

# SITUATION DU SECTEUR DU COMMERCE ET DE LA REPARATION AUTOMOBILE EN FRANCE PAR RAPPORT AU RESTE DE L'EUROPE

Travaux réalisés dans le cadre du dossier « Prospective 2022 dans le commerce et la réparation automobile ».

Ce dossier est édité par l'Observatoire de  
L'Association Nationale pour la Formation Automobile  
**Service études et prospectives**

[observatoire@anfa-auto.fr](mailto:observatoire@anfa-auto.fr)

A participé à cette édition :  
Jocelyn GOMBAULT

Edition 09/2015, Carquefou (44)  
27 pages

## TABLE DES MATIERES

---

Situation du secteur du commerce et de la réparation automobile en France par rapport au reste de l'Europe	1
Préalable au dossier Prospective 2022 dans le commerce et la réparation automobile.	1
Table des matières	2
Préalable au dossier Prospective 2022 dans le commerce et la réparation automobile.	3
Comparaisons des pays étudiés selon différents indicateurs	4
Le Parc automobile européen	4
Parc automobile par ménage	6
Achats de véhicules neufs et d'occasion	8
Les contraintes qui pèsent sur l'automobile.	11
Usages de l'automobile	13
L'effet de la consommation automobile des ménages sur l'emploi sectoriel	14
Structure du commerce et de la réparation automobile.	17
Analyse des situations de la consommation automobile pays par pays.	19
Italie	19
Espagne	20
Portugal	20
Royaume-Uni	22
Allemagne	23
Pologne	25
Quelles instructions pour la France ?	25

## PREALABLE AU DOSSIER PROSPECTIVE 2022 DANS LE COMMERCE ET LA REPARATION AUTOMOBILE.

L'hypothèse que creuse le présent travail est qu'une meilleure compréhension des fonctionnements de l'emploi dans le CRA des pays européens peut nous permettre de comprendre notre propre situation. A cet effet, un travail de comparaison à l'échelle européenne semble nécessaire afin d'identifier les variables qui permettent à l'emploi du commerce et de la réparation automobile de créer ou de détruire de l'emploi. Ces variables ne sont compréhensibles qu'à partir du moment où l'on appréhende un peu mieux la structure de la consommation des pays, la situation socio-économique de chaque pays et ses modes de consommation automobile.

On peut donc présenter ce dossier ainsi : Comment fonctionne l'économie et l'emploi en France par rapport aux autres pays européens limitrophes et qu'est ce qui explique la singularité de l'emploi dans le CRA en France ?

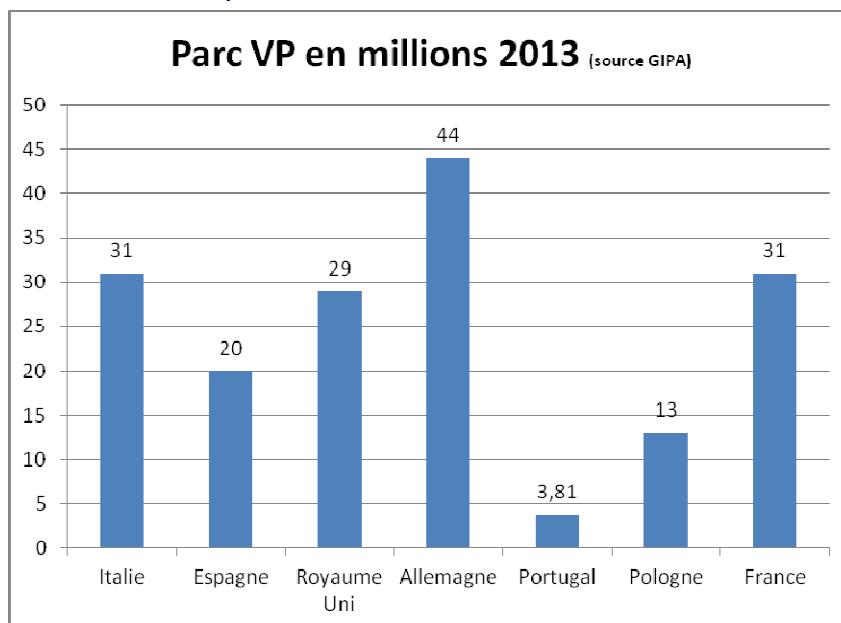
Les travaux ci-après s'appuient sur des comparaisons entre 7 pays différents : l'Italie, l'Espagne, le Royaume Uni, l'Allemagne, le Portugal, la Pologne et la France.

Ces travaux confronteront des sources publiques (Eurostat) - sources qui peuvent avoir leurs limites au regard de protocoles d'interrogation toujours légèrement différents selon les pays - et des sources d'enquêtes privées, (GIPA, Cetelem...) moins exhaustives que les sources publiques, elles sont en revanche réalisées selon le même protocole.

Nous essaierons de comprendre les différents indicateurs dans un premier temps en analysant les différences entre les pays. Dans un deuxième temps nous essayerons de comprendre les systèmes de fonctionnement des usages de l'automobile pays par pays pour enfin tenter d'appréhender ce que cette approche peut nous apporter dans la compréhension du système français et à quels indicateurs il faut être vigilant pour prévoir l'évolution de l'emploi salarié dans le commerce et la réparation automobile.

## COMPARAISONS DES PAYS ETUDIES SELON DIFFERENTS INDICATEURS

### Le Parc automobile européen



Avec 44 millions de véhicules en circulation, l'Allemagne dispose du premier parc automobile en Europe. Le parc français est comparable au parc italien en volume malgré une population plus importante en France. Deux pays disposent d'un parc sensiblement plus faible que les autres : le Portugal et la Pologne. Le Portugal à cause d'une population sensiblement plus faible que ses voisins, la Pologne et dans une moindre mesure le Portugal aussi à cause d'un niveau de développement plus faible que ses voisins (PIB par habitant de 13500€/habitant en Pologne - 21000€/habitant au Portugal - 44000€/habitant en France srce FMI 2013).

tendance de croissance du parc (GIPA)	
<b>Italie</b>	Croissance régulière mais légère baisse en 2013
<b>Espagne</b>	Croissance régulière mais légère baisse en 2013
<b>Royaume Uni</b>	Croissance régulière
<b>Allemagne</b>	Croissance régulière
<b>Portugal</b>	Croissance régulière mais légère baisse en 2013
<b>Pologne</b>	Croissance régulière
<b>France</b>	Croissance régulière mais légère baisse en 2013

Selon le GIPA, dans les pays latins d'Europe, le parc automobile a accusé une légère régression en 2013 tandis que les parcs européens anglo-saxons sont en progression constante. Le parc polonais est par ailleurs en pleine constitution et en croissance économique forte.

	âge du parc (source GIPA : enquête conducteur 2013)	Revenu médian en euros (Eurostat) en 2012
Italie	8,4	13.322
Espagne	9,4	11.637
Royaume Uni	7,3	20.315
Allemagne	8,35	18.522
Portugal	10,1	8.880
Pologne	12,2	5.396
France	8,7	19.583

Le revenu médian au Royaume-Uni est le plus élevé parmi les pays d'Europe étudiés (20 315€/habitant en 2012 – srce Eurostat). C'est aussi le pays ayant le parc automobile le plus jeune. A l'inverse la Pologne avec un revenu médian de 5 396€ ou le Portugal avec un revenu médian de 8 880€ ont les revenus médians les plus faibles des pays étudiés. Il est assez cohérent que leurs parcs automobiles soient aussi les plus âgés. Il est à noter qu'il existe peu de différences d'âge du parc entre l'Italie et la France alors que le revenu médian est significativement plus élevé en France. Il faut donc identifier le poids d'autres contraintes qui pèsent sur le budget des ménages français pour mieux appréhender la situation du parc automobile.

Kilométrage moyen au compteur (en milliers de km) source GIPA 2013	
Italie	86
Espagne	123
Royaume Uni	61
Allemagne	129
Portugal	136
Pologne	158
France	121

L'âge du parc est assez lié au kilométrage moyen des véhicules : au Portugal et en Pologne où le parc est le plus vieux, le kilométrage moyen est largement plus élevé que les autres pays européens. La France dispose d'un kilométrage au compteur identique à celui de l'Espagne ou de l'Allemagne. Le Royaume Uni se distingue par un âge de parc le plus faible parmi les pays européens étudiés mais aussi par un kilométrage moyen au compteur particulièrement faible. On peut d'ores et déjà supposer que le parc britannique fasse l'objet d'un renouvellement plus rapide que dans les autres pays européens.

