euros ; un résultat net qui tourne autour de 200 euros le mois passé. Il s'agit clairement d'un petit complément de revenu.

Les camionnettes : acteurs de la mobilité.

En évitant à plusieurs dizaines de voitures de se rendre à un même endroit, les garages mobiles peuvent trouver une place intéressante dans les dispositifs permettant la continuité de la mobilité ; notamment en zone rurale à l'instar des camionnettes d'épiciers ou de boulangers desservant les fermes isolées dans les années 80-90.



En comptant large, elles représentent 8% de l'échantillon interrogé. A l'intérieur de ces 8% on trouve tout à la fois des garages mobiles que des multiservices (lavage de voiture, tonte de gazon, bricolages divers) que des spécialistes (dans le pneumatique notamment) qu'enfin des prestataires de service spécialisés (débosselage sans peinture par exemple).

Ils ne disposent naturellement ni de véhicules de prêt ni d'une activité de vente de VO. Ce sont des entreprises plutôt spécialisées dans l'entretien, le changement de pneumatique et la réparation de mécanique auto traditionnelle.

⁸ http://www.acoss.fr/dmdocuments/acoss/Communiqu...Acoss_Auto_Entrepreneurs_02_11_2012.pdf

⁹ INSEE première n°1414 septembre 2012

Ce modèle est naissant, les entreprises rares ; le CA moyen un peu plus faible que les garages installés mais ces entreprises misent également sur une présence web et presse importante pour se faire connaître.

Les Vendeurs de véhicules d'occasion

Les vendeurs de VO sont une population dont la rémunération médiane est de 900 euros ce qui correspond grosso modo à médiane des rémunérations des entreprises sans salarié. Par contre, cette population va concentrer les rémunérations les plus élevées du secteur.

Les 37% d'auto-entrepreneurs qui composent cette population font singulièrement baisser les moyennes et médianes de rémunérations et Chiffres d'affaires de cette catégorie. Les situations des EI, EURL et SARL sont plutôt confortables : seulement un quart d'entre eux ont une rémunération inférieure au SMIC.

En revanche, qu'ils soient auto-entrepreneurs ou EI, ces entreprises partagent une absence de local spécifique à leur activité (maison particulière pour la plupart) ; parfois une présence de quelques véhicules exposés dans un jardin mais la plupart du temps ces entreprises semblent être davantage constituées de négoce dématérialisés.

Ce sont des entreprises qui se distinguent par leur spécialisation dans la vente VO, dans l'absence de diplôme automobile (les trois quarts n'en n'ont pas) ou d'expérience automobile préalable (la moitié n'en a pas) : ce sont des vendeurs avant tout.

A 70% leur clientèle se constitue à travers les sites internet « Le bon coin », E-bay ou par leur propre site web, rendant ainsi inutile la constitution de réseaux de proximité indispensables aux garagistes.

L'avantage de ces entreprises est indubitablement qu'elles semblent à peu près au fait des technologies de l'information et de la communication et que le positionnement GPS ou la prise en charge d'un véhicule par Smartphone au sein d'un réseau d'utilisateur ne devrait pas poser de soucis majeur à ces personnes. L'inconvénient de ces entreprises est qu'elles n'ont aucune visibilité sur l'extérieur en dehors du web et qu'elles ne peuvent pratiquement pas stocker des véhicules.

Garages de proximité : comment s'appuyer sur ces entreprises ?

Les garages de proximité se situent sur un chiffre d'affaire médian de 120 000 euros pour 93 500 euros pour les autres entreprises sans salarié. (Les artisans du code APE entretien et réparation automobile ont un CA moyen de 243 000 euros selon la FCGA).

Le résultat net de l'entreprise ne permet toutefois de dégager un SMIC que dans 42% des garages de proximité. Ce sont des entreprises qui restent sur des équilibres financiers assez précaires. 18% d'entre elles ont des volontés d'investissement ; ce qui correspond exactement aux vellétés d'investissement de l'ensemble de l'échantillon interrogé. Ces entreprises se caractérisent par une clientèle légèrement plus en demande de proximité que de prix bas. Malgré tout l'ISM mentionne toujours un prix horaire inférieur à 40€ pour ces garages lors de la première année de création.

