



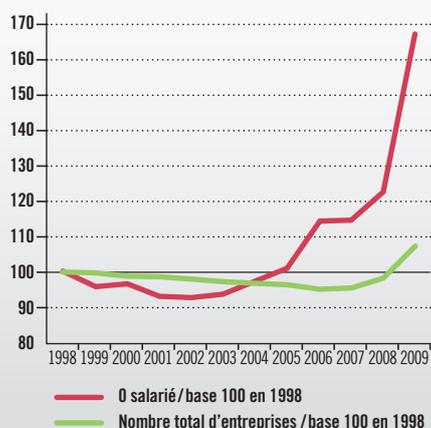
## Les entreprises sans salarié du Commerce et de la Réparation Automobile

L'Observatoire de l'ANFA, l'ESSCA, le Laureps (Université de Rennes 2), et le Gerpisa (ENS Cachan) ont répondu à un appel d'offres du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, sur le thème de la *Transition vers une Économie Écologique*. L'objet était notamment d'étudier la capacité des acteurs du commerce et de la réparation automobile à muter vers d'autres prestations de service en lien avec la problématique de la mobilité durable. L'apport de l'Observatoire de l'ANFA dans ce projet a été d'étudier une population méconnue, qui pourtant semble répondre à une réelle demande économique des ménages : les entreprises sans salarié du Commerce et de la Réparation Automobile (CRA).

**Déroulement de l'enquête :** une enquête téléphonique sur l'exhaustivité de ces entreprises de zéro salarié a été conduite dans sept départements de profils sociologiques variés : Ain, Aisne, Aude, Deux-Sèvres, Essonne, Jura, Seine-Maritime. 538 entreprises ont répondu positivement au questionnaire, soit un taux de réponse d'environ 27% : il s'agit d'un des terrains d'enquêtes les plus compliqués que l'Observatoire a pu mener (32% d'entreprises hors cible).

### 44% DES ENTREPRISES DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE N'ONT PAS DE SALARIÉ

#### Évolution du nombre d'entreprises du Commerce et de la Réparation Automobile



Source : INSEE Sirene

En 2009, 44% des entreprises du Commerce et de la Réparation Automobile (INSEE SIRENE) n'ont pas de salarié, ce qui représente près de 36 000 entreprises.

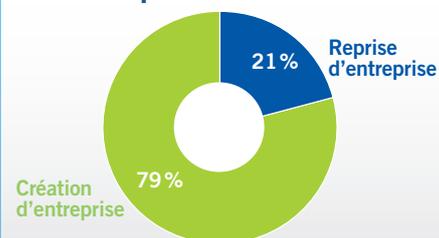
La croissance des entreprises sans salarié est un phénomène relativement récent ; **elles ont commencé à croître à partir de 2003**, date à laquelle les réseaux de marques ont commencé à perdre de l'emploi. Entre 2002 et 2008, elles ont crû de 25 points et ont connu une croissance spectaculaire à partir de 2009, date à laquelle a été créé le statut d'auto-entrepreneur. L'Acosse évalue à 17 500 les auto-entrepreneurs du CRA administrativement actifs en août 2012, et à 8 500 les auto-entrepreneurs économiquement actifs fin 2011.

L'enquête montre que les auto-entrepreneurs ne représentent cependant qu'un quart des entreprises sans salarié. Près de la moitié sont des entreprises individuelles (EI, EIRL, EURL), 19% sont des SARL.

Près de 4 entreprises sans salarié sur 5

sont des créations d'entreprises. Parmi les reprises, il y a vraisemblablement moins de 5% d'entre elles qui sont des transmissions aux héritiers.

#### Répartition de mise en place des entreprises sans salarié



Source : ANFA Observatoire - Enquête Les entreprises sans salarié du CRA - mars 2012

En 2009, les entreprises sans salarié sont proportionnellement très nombreuses sur l'arc méditerranéen, en Alsace Lorraine et en Ile de France. Elles sont plus rares dans le Nord-Ouest.