Part du Diesel (source Gipa 2013)	
Italie	42%
Espagne	60%
Royaume Uni	31%
Allemagne	27%
Portugal	49%
Pologne	32%
France	61%

La motorisation du parc est liée à la fiscalité des carburants en vigueur dans chaque pays. Les pays ayant défini une fiscalité peu coercitive sur le Diesel (France, péninsule ibérique), se retrouvent naturellement parmi les pays disposant d'un parc à forte teneur en véhicule diesel (France : 61% de véhicules Diesel ; Espagne : 60% de véhicules Diesel). Ce sont des notions qui renvoient à ce qui est considéré comme polluant ou non par les législateurs de chaque pays (le CO2 ou les particules). L'Allemagne se distingue par un poids particulièrement faible du diesel.

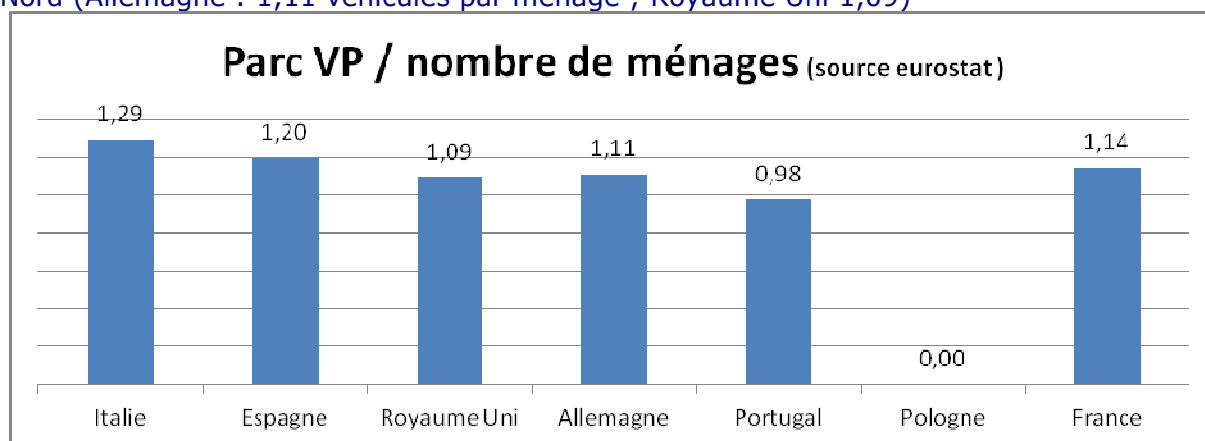
Part des premières mains parmi le parc de voiture (GIPA)	
<b>Italie</b>	68%
<b>Espagne</b>	67%
<b>Royaume Uni</b>	31%
<b>Allemagne</b>	37%
<b>Portugal</b>	41%
<b>Pologne</b>	19%
<b>France</b>	34%

La part des véhicules de première main parmi l'ensemble des véhicules possédés dans chaque pays offre des contrastes importants selon les pays. Les automobilistes italiens et espagnols achètent leurs véhicules neufs jusqu'à leur mise au rebut, alors que les consommateurs de France, d'Allemagne et du Royaume Uni échangent d'avantage des véhicules d'occasion.

On peut supposer que des pratiques culturelles et sociologiques soient les mieux à même d'expliquer ces comportements d'achat.

## Parc automobile par ménage

En moyenne en Europe, il y a globalement un véhicule par ménage. Une moyenne plus élevée dans les pays latins comme l'Espagne (1,20 véhicule par ménage), l'Italie (1,29 véhicule par ménage) ou encore la France (1,14 véhicule par ménage) que dans les pays du Nord (Allemagne : 1,11 véhicules par ménage ; Royaume Uni 1,09)



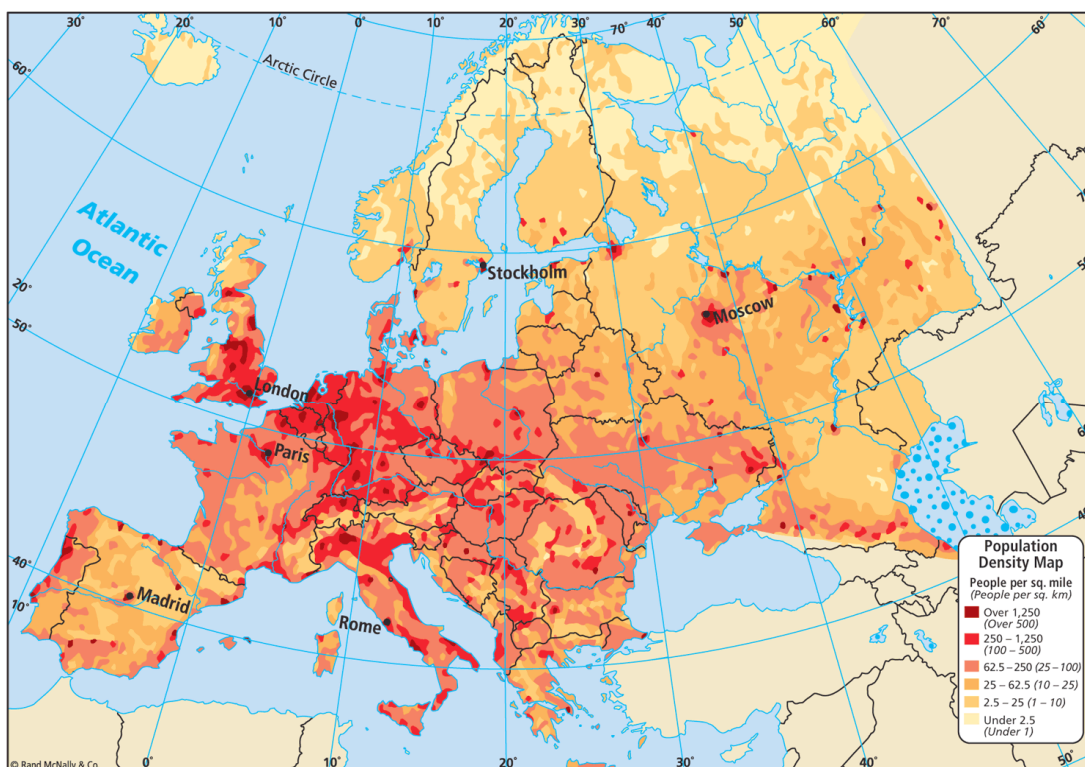
<sup>1</sup> Source Eurostat

Deux effets combinés semblent expliquer ces grandes différences :  
 Le coût de l'automobile comparé au budget des ménages d'une part. Par exemple selon le Daily Mail<sup>2</sup>, le Royaume Uni a les coûts d'usage automobile parmi les plus élevés d'Europe notamment à cause des taxes pétrolières importantes et des coûts d'assurance parmi les plus élevés d'Europe. Ce qui pourrait limiter non pas l'équipement automobile du pays mais plutôt la possession d'automobiles par les particuliers.  
 Par ailleurs, le pouvoir d'achat plus faible au Portugal que dans les autres pays nous permet de comprendre un plus faible équipement.

La densité de population d'autre part : l'Angleterre et l'ouest de l'Allemagne représentent les zones les plus intensément peuplées d'Europe. L'engorgement du trafic routier, la complication à trouver des parkings, la présence de transports collectifs sont des éléments qui nuisent au développement du parc automobile. Au Sud de l'Europe, en France ou en Pologne, des pays moins densément peuplés, l'automobile est beaucoup plus indispensable. Comparativement au nombre de ménages, le parc français est moins développé que dans les pays du Sud. Paris et Londres représentent de très loin les deux plus grandes métropoles d'Europe. Il est possible que la présence de ces grandes métropoles jouent un rôle sur le plus faible développement du parc britannique et français : le parc diminue fortement sur ces zones très urbanisées.

L'Italie est un pays plus intensément peuplé que l'Espagne ou la France mais l'indicateur peut être légèrement déformé dans la mesure où le nombre de divorce est trois fois plus important en France et Espagne qu'en Italie (ou en Irlande). Donc il y a moins de ménage en Italie proportionnellement à la population et in fine un nombre de voiture par ménage plus important.

#### Densité de population en Europe



Diviser le nombre de véhicules en circulation par le nombre de ménages permet d'évaluer la taille du parc mais ne permet pas d'évaluer la possession automobile des ménages. Le BIPE développe un indicateur de taux d'équipement automobile des ménages (c'est-à-

<sup>2</sup> <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2514297/3-500-year-makes-Britain-expensive-place-run-car.html>

dire le nombre de ménage disposant effectivement d'une voiture). On retrouve le parc italien comme le plus élevé d'Europe avec 607 ménages équipés pour 1000 ménages vraisemblablement autant du à la faiblesse du dénominateur que de la taille importante du numérateur. Le taux d'équipement des ménages espagnols est en revanche beaucoup plus faible (481 véhicules pour 1000 ménages : un des plus faibles d'Europe avec le Portugal). Il faut aussi souligner que les ménages espagnols sont moins propriétaires des voitures particulières que les Italiens : les véhicules neufs sont achetés à 64% par les ménages en Italie tandis qu'en Espagne les ménages ne représentent que 43% des achats des Véhicules neufs : le reste étant acheté par les entreprises et collectivités.