De 21% d'entreprises ayant repris une entreprise existante pour la totalité de l'échantillon, on passe à 35% de reprises quand on s'intéresse à ces populations de garagistes de proximité. Ces entreprises s'inscrivent donc davantage dans une dynamique de continuité que le reste des 0 salariés. Le modèle majoritaire reste la création d'entreprise mais ces créations s'étalent beaucoup plus dans le temps.

Il faudrait toutefois à l'intérieur même des garages de proximité distinguer deux types de garages : la moitié d'entre eux a un panneau ou il est écrit « Garage » avec un local ressemblant de près ou de loin à un garage ; pour l'élite, un panneau Motrio, Bosch ou autre ; mais pour l'autre moitié de ces garages de proximité, il s'agit plus ou moins de

maisons particulières avec un apprenti en terre battue sur lequel on peut dans certains cas trouver un panneau « garage » associé à un numéro de téléphone portable. Il faut bien retenir une chose : cette catégorie de « garages de proximité » n'est pas homogène.

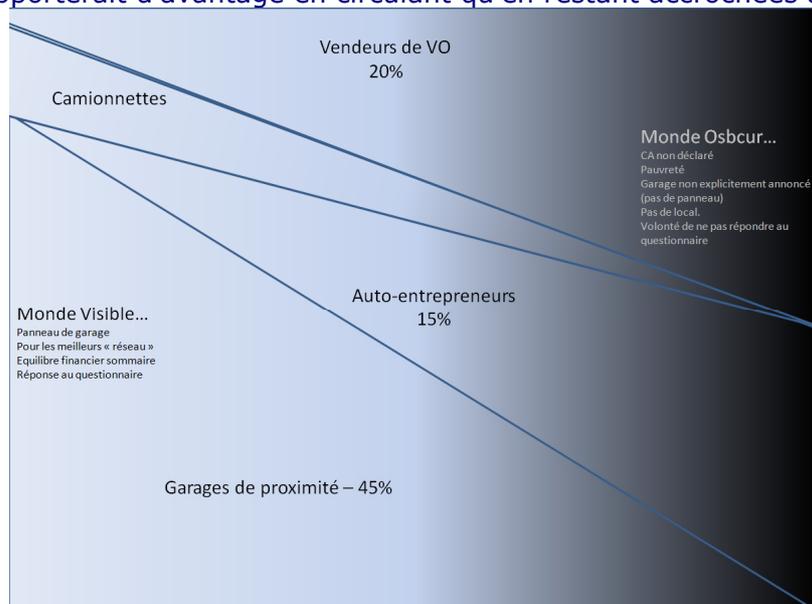
Comment distinguer un réseau d'entreprise apte à proposer des formes de mobilité alternées ?

La présente étude avait notamment pour but à travers l'identification des entreprises sans salarié de pouvoir identifier sur quelles entreprises on pouvait raisonnablement s'appuyer pour mettre en place des formes de relais de mobilités. Comment profiter de la manne que représentent cette masse d'entreprises de proximité spécialisée dans la vente automobile ?

La tentation serait d'utiliser la précédente typologie d'entreprise afin d'établir une forme de « respectabilité » d'entreprise aptes à être intégrées dans un dispositif complexe de mobilité et de véhicules partagés.

Tous les types d'entreprises sans salarié peuvent être affectés par une certaine forme d'obscurité, de flou... au-delà de la situation statistique, il suffit de retrouver les entreprises sur le Street View de Google Maps qui ont été interrogées, et de mettre en parallèle leurs réponses au questionnaire pour toucher la réalité de leur situation. Que telle entreprise individuelle, qui déclare se situer dans un local spécifique et argue un chiffre d'affaire honorable s'avère se situer dans l'arrière cour d'une laiterie désaffectée d'un village de l'Ain sans aucun panneau « garage » annonçant l'entreprise, fait peser une forme de suspicion sur la capacité de l'entreprise à intégrer un dispositif organisé voire informatisé d'auto-partage.

A contrario, dans un fond de vallée du Jura, un auto-entrepreneur vendeur de VO par ailleurs salarié d'une entreprise qui étale au cœur du village de manière ouverte deux Dyane, deux 4L, une 205, une Clio et un Massey-Ferguson ne semblerait pas aberrant à intégrer dans un dispositif d'alter-mobilité pour peu qu'on le convainque que ses 10 voitures lui rapporterait d'avantage en circulant qu'en restant accrochées au bitume.