## DES PROFILS EXPÉRIMENTÉS

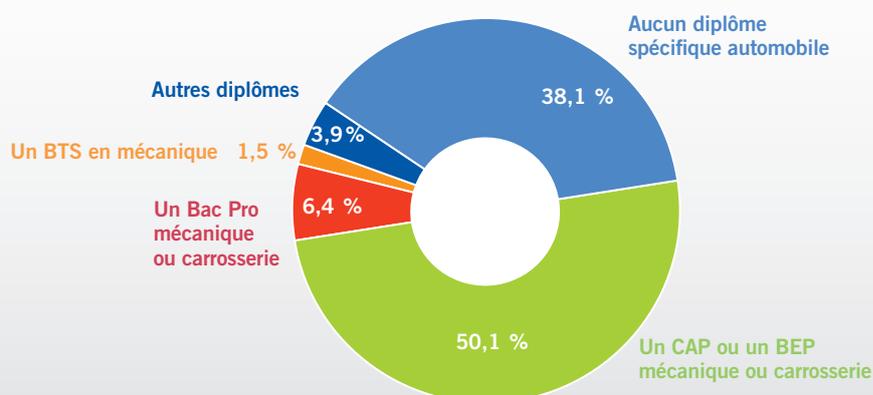
L'âge moyen des entrepreneurs sans salarié est de **43 ans**. Ce sont globalement des personnes ayant un profil expérimenté : **74% d'entre elles ont eu une expérience professionnelle antérieure dans le Commerce et la Réparation Automobile**. Toutefois, en ce qui concerne les vendeurs de véhicules d'occasion, seule la moitié d'entre eux dispose d'une expérience professionnelle préalable.

## DES ENTREPRENEURS TITULAIRES DE CAP

Près des deux tiers des entrepreneurs sans salarié disposent d'un diplôme spécifique automobile. **Pour la moitié d'entre eux, il s'agit d'un CAP/BEP**. Certes, la part des titulaires de Bac Professionnel augmente légèrement parmi les moins de 30 ans (14% pour 6% sur l'ensemble de l'échantillon), mais les titulaires de Bac pro et BTS restent très minoritaires parmi les créateurs d'entreprises sans salarié, alors même qu'ils représentent un quart du marché du recrutement du Commerce et de la Réparation Automobile<sup>1</sup>.

La création d'entreprise semble, pour certains, un recours contre le chômage : 20% des entrepreneurs sans salarié du CRA étaient en effet sans emploi avant leur installation. Toutefois, 60% des entrepreneurs sans salarié étaient, avant leur installation, en poste dans une entreprise du Commerce et de la Réparation Automobile. La situation d'entrepreneur sans salarié est globalement une situation souhaitée par d'anciens salariés qui désirent « être leur propre patron » et « vivre leur passion »<sup>2</sup>.

### " Avez-vous un diplôme automobile ? "



Source : ANFA Observatoire  
Enquête Les entreprises sans salarié du CRA - mars 2012

## DES ACTIVITÉS Tournées VERS L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION

La norme dans les entreprises sans salarié est la **pluralité des activités** (Garage, Vente VO, Carrosserie, etc...). À titre d'exemple, un quart de l'échantillon pratique la carrosserie mais seuls 9% en font leur activité principale. L'entretien et la réparation automobile représentent les principales sources d'activité

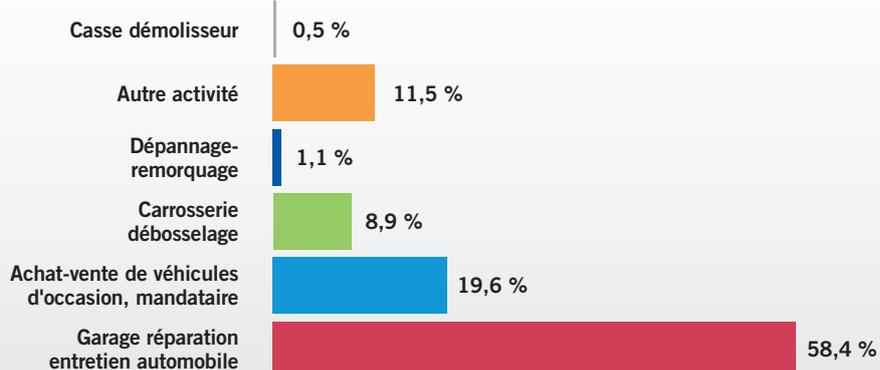
pour les entreprises du CRA sans salarié. Près de 60% en font leur activité principale. 20% des entreprises font de la vente de véhicules d'occasion leur principale activité et 9% sont spécialisées dans la carrosserie ou le débosselage.