Taux d'équipement automobile des ménages (srce BIPE 2010) pour 1000	
Italie	607
Espagne	481
Royaume Uni	504
Allemagne	514
Portugal	422
Pologne	Nc
France	497

Le taux d'équipement par ménage permet aussi de constater que la France se situe plutôt dans une moyenne basse en Europe. Environ un ménage sur deux est équipé en véhicule automobile. Ce qui signifie grosso modo que l'autre moitié du parc est composé de « deuxièmes voitures » et de véhicules appartenant aux entreprises.

## Achats de véhicules neufs et d'occasion

Dans une moindre mesure, les composantes du parc automobile italien sont assez proches des composantes du parc automobile français : des achats de VN sont aussi plutôt le fait des particuliers en France (55%). Même si ce ratio ne cesse de baisser au profit des entreprises. En dehors de l'Italie, cette configuration est rare en Europe : les marchés anglo-saxons et tout particulièrement allemands sont dominés par les achats des entreprises.

Taux d'achat des ménages (observatoire cetelem 2013) basé sur les immatriculations de 2012	
Italie	3,8%
Espagne	1,9%
Royaume Uni	3,3%
Allemagne	3,1%
Portugal	1,2%
Pologne	nc
France	4,0%

De fait 4% des ménages français ont acheté un véhicule neuf en 2012 et assez semblablement 3,8% des ménages italiens sont dans cette même configuration : en comparaison seuls 1,9% des ménages espagnols et 1,2% des ménages portugais ont acheté une véhicule neuf en 2012. Compte tenu de la marge moyenne supérieure pratiquée sur un achat aux particuliers et sur un achat auprès des entreprises, on pourrait considérer, en comparaison des autres marchés européens, que le marché français pourrait constituer un marché finalement potentiellement favorable aux VN.



### Calendrier des primes à la casse en Europe

Les primes à la casse peuvent influencer temporairement sur le développement des immatriculations de VN. Pour rappels voici les calendriers des principales primes à la casse européenne :

- France : de 2008 à 2010
- Grande Bretagne : de 2009 à mars 2010
- Espagne : de 2008 à 2009
- Allemagne : de Janvier à Septembre 2009
- Italie : de 2008 à 2009

Les coûts d'achats d'un véhicule neuf ne sont toutefois pas les mêmes en Europe. Le coût moyen d'un véhicule acheté en Italie est de 2000€ inférieur au coût moyen d'un véhicule acheté en France. Sans surprise c'est en Allemagne que le coût moyen d'achat d'un véhicule neuf est le plus élevé des pays d'Europe étudiés.

3

	Coût moyen d'achat d'un véhicule neuf en 2014 (srce ICTT)
<b>Italie</b>	21730,00
<b>Espagne</b>	23636,00
<b>Royaume Uni</b>	25533,00
<b>Allemagne</b>	28870,00
<b>Portugal</b>	27054,00
<b>Pologne</b>	nc
<b>France</b>	23776,00

En revanche, le coût moyen d'achat élevé d'un véhicule neuf au Portugal fait apparaître que cet indicateur n'informe pas nécessairement que sur le niveau de développement d'un pays mais aussi sur la répartition du pouvoir d'achat entre les membres de sa population ainsi que sur la nature du propriétaire du véhicule.

En effet, il apparaît que les ménages sont assez rarement majoritairement propriétaires

	Parts des particuliers parmi les achats de VN (Observatoire Cetelem 2013)
<b>Italie</b>	64%
<b>Espagne</b>	43%
<b>Royaume Uni</b>	44%
<b>Allemagne</b>	40%
<b>Portugal</b>	44%
<b>Pologne</b>	nc
<b>France</b>	55%

de leurs véhicules en Europe. C'est en France et en Italie que la part des propriétaires particuliers est la plus importante. Dans les autres pays, ce sont les entreprises (Flottes,

<sup>3</sup> Il existe encore aujourd'hui en France des primes à la casse mais qui ne concernent que l'achat de véhicules électriques ou hybrides. Ce qui constitue une mesure plus anecdotique que les grandes primes à la casse post-2008

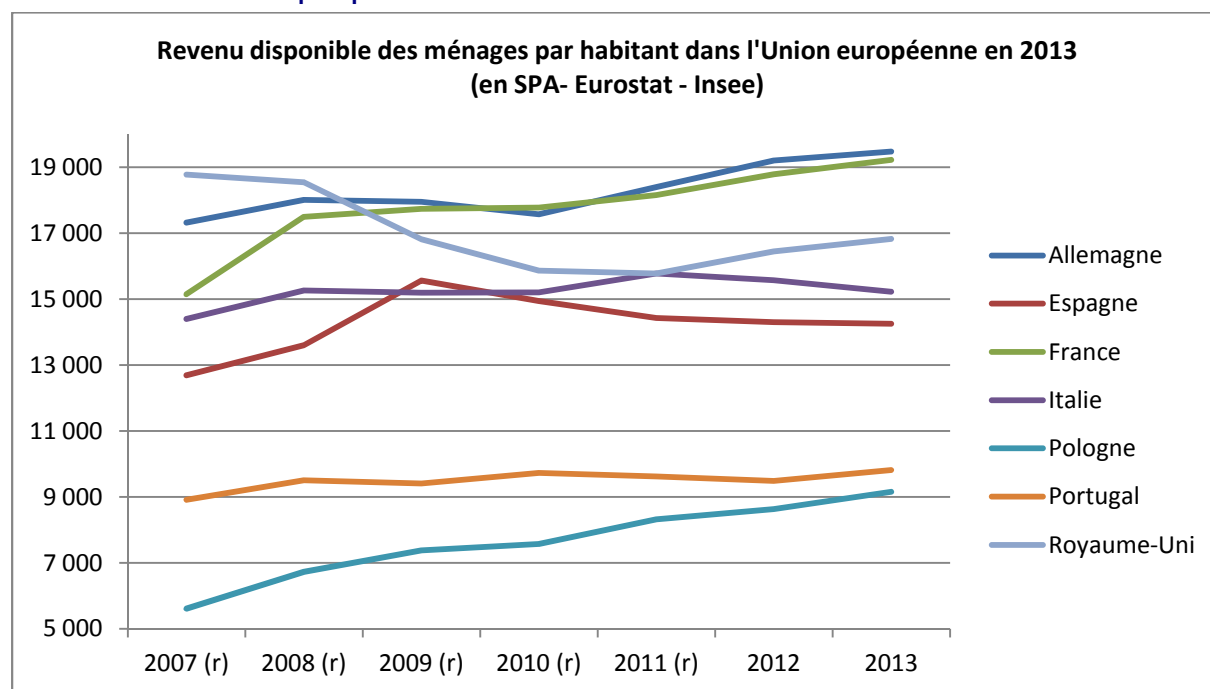
loueurs, immatriculations sur parc) qui immatriculent le plus de véhicules neufs ; La France est le pays d'Europe où la part de particuliers parmi les achats de VN est la plus importante et c'est en Allemagne où la part de particuliers parmi les achats de VN est la plus faible. Il semble que plus les particuliers sont propriétaires de leurs voitures, moins le coût du VN soit élevé et a contrario, les entreprises achètent des voitures plus chères.

L'indicateur Eurostat concernant la « part des ménages par pays ne possédant pas les ressources nécessaires à l'achat d'une automobile » (neuve ou d'occasion dans ce cas précis) semble confirmer la plus forte capacité des ménages français et italiens à acheter un véhicule. Il confirme aussi que l'achat de véhicules est plus compliqué chez les populations les plus pauvres d'Allemagne et de Grande Bretagne. Elle confirme aussi que les pays moins développés, c'est-à-dire disposant d'un PIB par habitant plus faible (Portugal, Pologne) rencontrent des difficultés structurelles fortes à équiper tous les ménages en automobile : plus de 10% des populations de ces pays n'ont simplement pas les moyens pour acheter un véhicule.

<b>Part des ménages ne possédant pas les ressources nécessaires pour acheter une automobile. Eurostat 2010</b>	
<b>Italie</b>	<b>2,3%</b>
<b>Espagne</b>	5,9%
<b>Royaume Uni</b>	6,1%
<b>Allemagne</b>	5,0%
<b>Portugal</b>	10,2%
<b>Pologne</b>	11,9%
<b>France</b>	<b>3,6%</b>

La France et son système redistributif pourrait permettre à une frange de la population d'acheter un véhicule neuf... mais l'explication ne tient pas pour l'Italie dont le système économique est plus libéral... et qui plus est dont le revenu moyen est plus faible et surtout dont le revenu disponible chute depuis deux ans. Donc pour mieux comprendre la consommation des ménages, il faut sans doute mieux comprendre la structure du budget des ménages européens.