Tous les types d'entreprise sans salarié sont affectés par des formes de pauvreté à des différentes échelles. Seul un tiers des entreprises sans salarié est parvenu à se payer une rémunération supérieure au SMIC le mois précédent l'enquête. La réalité de cette situation ne doit pas nous inciter à rechercher un potentiel bas de laine issu de travaux

non déclarés. S'il existe vraisemblablement des formes de travail au noir, il est difficile d'imaginer qu'il parvienne à extraire ces individus de la précarité dans laquelle ils se trouvent. Nous nous trouvons bien en présence d'entreprises pauvres qui s'adressent majoritairement à des populations fragilisées. La petite entreprise est une « invention des hommes destinée à s'adapter à la complexité d'un environnement largement subi » (Julien, Marchesnay, La Petite Entreprise, 1988). C'est encore une fois bien le cas : l'environnement subi est ici une population dont le consentement à payer pour une réparation automobile est faible. L'hypothèse d'une forme de double exclusion est globalement validée à travers cette enquête

Cette omniprésence de la pauvreté a des conséquences lourdes.

Première conséquence : la faiblesse de l'investissement de départ dans l'entreprise (entre 16000 et 40000 euros pour la plupart). Or l'INSEE a déjà démontré que plus le capital de départ d'une entreprise est faible, plus ses chances de survie sont limitées. Seconde conséquence : cette pauvreté complexifie naturellement tout investissement futur. Il est difficile d'imaginer les deux tiers des entreprises gagnant une rémunération inférieure au SMIC investissant 5 000 euros sans penser à des drames sociaux et familiaux.

Cela signifie que soit une grosse entreprise tiers ou une collectivité territoriale ou nationale prenne en charge l'investissement initial (achats de véhicules, logiciels, logistique) rendant les garages de proximité simples opérateurs dans une forme de relation proche de celle qu'entretiennent les stations services et les grands pétroliers.

Soit que seules quelques rares entreprises sans salarié... celles aux reins les plus solides puissent être utilisées comme relais de mobilité. Et si ce dernier cas de figure est imaginé, il s'agit de savoir lesquelles et de prendre conscience qu'à ce titre nous perdrons une grande partie de la proximité qui fait l'intérêt de ces entreprises.

Le « Garage de proximité en monde rural » un modèle satisfaisant ?

La question du double rapport salarial se pose encore une fois : existe-t-il aujourd'hui un modèle d'entreprise sans salarié qui propose des solutions soutenables aux ménages en matière de mobilité : vente et réparation automobile et soutenable en termes de rémunération au chef d'entreprise ? Est-ce qu'à travers la recherche de cette forme d'« inclusivité » nous serions en mesure de définir l'entreprise idéale apte à être intégrée dans tout dispositif un peu organisé.

En termes de rémunération ou de résultat net, il semble que les tailles d'unité urbaines « établissements localisés en commune rurales » offrent des équilibres financiers légèrement plus stables. La moitié des garages de proximité localisée en zone rural peuvent s'offrir un résultat net supérieur à 1200 euros et les rémunérations inférieures au SMIC ne sont que de l'ordre de 30%. Les établissements localisés en communes rurales ont aussi plus de chance de franchir le cap des 90 000€HT de chiffre d'affaire (63% des entreprises sans salarié localisé en zone rurale interrogés dépassent ce niveau tandis que dans les autres entreprises sans salarié d'unités urbaines de plus de 5000 habitants seuls 33% dépassent 90 000€HT de chiffre d'affaire).

Il semble que les entreprises sans salarié jouent un rôle social et géographique majeur sur certains départements. Rappelons que 30% des entreprises sans salarié des Deux-Sèvres ont pris un apprenti et 24% de celles de l'Aude ; on peut aussi imaginer que les jeunes lycéens y soit aussi intégré durant leurs période de formation en entreprise.

Comme on l'a vu, oublier les entreprises sans salarié sur ces départements est risqué : elles sont parfaitement intégrées dans leur environnement, répondent à un besoin local et constitue le maillage territorial dont risque d'avoir besoin tout projet de transition vers une économie écologique.