1 - Source ANFA - Enquête recrutement 2012

2 - Source ISM (Institut Supérieur des Métiers) pour DGCS - Les Nouveaux entrepreneurs des métiers de la distribution et des services de l'automobile ; avril 2011



### " Quelle activité génère le plus de chiffre d'affaires ? "



Source : ANFA Observatoire  
Enquête Les entreprises sans salarié du CRA - mars 2012

# QUATRE GRANDS TYPES D'ENTREPRISES SANS SALARIÉ DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE

## LES VENDEURS DE VÉHICULES D'OCCASION (VO)

Ce profil représente environ 20% de l'échantillon total et est composé d'environ 40% d'auto-entrepreneurs et 60% d'entreprises individuelles. Les entreprises individuelles disposent d'un résultat net largement supérieur aux auto-entrepreneurs.

Les entrepreneurs sans salarié qui se consacrent à l'achat-vente de véhicules d'occasion ont la particularité de ne pas avoir de local spécifique, le siège de la société étant situé au domicile de l'entrepreneur. Les trois quarts de ces vendeurs de VO ne disposent pas de diplôme automobile et la moitié n'a aucune expérience professionnelle dans le secteur du CRA.

Dans certains cas, les vendeurs de VO sans salarié mettent en vente quelques véhicules dans leurs « jardins », mais la plupart d'entre eux font « tourner » les véhicules les uns après les autres ; certains « gèrent » des flottes à distance.

A 70% la constitution de leur clientèle se fait par Internet.

## LES AUTO-ENTREPRENEURS GARAGISTES

Ils représentent à peu près 15% des entreprises sans salarié du Commerce et de la Réparation Automobile.

La moitié d'entre eux ne disposent pas de local spécifique à leur activité : ils travaillent chez eux, dans leur garage, dans la rue... De ce fait, leur activité est concentrée autour de l'entretien courant.

L'auto-entreprenariat est un complément de revenu pour un quart d'entre eux qui travaillent dans une autre entreprise du CRA. Pour les 75% restants, l'auto-entreprenariat est une solution contre le chômage ou la possibilité de démarrer une entreprise à

moindre frais. Ces entreprises sans autre activité professionnelle complémentaire ont un chiffre d'affaires annuel médian de 16 000€ HT, ce qui ne leur permet pas de vivre de leur activité.

Ces entreprises sont plus présentes dans le tissu urbain qu'en milieu rural et elles sont, semble-t-il, assez isolées : elles ont peu de contacts avec les autres entreprises de la Branche des Services de l'Automobile. Leur isolement et la faiblesse de leur investissement de départ ne leur permettent pas d'effectuer des réparations nécessitant un équipement coûteux (outil de diagnostic, pont, outil d'équilibrage des pneus... etc.).

## LES CAMIONNETTES

Il y en a peu et elles représentent à peine 8% de l'échantillon. En revanche, ce type d'entreprise est relativement nouveau. Cette catégorie regroupe des garages mobiles mais aussi un certain nombre de camionnettes « multiservices », proposant le lavage de voiture mais aussi la tonte de gazon par exemple. Les garages mobiles sont plutôt spécialisés dans l'entretien courant mais certains peuvent être spécialisés dans le changement de pneumatique et la mécanique traditionnelle.

## LES GARAGES DE PROXIMITÉ

Les garages de proximité représentent environ 45% de l'échantillon. Derrière cette catégorie se cachent des profils très divers.

Avec un chiffre d'affaires médian de 120 000€, l'activité semble être légèrement supérieure à celle des autres entrepreneurs sans salarié du secteur. Cependant, le résultat net de l'entreprise ne permet de dégager une rétribution équivalente au SMIC que dans 42% des cas... Dans 58% des cas, l'entrepreneur se verse une rémunération



inférieure au SMIC. L'ISM (Institut Supérieur des Métiers) mentionnait que le taux horaire de ces entreprises était inférieur à 40€ en 2011.