## Les contraintes qui pèsent sur l'automobile.



4

La consommation automobile est assez logiquement limitée par le pouvoir d'achat que les ménages européens peuvent y consacrer. A la base de ce raisonnement, le revenu disponible des ménages européens nous montrent déjà des différences sensibles entre les pays. La France et l'Allemagne disposent du revenu disponible le plus élevé dans l'Union Européenne, suivis par le Royaume Uni et l'Italie. Parmi les pays étudiés, le Portugal et la Pologne disposent d'un revenu disponible pratiquement deux fois plus faible que la France et l'Allemagne. Il peut être assez cohérent de penser qu'un Portugais ou un Polonais moyen rencontre d'avantage de difficultés pour acheter un véhicule neuf qu'un Allemand et fasse entretenir plus fréquemment son véhicule dans un petit garage que dans une grosse concession.

Notons qu'au Royaume-Uni, le revenu disponible des ménages a été affecté par la dévaluation de la Livre sterling.

Toutefois, le revenu disponible des ménages ne saurait être le seul indicateur à retenir pour comprendre la structure de la consommation automobile des ménages. Certaines dépenses sont arbitrables par les ménages et d'autres dépenses sont contraintes : elles sont débitées en début de mois. La principale dépense contrainte des ménages en Europe, c'est le logement. Le logement représente de 16% des dépenses des ménages au Portugal à plus de 25% des dépenses des ménages en France (Eurostat 2010).

Selon la part des dépenses consacrées au logement, la part dédiée aux autres dépenses dont l'automobile fait partie, est donc plus ou moins importante. Contrairement au logement ou au revenu disponible des ménages, le coût d'achat d'une automobile (en excluant quelques taxes de luxe, de circulation ou d'immatriculation) est à peu près homogène en Europe. L'achat d'une automobile neuve ou d'occasion, le choix d'un garage bon marché ou non constituent donc des variables d'ajustement du budget des consommateurs européens.

<sup>4</sup> SPA = standard de pouvoir d'achat : unité monétaire artificielle utilisée pour neutraliser les différences de niveaux de prix entre les pays.

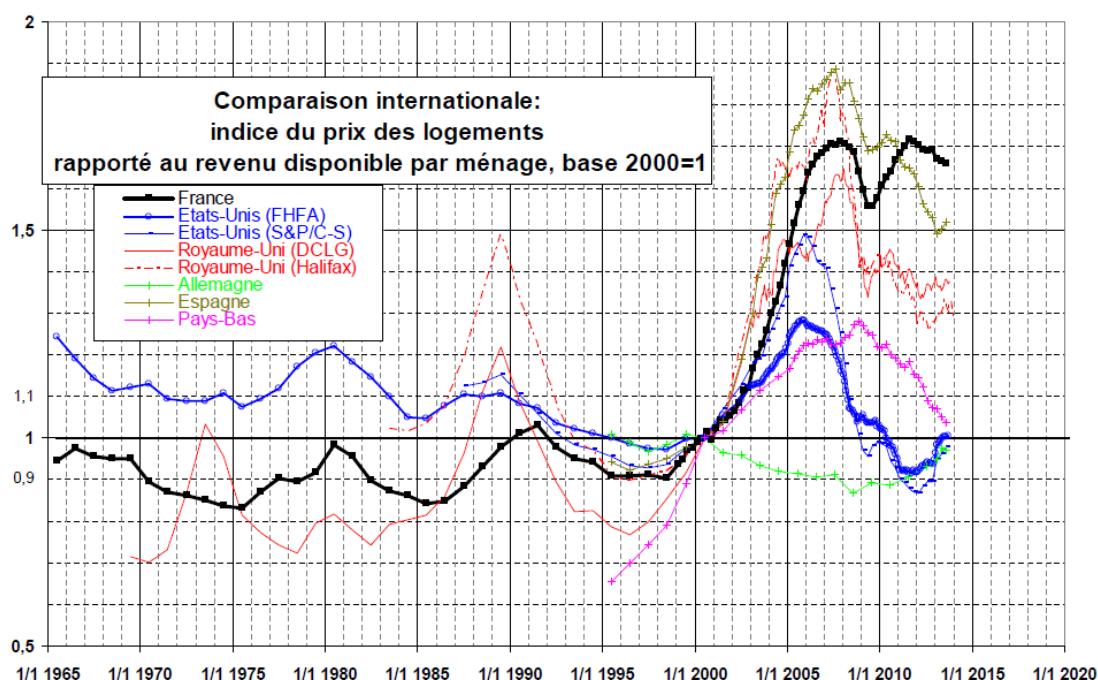
	Indice de coût totaux du logement (Deloitte 2012) EU=1
Italie	0,98
Espagne	0,77
Royaume Uni	1,32
Allemagne	1,26
Portugal	0,44
Pologne	0,43
France	1,31

Si l'on considère que le coût total moyen du logement (Logement + charges + impôts) en Europe=1, alors le coût du logement en France coûte 1,31 (1/3 plus cher que dans le reste de l'Europe) mais le coût du logement ne coûte que 0,43 en Pologne (moitié moins cher que dans le reste de l'Europe).

L'indice des coûts du logement du cabinet Deloitte montre clairement que le coût généré par le logement peut être problématique en France et au Royaume Uni tandis qu'au Portugal, en Pologne ou en Espagne depuis le percement de la bulle spéculative immobilière, le logement ne constitue pas nécessairement l'essentiel des problèmes du pouvoir d'achat des ménages primo-accédants de ces pays (le chômage ou le niveau de vie constituant des freins au pouvoir d'achat nettement plus importants).

## Comparaison internationale (1)

- France, Etats-Unis et Royaume-Uni: des tendances longues similaires sur 1965-2000
- Diversité des évolutions selon le pays



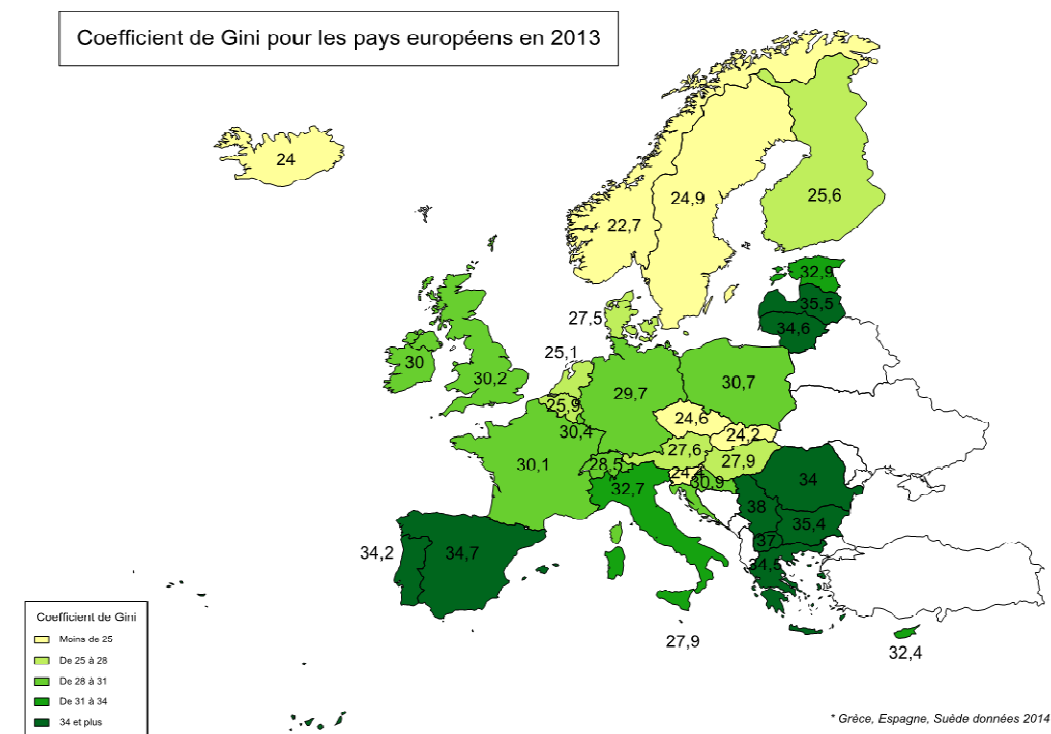
Source: CGEDD d'après INSEE, bases de données notariales, indices Notaires-INSEE désaisonnalisés, Freddie Mac, FHFA, R.Shiller, US Bureau of Economic Analysis, Census Bureau, UK DCLG, UK National Statistics, Halifax

Source Jacques Friggit (Commissariat Général à l'Ecologie et au Développement Durable) : support de cours ENPC

La plupart des pays européens ont subi une forte augmentation des prix de l'immobilier entre 2000 et 2010 à l'exception notable de l'Allemagne qui a été épargnée par le phénomène. En Espagne ou en Irlande, la crise économique et financière de 2008 a généré des éclatements des bulles spéculatives immobilières. En France, les prix

immobiliers ont démarré une douce décroissance depuis 2012. Il faudrait toutefois atteindre un niveau de prix immobilier rapporté au revenu des ménages équivalent à celui de 2002 pour retrouver le pouvoir d'achat automobile perdu par les ménages français durant cette période.