Par ailleurs, le rapport du Centre d'Analyse stratégique « *les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux, Rapport de la mission présidée par Olivier Paul-Dubois-Taine de février 2012* » soulignait que les garagistes des territoires à faible densité sont bien placés pour se poser en « *gardiens de l'état des parcs circulants et en promoteurs, auprès des clients et des banquiers, d'approches en termes de coût total d'utilisation* ».

Si nous retenons ces critères (garage, proximité, ruralité, CA supérieur à 90 000€ HT) comme établissements aptes à être faire partie d'un dispositif de mobilité alternée, nous aboutissons à environ **25%** de l'ensemble des entreprises interrogées pour lesquels l'équilibre financier humain et social semble suffisant pour élaborer des stratégies collectives.

ANNEXE : PORTRAITS



Images Google Street View

La simple recherche des garages interrogés sur google Street View est pleine d'instructions. Au delà de la réalité statistique, elle permet d'évaluer d'un seul coup d'œil la précarité des entreprises interrogées dans le cadre de cette enquête.

Quelques entreprises interrogées dans l'enquête ont ainsi été retrouvées : ce sont les plus « visibles » ceux qui se situent sur les grands axes et qui ont une vitrine visible. La majorité des vendeurs de VO habitent dans des maisons ou immeubles particuliers et ne figurent pas ici.

Le plus souvent, il est marquant de constater l'absence de signalisation des différents garages sans salarié : Par exemple, un garage qui s'installe dans une vieille laiterie désaffectée, dans un jardin ou seules quelques carcasses de voiture désossées indiquent que l'entreprise est un garage.

Un concessionnaire Lada

Code APE 4511Z (Commerce automobile) : Une MRA « concessionnaire Lada et Mahindra) de la banlieue de Dieppe (Seine Maritime), 0 salariés, jeune couple de 25 ans : l'épouse est le chef d'entreprise. Le mari est titulaire d'un bac Pro et possède déjà une expérience dans la réparation automobile. Il travaille dans la structure à la suite d'une période de chômage de longue durée. C'est une SARL, la création d'entreprise date de 2011. (Ce n'est pas une reprise). Actuellement le garage dispose d'un apprenti qu'il compte embaucher. Une clientèle qui se constitue essentiellement par relation, amis, famille. Le garage prête des véhicules en cas d'immobilisation du client. Aujourd'hui la situation d'entreprise sans salarié est « moyennement satisfaisante ». Le couple ne veut pas diffuser son CA ou sa rémunération.

Carrossier en zone rurale

Carrosserie-Peinture / dépannage-remorquage (parfois un peu de vente de VO, un peu de sous-traitance 2-3 clients par ans) à 12 km de Thouars dans les Deux-Sèvres créée en 2004. CAP de carrosserie, 42 ans, entreprise créée après une période de chômage de 6 mois. Le conjoint travaille dans l'entreprise. C'est une Entreprise Individuelle. Le garage prête des véhicules en cas d'immobilisation. Essentiellement une clientèle modeste à la recherche du meilleur prix. Chiffre d'affaire HT annuel : 80 000€. Le couple de s'est pas payé le mois dernier mais est satisfait de sa situation d'entreprise sans salarié : c'est un choix.

Auto-entrepreneur à 10 km de Narbonne (Aude)

G. a 37 ans ; Il est Rmiste et titulaire d'un bac pro en mécanique automobile, habite dans un mobil-home sur un terrain viabilisé à côté d'une rivière. Il a créé son entreprise d'auto-entrepreneur en 2011. Il est seul et ne fait que des entretiens courants et de la mécanique ancienne ; un peu d'achat/revente de VO. Sa clientèle est essentiellement une clientèle d'amis, de famille et de relations. Il aimerait bien investir dans un local spécifique et n'est pas content de sa situation d'entreprise sans salarié. Son Chiffre d'affaire annuel est de 5 200€. Il ne s'est pas payé le mois dernier.

Radiatoriste : une spécialité rare

Nous sommes dans un village au cœur de la Brie, dans l'Aisne. P. a 62 ans, CAP. Il a repris le garage de son père en 2000. Il en était salarié autrefois.