Si l'offre de service de ces garages permet de répondre aux besoins d'une population modeste, elle ne permet pas toujours à ces entrepreneurs de trouver un équilibre financier satisfaisant.

A cet égard, il semble important de distinguer deux types de garages de proximité : ceux situés en monde rural et les autres.

Les garages de proximité sans salarié situés en zone rurale offrent vraisemblablement plus de perspectives que les autres : la proportion de rémunérations inférieures au SMIC n'est que de 30% (58% pour l'ensemble des garages de proximité).

Ces entreprises jouent également un rôle géographique et social important. Pour exemple, 30% des garages de proximité sans salarié des Deux-Sèvres ont déjà pris un apprenti et 24% dans le département de l'Aude. Ces entreprises forment un maillage territorial qui permet de disposer d'un garage à moins de 10 kilomètres de l'ensemble de la population d'un département rural. Ces garages sont, en un sens, eux aussi gardiens de l'état du parc circulant.

## UNE PRÉCARITÉ RÉCURRENTÉ SOUS DIFFÉRENTES FORMES

Certains automobilistes ne sont plus en mesure de faire face aux dépenses d'entretien. Les entreprises sans salarié répondent clairement à ce besoin.

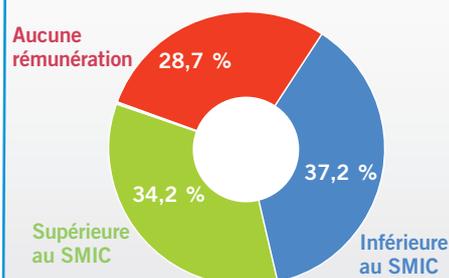
Cette nouvelle forme de consommation permet-elle une forme d'économie inclusive (c'est-à-dire une économie qui favorise un compromis économique acceptable entre les parties) : le service au consommateur se fait-il au détriment de l'entrepreneur ?

## UN TIERS DES ENTREPRENEURS SANS SALARIÉ NE S'EST PAS PAYÉ LE MOIS PRÉCÉDANT L'ENQUÊTE.

Un tiers des entrepreneurs sans salarié ne s'est pas payé le mois précédant l'enquête, un tiers s'est versé une rémunération inférieure au SMIC et le dernier tiers s'est réparti autour d'une rémunération médiane de 1500€.

Spécifiquement, la population des auto-entrepreneurs se verse une rémunération médiane de 200€... alors que seulement un quart d'entre eux occupe un autre poste dans une autre entreprise.

### " Quelle rémunération vous êtes-vous versée le mois dernier ? "

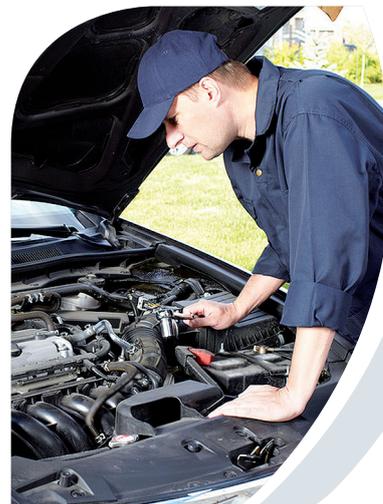


Source : ANFA Observatoire  
Enquête Les entreprises sans salarié du CRA  
- mars 2012

## DES SITUATIONS PLUS AMBIGUËS QU'EN APPARENCE

La typologie formelle d'entreprises sans salarié que nous avons dressée se heurte à un faisceau d'indices troublants (absence de réponse à certaines questions, expression d'une insatisfaction, méfiance exprimée lors des réponses aux questionnaires, faiblesse des résultats nets et des chiffres d'affaires). Max Weber, père de la sociologie, soulignait que le type-idéal était une « utopie » qui ne parvenait pas à recouper les phénomènes réels. C'est particulièrement le cas dans le cas présent : en créant des portraits de certaines

de ces entreprises interrogées, en utilisant les « écoutes discrètes » des entreprises lors de la passation du questionnaire, on s'aperçoit que des formes de travail précaire sont présentes de façon transverse à toutes les typologies d'entreprises. L'absence de signalétique, la précarité de certains locaux sont d'autres indices qui font douter de la solvabilité de certaines entreprises et de leur capacité d'investissement. Même s'il est vraisemblable qu'une partie des transactions se fasse « de la main à la main », l'Observatoire ne pense pas que les constats sur cette précarité économique doivent être amendés.