Enfin, nous l'avons vu lors du chapitre sur les prix moyens des VN, il est difficile de comprendre la consommation automobile d'un pays sans comprendre la répartition des revenus dans ce pays. A cet effet, le coefficient de Gini est sans doute un indicateur perfectible mais il permet d'évaluer la répartition du pouvoir d'achat entre les plus riches et les plus pauvres d'un pays. Il permet donc d'évaluer le niveau d'inégalité des revenus des différents pays.



Suite à la crise de 2008 et à la montée du chômage en Espagne, le coefficient de Gini de l'Espagne s'est considérablement dégradé pour être aujourd'hui le plus élevé des pays d'Europe occidentale ; alors que pour le Portugal, la situation inégalitaire de la répartition des revenus est plus structurelle dans le pays.

## Usages de l'automobile

Kilométrage annuel moyen (en milliers)	
Gipa 2013	
Italie	12
Espagne	12
Royaume Uni	8
Allemagne	13
Portugal	13
Pologne	14
France	13

Avec 8000 km par an, les britanniques sont ceux qui roulent le moins en Europe. Un Polonais roule pratiquement deux fois plus qu'un Anglais. Cela se ressent fortement sur le parc en circulation. Pour autant, cette statistique ne tient compte que des véhicules mis à disposition permanente des ménages et non des véhicules en location courte durée ou autopartage.

## L'effet de la consommation automobile des ménages sur l'emploi sectoriel

	Quantité d'emploi salarié dans les NACE Commerce et réparation d'automobile et de motocycles (en milliers) - Eurostat 2e trim 2008	Quantité d'emploi salarié dans les NACE Commerce et réparation d'automobile et de motocycles (en milliers) - Eurostat 2e trim 2013	evolution emploi 2008-2013 - srce eurostat
<b>Italie</b>	451,6	413,4	-8,5%
<b>Espagne</b>	381,8	286,2	-25,0%
<b>Royaume Uni</b>	517,3	450,2	-13,0%
<b>Allemagne</b>	798,0	872,7	9,4%
<b>Portugal</b>	122,7	81,4	-33,7%
<b>Pologne</b>	290,1	298,0	2,7%
<b>France</b>	433,5	382,4	-11,8%

L'Allemagne dispose à ce jour du plus grand volume de salarié dans le commerce et la réparation automobile en Europe. Il s'agit aussi du pays où le nombre de salarié progresse le plus conséquemment.

La Pologne, dont le parc est en plein développement est également l'autre pays où le nombre de salarié de l'entretien et de la réparation automobile progresse en Europe.

Sinon, d'une manière générale l'emploi dans le commerce et la réparation automobile régresse partout en Europe et parfois à des niveaux particulièrement alarmant dans la péninsule ibérique : ainsi le nombre de salarié du CRA a chuté d'un quart en 5 ans en Espagne et au Portugal, le nombre de salarié du CRA a été amputé d'un tiers en 5 ans. Cela étant, le nombre de salarié du commerce et de la réparation automobile au Portugal reste particulièrement élevé au regard du parc en circulation.

Le nombre de salarié du CRA régresse autour de 10% en 5 ans en France, au Royaume Uni et Italie. Loin de la situation de la péninsule ibérique, la situation de l'emploi dans le CRA dans ces trois pays reste préoccupante. Il est vraisemblable que les prix de l'immobilier en France et au Royaume Uni aient une responsabilité dans cette situation.

En travaillant sur les situations régionales françaises, nous savons qu'un volume de parc génère un volume de réparateurs de voitures à peu près proportionnel ; En Europe ce ratio varie du simple au double.

**Indice : nombre de voiture par salarié du CRA (incl. Commerce de gros) en 2013 (GIPA/Eurostat)**

Italie	75,0
Espagne	69,9
Royaume Uni	64,4
Allemagne	50,4
Portugal	46,8
Pologne	43,6
France	81,1

Il y a 1 salarié du commerce de l'entretien et de la réparation automobile en Pologne pour 44 voitures en circulation. En Allemagne, ce ratio atteint 1 salarié pour 50 voitures. En Espagne il y a 1 salarié pour 70 véhicules et en France 1 salarié du CRA pour 81 véhicules.

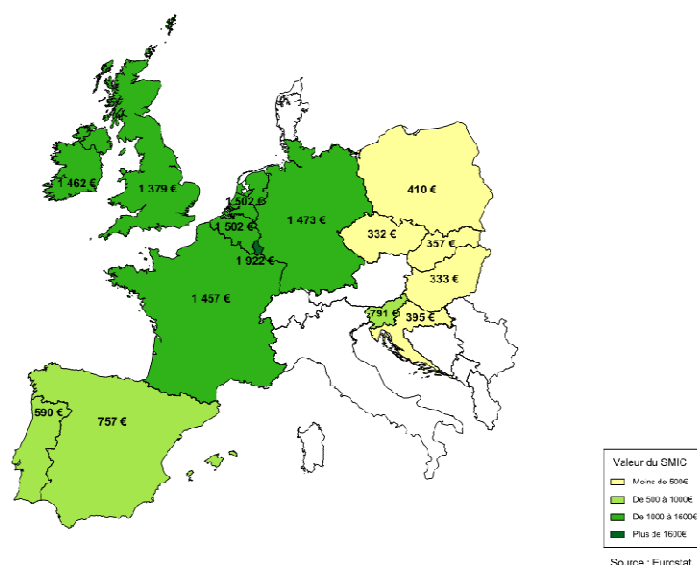
Pourquoi dans certains pays le parc génère-t-il autant de salariés et pourquoi, en France, le parc en génère-il aussi peu de salariés ?

Vraisemblablement 3 explications se superposent : le coût du travail, la durée du travail et la présence d'entreprises sans salarié.

Le coût du travail d'abord : le coût de l'heure de travail en France est de 35,41€ : avec la Belgique et le Luxembourg, c'est le coût horaire le plus élevé d'Europe. Avec des politiques de bas salaires, l'Allemagne dispose d'un coût de main d'œuvre de 32,68€ et de 21,40€ au Royaume Uni. Le coût horaire Portugais est de 12,13€ et le coût horaire polonais est de 7,39€ (Sources Enquêtes ECMO Eurostat 2013). Il est vraisemblable que plus le coût du travail est faible, plus une activité peut générer de l'emploi.

Le temps de travail ensuite. On l'ignore souvent mais si la durée légale du travail Française est la plus courte en Europe, la durée hebdomadaire moyenne du travail en France est en revanche loin d'être la plus courte d'Europe. La France utilise relativement peu de temps partiels comparativement aux autres pays européens (cf Dares Analyses, Juillet 2013 n°47). L'Allemagne dispose ainsi d'une durée hebdomadaire moyenne du travail inférieure à la durée du travail en France : Or un temps de travail mieux reparti permet d'avantage de créations de postes de travail.

Valeurs du SMIC en Europe



SMIC au 1 janv. 2015.

Enfin, dernier point important : Si une activité ne génère pas de salariat, elle peut générer une activité de travail indépendant sans salarié. Nous le savons grâce à l'étude de l'observatoire « les entreprises sans salarié du commerce et de la réparation automobile » le nombre d'entreprise sans salarié a bondi en France depuis 10 ans.

Part des entreprises sans salarié du CRA / total entreprises CRA (source eurostat 2010)	
Italie	68,1%
Espagne	52,6%
Royaume Uni	18,8%
Allemagne	49,3%
Portugal	54,0%
Pologne	61,7%
France	63,7%

Les chiffres présentés ci-dessus par Eurostat intègrent vraisemblablement les entreprises aux effectifs inconnus aux entreprises sans salariés puisque selon les chiffres INSEE Sirene 2011, les entreprises sans salariés représentent 47% des entreprises du CRA (un chiffre toujours en croissance).

En revanche la comparaison du ratio entreprises sans salarié/ensemble des entreprises du CRA (a priori collecté selon la même méthodologie) permet de s'apercevoir de situations européennes particulièrement contrastées. :

De 64% d'entreprises sans salariés en France à 68% en Italie ou ces entreprises représentent un poids très important, ce taux descend à 49% en Allemagne et même 19% au Royaume Uni. On peut effectivement penser ainsi que l'emploi qui ne se crée pas dans les entreprises se créent d'une certaine manière dans les postes d'artisans des lorsqu'ils créent une entreprise.