Il a déjà pris un apprenti.

Il est radiatoriste. Il ne fait rien d'autre que des réparations de radiateurs sur véhicules anciens. Il considère sa situation comme moyennement satisfaisante. Son CA est de 80 000€ HT par an. Il s'est payé 1000 euros le mois dernier.

Garage bien installé.

Garage L. à 10km d'Ambérieux dans l'Ain. Entreprise individuelle créée en 1995 ; Panneau Bosh. L. a 54 ans, n'a jamais eu de salarié, ni d'apprenti. Il répare tout : entretien, électronique sauf la carrosserie... Au besoin il se fait aider par un agent d'un constructeur. Il a un CAP. Il a pour projet d'embaucher et d'investir d'ici moins d'un an ; peut-être pour assurer la pérennité de l'entreprise. Il juge que la situation d'entrepreneur sans salarié est moyennement satisfaisante. Chiffre d'affaire de 120 000€ HT/an ; rémunération nette du mois dernier : 1200€.

Auto-entrepreneur vendeur de VO

Dans une vallée reculée du Jura à 20km de Saint Claude ; aucun panneau n'annonce cet auto-entrepreneur spécialisé dans l'achat/vente de VO... Par ailleurs salarié d'une autre entreprise, il a 43 ans, a créé son entreprise en 2010, s'adresse à une clientèle modeste ; dispose d'un CA annuel de 3500€. Ne s'est pas payé le mois dernier. C'est un modèle d'auto-entrepreneur spécialisé dans le négoce VO qui pourrait toutefois avoir sa place comme relais de mobilité.

Garage francilien en situation compliquée

Entre Massy-Palaiseau et Chilly-Mazarin dans l'Essonne. Entreprise individuelle repris en 1978. Titulaire d'un CAP, 63 ans M. a eu des salariés et des apprentis dont il a dû se séparer pour des raisons économiques. L'entreprise répare toute sorte de véhicules et tout type de réparation. L'entreprise ne prête pas de véhicules en cas d'immobilisation. Il définit sa clientèle comme plutôt modeste. Chiffre d'affaire de 70 000 €HT/an ; il ne s'est pas payé le mois dernier et juge sa situation d'entrepreneur sans salarié satisfaisante.

Le garage-camionnette.

F., 46 ans, CAP de mécanique auto, Germigney, Jura, Camionnette atelier mobile (2 camions : un camion mécanique, un camion pneumatiques, toutes prestations y compris électroniques ; pas de carrosserie.) A créé son entreprise en 2000 et était en emploi dans le secteur précédemment. Il forme d'autres neo-entrepreneurs qui souhaitent s'installer comme « garage-mobile ». Il se fait aider par une concession sur les opérations électroniques. CA de 90 000€ HT/an ; Il s'est versé une rémunération de 1 500€ net le mois dernier ; Il ne veut pas embaucher et pourtant considère que sa situation d'entrepreneur sans salarié n'est pas satisfaisante.

Travail à domicile en attendant la retraite

Argens-Minervois dans l'Aude, 330 habitants. Le conjoint travaille avec le gérant de 57 ans ; entreprise créée en 1996 (EURL) ; titulaire d'un CAP de mécanique auto et d'une bonne expérience dans le secteur, toutes réparations mécaniques et entretien ; pas de réparations d'organes électroniques. Il répare à son domicile ; pas de local particulier ; pas de prêt de véhicules. S'est payé 1000€ le mois dernier. Clientèle de proximité. Considère que sa situation n'est pas satisfaisante.

Une réussite intéressante

Entre Mâcon et Villefranche sur Saône dans l'Ain, garage Motrio très bien située sur une route passante à côté d'un centre de contrôle technique et d'un réparateur de matériel de parc et jardin. L'entreprise a été reprise en 2008. J. a 28 ans, CAP de mécanique auto, fort d'une bonne expérience dans le secteur. Réalise toutes réparations (entretien, électroniques) mais pas de mécaniques lourdes. Au besoin se fait aider d'une concession sur certaines réparations. Il ne prête pas de voiture de courtoisie. Il considère sa situation comme moyennement satisfaisante mais réalise un CA Annuel de 180 000€ et s'est payé 1500€ le mois dernier.