## QUEL AVENIR POUR LES ENTREPRISES SANS SALARIÉ ?

Globalement, l'entrepreneur du CRA sans salarié est plutôt d'origine populaire : il a été ouvrier dans la réparation automobile. Comme il s'agit plutôt de profils expérimentés, certains d'entre eux ont vraisemblablement un profil de chef d'atelier. Le sociologue Bernard Zarca soulignait, déjà en 1979, que cette population ne disposait que de peu de moyens matériels et avait peu de compétences en gestion d'entreprise.<sup>3</sup>

Tandis qu'autrefois prévalait un modèle de transmission d'entreprise de l'ancien chef d'entreprise vers son chef d'atelier, il semble qu'un modèle de rupture de contrat de travail, suivi de la création d'une nouvelle entreprise, prévale aujourd'hui. Le salariat automobile permet-il aujourd'hui de racheter une entreprise ?

S'il est important de constater, à travers le développement des entreprises sans salarié, que l'esprit d'entreprise et d'indépendance



existe toujours, il convient de s'inquiéter de la faiblesse de l'investissement de départ de ces entreprises. La fragilité des situations financières des entreprises sans salarié ne leur permet notamment pas l'embauche d'un salarié. L'INSEE a déjà démontré que plus l'investissement de départ d'une entreprise est faible, plus ses chances de survie sont limitées.

L'enjeu est donc de savoir s'il faut, et comment, aider ces entreprises à passer le cap du salariat, à favoriser leur mise aux normes environnementales et sociales et à leur permettre d'accéder à une forme d'investissement. Si une partie de ces entrepreneurs, sans diplôme automobile,

sans expérience, sans local ou outillage, sont difficilement intégrables dans des dispositifs de mobilité alternative, au moins la moitié d'entre eux, particulièrement en monde rural, sont bien intégrés aux autres entreprises du secteur automobile : ils peuvent constituer des relais de transport proches des populations les plus modestes. Il est donc souhaitable de pouvoir intégrer ces entreprises dans des dispositifs favorisant les nouveaux services de mobilité (flottes partagées etc...).

<sup>3</sup> - Bernard Zarca. *Artisanat et trajectoires sociales*. In: *Actes de la recherche en sciences sociales*. Vol. 29, septembre 1979. *Les classes-enjeux*. pp. 3-26.

### Le projet TEE

L'Observatoire de l'ANFA, dans le cadre de sa mission d'étude et de recherche, en lien avec la Chaire Distribution et Services de l'Automobile de l'ESSCA, le GERPISA et le LAUREPS, a répondu à un appel d'offres à plusieurs volets émis par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, sur les « nouveaux services » de mobilité (projet nommé **TEE** pour « Transition(s) à long terme vers une économie écologique »). **Il s'agit notamment sur la période 2011-2012 d'étudier la capacité des professionnels de l'automobile à intégrer les nouveaux services liés à la mobilité décarbonée.**

Le projet, dont fait partie l'enquête zéro salarié, tend plutôt à démontrer que les logiques professionnelles observées et les capacités d'adaptation, dont des professionnels de l'automobile ont fait preuve par le passé, permettent de faire l'hypothèse de leur capacité à muter vers d'autres services au profit d'une économie plus écologique.

Ces services sont déjà repérables chez une partie d'entre eux : rôle de prescripteur en matière d'achat, de réparation, de prêt de véhicules pour assurer la continuité de la mobilité, location de véhicules à des associations, à des ménages, inclusion d'une offre de location/prêt complémentaire à l'achat de voiture...

Projet financé à travers la réponse à un appel d'offres du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