S'il peut sembler surprenant qu'un pays très libéral comme le Royaume-Uni, ou la création d'entreprise est réputée facile, ne génère pas plus d'entreprise sans salarié, il faut rappeler le coût de la main d'œuvre salarié au Royaume Uni est l'un des plus faibles d'Europe. Le marché du travail est aussi très flexible au Royaume-Uni : certains pourraient penser que cela puisse accroître l'emploi salarié mais de nombreux économistes ont déjà souligné que la rapidité de passation ou de rupture d'un contrat de travail ne génère pas nécessairement plus d'emploi à long terme.

Lorsque l'on additionne les salariés avec le nombre d'entreprises pour obtenir une estimation du nombre d'actifs en Europe (Chefs d'entreprise+salariés), il apparaît que les différences de ratios sont un peu moins marquées qu'avec le ratio nombre de voiture/salarié.

Indice : nombre de voiture par actif du CRA (GIPA/Eurostat)	
Italie	58,1
Espagne	55,2
Royaume Uni	55,0
Allemagne	44,6
Portugal	34,5
Pologne	32,2
France	64,5



L'Italie et la France ont des taux d'entreprises sans salariés très important, ce qui leur permet d'enregistrer un nombre d'actifs très proches du Royaume-Uni ou de l'Espagne. Il faut garder à l'esprit qu'avec 64 véhicules pour 1 actif, la France est le pays d'Europe qui génère le moins d'activité dans les services de l'automobile par voiture (et sans doute que les actifs français du commerce et réparation automobile disposent d'un niveau de productivité parmi les plus élevés d'Europe.)

## Structure du commerce et de la réparation automobile.

Lors de travaux de prospective 2015 nous avons émis l'hypothèse d'une évolution différenciée du nombre de salarié du CRA en fonction de la répartition des marchés Après-Vente : les concessions subissant des évolutions conjoncturelles alors que les MRA montraient une évolution plus structurelle liée à l'évolution du parc automobile et à l'obligation par la loi de réparer ou non sa voiture (Contrôle Technique).

Il est donc important de comprendre la nature de la répartition du marché de l'après-vente automobile pour évaluer l'effet de la consommation automobile sur la structure du marché de l'après-vente.

	AV : part de marché des réseaux de marque (GIPA 2013)	AV : Part de marché des MRA (GIPA 2013)
<b>Italie</b>	28%	72%
<b>Espagne</b>	22%	58%
<b>Royaume Uni</b>	25%	53%
<b>Allemagne</b>	32%	40%
<b>Portugal</b>	17%	60%
<b>Pologne</b>	13%	65%
<b>France</b>	36%	32%

Contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, c'est encore en France où la part de marché en Après-vente automobile des réseaux de marque est la plus forte en Europe. 36% des entrées-atelier se déroulent sous une enseigne constructeur. La bonne répartition de réparateurs agréés de niveaux 2 (agents) sur le territoire français explique sans doute cette situation. A noter aussi que la part de marché des centres autos est de 20% en France : Ce poids élevé de ces Fast-Fitters constitue une particularité que la France semble partager avec le Royaume-Uni (17% de part de marché des « autocentres »).

Il faut pourtant rappeler que la part de l'après-vente des réseaux de marque en France ne cesse de diminuer : passant de 44% en 2006 à 36% en 2012. Il semble que cette baisse de la part de marché des réseaux de marque se soit accompagnée d'une baisse de l'emploi singulière en France depuis 2002.

Il est assez cohérent de retrouver les pays disposant des parcs les plus âgés et les pouvoirs d'achats les plus faibles comme utilisateurs prioritaires des MRA par rapport aux réseaux de marque (notamment Pologne et Portugal).

Il est en revanche plus surprenant de retrouver une telle part d'usage des MRA au Royaume-Uni : il semble qu'en dehors de la période de garantie de la voiture, les réseaux de marque britanniques ne parviennent pas à récupérer le moindre marché d'après-vente. Dès la troisième année d'existence d'un véhicule, les MRA sont les réparateurs majoritaires des véhicules en circulation.

La forte part des marchés d'entreprises au Royaume-Uni explique-t-il une rationalisation économique de l'après-vente en faveur des plus compétitifs ? Donc des MRA et centres Autos ? Les MRA sont-elles mieux structurées outre-manche ? Les marchés d'entreprises favorisent-ils une rotation importante du parc ?

Le lien entre part de marché par circuit et emploi salarié n'est pas facile à appréhender : il semble que dans certains pays où les MRA sont historiquement très présentes comme en Italie (72% de part de marché !), elles ne génèrent que relativement peu d'emploi par rapport au parc et la France où le poids des réseaux de marque est fort se trouve dans une situation d'emploi salarié assez semblable à la situation italienne.

Si l'Allemagne a un poids des concessionnaires fort dans l'après-vente, elle dispose d'un volume d'emploi important par rapport à son parc.

Enfin en termes d'évolution, selon les données du cabinet ICDP, la part de marché des MRA progresse dans l'ensemble des pays européens entre 2008 et 2012 et donc les parts de marché des constructeurs régresse dans l'ensemble de ces pays. Le pays où la part de marché des constructeurs a le plus régressé en Europe est l'Espagne selon ICDP.

Si le poids des réseaux ne semble pas constituer un critère déterminant pour l'emploi, la comparaison européenne du poids des constructeurs ne rassure guère quant à l'avenir du réseau de marque français : ce poids est fortement atypique.

<b>Répartition point de vente MRA/réseau de marque /centre auto fast fitters (GIPA 2013)</b>	
<b>Italie</b>	56/42/2
<b>Espagne</b>	82/17/1
<b>Royaume Uni</b>	23/57/20
<b>Allemagne</b>	56/40/4
<b>Portugal</b>	83/14/2
<b>Pologne</b>	57/42/0
<b>France</b>	47/46/7

La répartition des points de vente n'informe qu'imparfaitement sur le poids de chaque réseau puisque la répartition des salariés ne se fait pas de la même manière selon les pays.

La comparaison entre la faible part de marché d'après-vente des réseaux constructeurs au Royaume Uni et la répartition (majoritaires) des points de vente constructeurs interroge. Les réseaux constructeurs britanniques sont vraisemblablement essentiellement consacrés à la vente. Avec 20% de fast-fitters, ceux-ci sont plus présents sur le territoire britannique qu'ailleurs en Europe.

La péninsule ibérique est marquée par une quantité très importante de MRA qui représentent plus de 80% des points de vente.

## ANALYSE DES SITUATIONS DE LA CONSOMMATION AUTOMOBILE PAYS PAR PAYS.

### Italie



Agent Fiat, Banlieue de Bologne



MRA dans les Pouilles

Avec un parc automobile aussi important que le parc français pour une population de 5 millions d'habitants en moins, l'Italie a le taux d'équipement de véhicule le plus élevé des pays d'Europe étudiée. Il s'agit pour l'essentiel d'un marché de particuliers : les entreprises italiennes achètent moins de voitures que dans les autres pays européens.

Le parc est à peine plus jeune en Italie qu'en France mais l'essentiel des transactions sont des VN : peu de marché de VO. Ce qui signifierait que les Italiens achètent des véhicules neufs et qu'ils les conservent jusqu'au bout de leur vie voire qu'ils vendent à l'étranger car le kilométrage moyen au compteur est assez faible.

L'emploi salarié baisse de -8,5% dans le CRA italien de 2008 à 2013 : dans la moyenne européenne. En 2013, il y a 75 voitures pour un salarié du CRA en Italie : avec la France, c'est un des ratios les plus élevés. Cela signifie qu'il y a peu de salariés par véhicules dans ces deux pays. Où les automobilistes vont-ils faire entretenir leurs véhicules ? Vraisemblablement dans les entreprises sans salarié qui semblent extrêmement nombreuses en Italie (68% des entreprises) : beaucoup plus que dans la péninsule ibérique selon les statistiques Eurostat.

L'après-vente italien est largement dominé par les MRA qui représentent 72% du marché. Pourtant les agents de marque sont très nombreux sur le territoire italien (11 000).

En résumé, en Italie, il y a beaucoup de voiture qui roulent peu, beaucoup d'achats de VN par les particuliers, un marché d'après-vente dominé par des MRA et des zéros-salariés. Les concessions semblent quasiment cantonnées à la vente de Véhicules.

## Espagne



Madrid



Salamanca

L'Espagne est un pays atypique dans la mesure où elle a connue un effet de crise démultiplié par l'éclatement d'une bulle immobilière. Rappelons que le chômage est passé de 10% en 2008 à 25% en 2013 (Eurostat). Les immatriculations espagnoles ont violemment chuté après 2008. Comme l'Espagne est en pleine évolution, sa structure n'est pas stabilisée... la comparaison avec d'autres pays peut s'avérer compliquée. L'éclatement de la bulle immobilière a en effet fortement diminué la part des dépenses des ménages consacrée au logement ; ce qui aurait pu libérer du pouvoir d'achat pour les ménages mais la croissance sans précédent du chômage en a ôté.

Chaque ménage espagnol dispose de 1,20 voiture en moyenne : ce qui en fait une des moyennes les plus élevées d'Europe. Les ménages sont très équipés car la faible densité de population sur le territoire espagnol rend l'usage d'une automobile nécessaire. Pourtant, les espagnols achètent peu de véhicules neufs : l'Espagne dispose d'un taux d'équipement de VN par ménage parmi les plus faibles d'Europe. Seuls 1,9% des ménages espagnols ont pu acheter une voiture neuve en 2013 (4% en France). De même, avec la montée du chômage, les inégalités ont cru en Espagne. Le parc est logiquement âgé (9,5 ans en moyenne).

Comme au Portugal, le marché de l'après-vente est largement dominé par les MRA (60% de part de marché, 82% des Points de Vente). Il y a un salarié et artisan pour 55 voitures en circulation, ce qui place l'Espagne dans la moyenne européenne.

L'Espagne est avec le Portugal le pays le plus en difficulté en termes d'emploi : le pays a perdu un quart de son emploi entre 2008 et 2013.

## Portugal



Porto



Le pouvoir d'achat est la variable déterminante qui permet de comprendre la situation des services de l'automobile au Portugal. Le Portugal est en effet à la fois un des pays d'Europe occidentale dont la rémunération moyenne est une des plus faible d'Europe occidentale (médiane de 8000€ brut annuel – Eurostat 2013). L'achat d'automobile est taxé (taxe automobile à l'acquisition, taxe d'immatriculation) des taxes qui représentent 27% du prix d'achat d'une véhicule neuf moyen. Il faut rajouter à cela une taxe annuelle

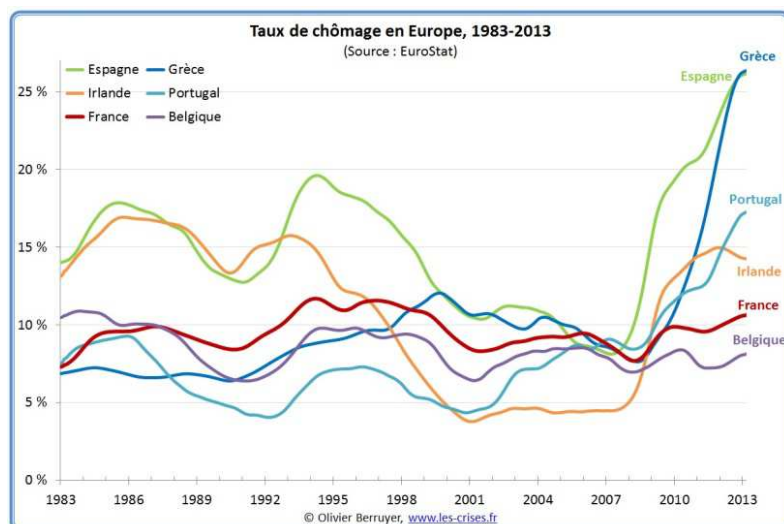
de circulation comprise entre 8 et 450€ par an. (Plus une voiture est neuve et puissante, plus elle est taxée ; plus elle est vieille et peu puissante moins elle est taxée).

Cette situation conduit à faire de l'automobile un produit de luxe au Portugal. Une situation aggravée par un niveau d'inégalité des plus élevés d'Europe (coefficient de Gini supérieur à 34 – source Eurostat).

De fait, alors qu'il s'agit d'un des pays les plus pauvres d'Europe, le prix moyen d'achat d'une automobile neuve atteint plus de 27 000 euros, presque à égalité avec l'Allemagne, loin devant les autres pays européens. Le Portugal devient un micromarché de berlines allemandes (<http://www.20minutes.fr/economie/1688726-20150719-apres-annees-crise-automobile-a-nouveau-reine-portugal>).

Avec moins de 4 millions de véhicules en circulation, le Portugal est un des pays où les ménages sont le moins équipés en voiture ; c'est aussi un des pays d'Europe où les voitures sont les plus âgées (plus de 10 ans en moyenne). Le Portugal dispose toutefois d'un maillage de petites MRA (60% de part de marché sur l'après-vente ; 83% des points de vente) très important : il y a pratiquement un garage pour 100 voitures au Portugal pour un garage pour 300 voitures en France. Grâce à une main d'œuvre bon marché, il y a deux fois plus de salarié et artisan par voiture au Portugal qu'en France.

Toutefois, le Portugal se trouve dans la situation la plus critique d'Europe en termes d'emploi dans le CRA : le secteur a perdu un tiers de son emploi entre 2008 et 2013.



La crise économique et financière a durement attaqué la conjoncture portugaise.

## Royaume-Uni



Garage indépendant Bradford – Centre de réparation pour flotte d’entreprise (Fleet Services)  
Slough (banlieue de Londres)



Service rapide, Cambridge

Il y a peu de voiture par ménage au Royaume Uni (faible taux d’équipement) : la densité de population est un frein à l’équipement automobile mais aussi la part des personnes ne disposant pas des ressources nécessaire pour acheter un véhicule est deux fois plus importante qu’en France. Comme en France, le budget automobile britannique est contraint par le coût du logement. Il est encore plus contraint puisque les taxes sur carburant et le cout des assurances sont parmi les plus élevés d’Europe.

De ce fait, les VN sont essentiellement acquis par des entreprises. L’âge moyen des automobiles est le plus jeune d’Europe (7,3 ans). Les immatriculations y sont élevées alors que le parc est faible : c’est un parc qui se renouvelle grâce à l’impulsion des flottes qui génère de nombreuses occasions récentes.

Le marché de l’après-vente en Grande-Bretagne est dominé par les MRA et les Fast-fitters. Les garages-mobiles (camionnettes) y sont largement plus présente qu’en France. Une ville comme Bradford (300 000 habitants) ne dispose que d’une seule concession Vauxhall et une seule concession Renault. Là ou en France un même nombre d’habitant aurait généré au moins 5 concessions de chaque marque. Il y a relativement peu d’entreprises par voiture et donc un nombre de salarié relativement élevé. Le coût salarial est faible au Royaume Uni.

Comme en France, le nombre de salariés dans le commerce et la réparation automobile chute brutalement au Royaume-Uni. Le prix du logement est sans doute une variable déterminante pour expliquer la baisse du budget automobile des ménages tant en détention qu’en après-vente.

L’expérience britannique est intéressante dans la mesure où la contrainte budgétaire qui pèse sur les ménages a éloigné une partie des ménages de la possession automobile. La possession automobile se recentre en l’occurrence sur des entreprises privées : des flottes dont le comportement vente et après-vente est vraisemblablement très « patrimonial » (rotation du parc, après-vente préventif).

L’autopartage est plus développé en Grande Bretagne qu’en France. La Fédération CarPlus compte plus de 30 000 « clubs de voitures » (coopératives, opérateurs privés de location-horaire et collectivité territoriale...) répartis sur le territoire. Ces dispositifs touchaient 5% des automobilistes britanniques en 2008. Ce qui est encore loin de

constituer un phénomène de masse. C'est plutôt la location longue durée qui est modélisante en Grande-Bretagne.

Pour autant, il semble inapproprié de parler d'intensification d'usage des parcs... d'une part parce que le parc britannique circule peu, d'autre part parce que le car sharing est encore rare et que la baisse de la mobilité concerne avant tout les ménages les plus pauvres.

## Allemagne



Concession Audi, Hambourg



Deux MRA à Cologne

Avec 44 millions d'automobiles, le parc automobile allemand est le plus gros d'Europe. Pourtant y a relativement peu de voiture par ménage en Allemagne : beaucoup moins que dans les pays du Sud (Italie, Espagne et même France). La part des ménages ne possédant pas les ressources nécessaires pour s'acheter une automobile est supérieure en Allemagne qu'en France ou en qu'en Italie. En revanche le coût d'achat moyen d'une automobile neuve est le plus élevé d'Europe (près de 29 000€ en moyenne... loin des 23 800€ français). 60% des véhicules neufs sont achetés par des entreprises et 40% par des particuliers, ce qui en fait un des ratios de vente de VN à particulier les plus faibles d'Europe. Les flottes d'entreprise mais aussi la location à l'heure est très développée en Allemagne. Avec un million d'utilisateurs d'autopartage (autant qu'aux Etats-Unis): l'Allemagne est le plus gros utilisateur d'autopartage en Europe.

Les allemands roulent autant que les Français. Le kilométrage moyen au compteur est même légèrement plus élevé en Allemagne qu'en France mais l'âge moyen du parc automobile est inférieur en Allemagne.

Le poids de l'immobilier dans le budget des ménages est légèrement plus faible qu'en France. La croissance économique assez soutenue ces dernières années limite le chômage.

32% du marché de l'Après-Vente est contrôlé par les réseaux de marque : c'est un des ratios les plus élevés d'Europe après la France. Il y a 50 voitures par salarié du CRA en 2013, c'est un des ratios les plus élevés d'Europe sauf dans les pays où le coût salarial est excessivement faible (Portugal, Pologne). C'est un des rares pays européens à voir

l'emploi croître dans le commerce et la réparation automobile : +9,4% entre 2008 et 2013.

L'Allemagne semble se montrer (encore une fois) comme un modèle en Europe : l'Allemagne est un pays avec moins de voiture par ménage qu'en France, des voitures qui circulent un peu d'avantage, un pouvoir d'achat de ménages et d'entreprises suffisant pour entretenir un réseau de concessionnaires, un usage des véhicules partagés davantage rependu qu'ailleurs en Europe et un emploi sectoriel en pleine forme. Mais il ne faut toutefois pas oublier que l'Allemagne est aussi le pays des « mini-jobs » : ces contrats à 450€ mensuel sans cotisations de charges sociales (il y en a 7,5 millions en Allemagne en 2014 – source Portail statistique allemand : Statista.de) ; Il serait intéressant de pouvoir qualifier plus précisément la nature réelle de cette augmentation d'emploi.

The screenshot shows an eBay Kleinanzeigen job listing. The URL in the browser is [www.ebay-kleinanzeigen.de/s-anzeige/minijob-nebenbeschaeftigung-450-kfz-mechaniker,-schlosser/331186649-107-9349](http://www.ebay-kleinanzeigen.de/s-anzeige/minijob-nebenbeschaeftigung-450-kfz-mechaniker,-schlosser/331186649-107-9349). The page header includes the eBay Kleinanzeigen logo and navigation options like 'minijob', 'Jobs', 'Reutlingen - Baden-Wür...', and 'Ganzer Ort'. The main content area features a search icon, a 'Google Anzeigen' section, and a job listing titled 'Minijob Nebenbeschäftigung 450 € Kfz-Mechaniker, Schlosser'. The listing includes a placeholder image of a car with a magnifying glass, a 'Details' section with the following information: Ort: 72764 Baden-Württemberg - Reutlingen, Erstellungsdatum: 15.08.2015, Anzeigennummer: 331186649, and a 'Beschreibung' section. The description states: 'Für eine Kfz-Werkstatt in Reutlingen suchen wir ab 1.1.2016 einen Kfz-Mechaniker/in oder Schlosser/in auf Minijob-Basis. Auch branchenfremde oder ungeleitete Kräfte (mit Vorkenntnissen) können gerne Kontakt aufnehmen. Bei den durchzuführenden Arbeiten handelt es sich um einfache Reparaturen/Wartungen an Kfz (keine elektronische Fehlersuche) und um Arbeiten an Anhängern / Wohnwagen. Interessiert?'. On the right side, there is a user profile for 'Müllerschön', a 'Nachricht schreiben' button, and a 'RED BY SFR' advertisement for 'RED FIBRE' at '19,99€ /MOIS'.

Annnonce d'emploi sur E-bay Allemagne de recherche de mini job pour un garage de Reutlingen



## Pologne



MRA au sud de Gdansk

La Pologne est un pays assez simple à comprendre : Structurellement le niveau de vie polonais est plus faible que celui des autres pays étudiés. Le parc est logiquement le plus vieux (12 ans en moyenne), le plus kilométré (158 000 km en moyenne) et les MRA contrôlent le marché de l'après-vente (65% de part de marché).

C'est un pays en plein développement économique avec une croissance assez forte. De plus en plus de personnes accèdent à un primo équipement. A cet effet, l'emploi sectoriel est assez logiquement croissant.

## Quelles instructions pour la France ?

Malgré le deuxième parc automobile d'Europe, l'automobile génère peu d'emploi dans les services automobile français en 2013 : seulement 1 salarié pour 81 voitures en circulation. C'est une réelle singularité française par rapport aux pays limitrophes : les autres pays disposent d'un salarié pour 50 voitures. Le ratio se corrige quand on parle d'actifs : la croissance des zéros salariés depuis 2002 et plus spectaculairement les mesures d'auto-entreprenariat de 2009 permettent d'atteindre un ratio de 64 voitures pour un actifs: la France est toujours le pays où chaque voiture génère moins d'actifs mais elle se retrouve un peu moins excentrée.

Soit la productivité au travail est particulièrement élevée en France (*ce qui est d'ailleurs en partie le cas : seuls les Etats Unis, la Belgique ou la Norvège semblent avoir des niveaux de productivité horaire plus élevés que la France parmi les pays de l'OCDE – source OCDE-Stat*), soit le parc automobile est vraisemblablement dans un pire état que ne nous le montre les statistiques du Contrôle Technique.

En termes d'évolution d'emploi dans le commerce et réparation automobile entre 2008 et 2013, la France n'est pas la moins bien lotie. Les pays ayant subi la crise économique et financière de 2008 ont subi une chute brutale des prix de l'immobilier connaissent une baisse d'emploi dans le CRA plus sévère qu'en France (France : -11.8% / Espagne : -25% / Portugal : -34%). Les pays européens qui créent de l'emploi dans le commerce et la réparation automobile aujourd'hui (Pologne, Allemagne) sont les pays à avoir enregistré plus de 2% de croissance annuelle en moyenne sur la période 2009-2014. Les pays Européens qui perdent le plus d'emploi dans le CRA sont ceux où la croissance économique est la plus faible. La croissance économique nationale est naturellement un vecteur d'emploi dans le commerce et la réparation automobile comme dans l'ensemble des autres secteurs.

Si la France n'est pas le pays qui perd le plus d'emploi dans le CRA suite à la crise de 2008, elle n'offre pas moins un profil singulier puisqu'il s'agit d'un des rares pays à avoir enregistré une baisse d'emploi entre 2002 et 2008 alors que la croissance économique moyenne tournait autour de 2% à cette époque (évolution de l'emploi dans le CRA en Europe entre 1998 et 2007 = +12% / en France = +4%).

L'explication doit se trouver entre l'offre d'après-vente proposée en France et le pouvoir d'achat des ménages. Selon le GIPA, en 2014, le réseau des constructeurs représente 36% du marché de l'après-vente. Ce ratio est baissier puisqu'il représentait 44% du marché en 2006. Le poids des constructeurs dans l'après-vente est une exception française : elle est liée à l'influence historique que peuvent avoir les constructeurs automobile sur le territoire français. Si en Allemagne, les constructeurs représentent 32% de l'après-vente, dans les autres pays d'Europe, ce ratio dépasse rarement 20%. En Allemagne, le poids des constructeurs est également prégnant. Mais en Allemagne le budget automobile des ménages est nettement moins contraint par l'évolution des prix de l'immobilier de la période 2000-2010 et il est favorisé par une croissance plus robuste qu'en France. Il est possible d'entretenir un réseau d'après-vente constructeur quand les ménages... (Ou plutôt les entreprises dans le cas de l'Allemagne) peuvent se le payer mais si les ménages sont contraints, ils se reporteront sur des solutions moins coûteuses.

En comparaison, le contexte français paraît bien différent des autres pays pour les distributeurs automobiles. La capacité des réseaux à s'adapter à un faible consentement à payer des consommateurs en matière d'après-vente, ainsi que la capacité à savoir capter l'après-vente des flottes d'entreprises et des loueurs seront déterminants à l'avenir.

La comparaison avec les autres pays européens montrent à quel point le modèle des concessions « à la française » est atypique. La comparaison nous montre aussi que le concept du financement de la vente par l'après-vente n'est pas forcément un modèle européen. En Europe, il apparaît que les concessions vendent des voitures et des réparateurs indépendants les réparent.

Finalement, les comparaisons européennes semblent montrer que les consommateurs peuvent supporter les coûts d'après-vente des constructeurs quand ils ont un pouvoir d'achat suffisant comme en Allemagne ou les prix de l'immobilier brident moins la consommation qu'en France.

En conclusion, il semble important d'insister sur le fait que l'usage (kilométrage, nombre de voiture par ménage) d'une automobile semble dépendre en premier lieu de la densité de population : plus un pays est composé de grande étendues rurales plus la voiture est nécessaire (Pologne, Espagne, France).

La typologie des véhicules utilisés (âge, VN ou VO, type de possession - flotte ou particulier-) semble dépendre du pouvoir d'achat des ménages et de la répartition de ce pouvoir d'achat entre les différentes strates de la population.

L'emploi sectoriel serait dépendant d'un système complexe composé du pouvoir d'achat des ménages, de la croissance économique et démographique, ainsi que des politiques publique de régulation du marché du travail (qui a un effet sur le coût de la main d'œuvre sur un territoire). Le pouvoir d'achat des ménages provenant à la fois de la part des dépenses contraintes (notamment immobilières), du revenu disponible des ménages et du niveau de chômage.

