

# • Tendances de MT

TCG Conseil pour étude après vente 2015 CNPA, prévoit un marché à hauteur de **3,4 M° d'opérations à l'horizon 2022 + 3 M° d'opérations bris de glace, soit :**

- - 4,6 % en volume
- - 1,4 % en valeur



**Au global, le nombre d'opérations liées aux opérations de carrosserie devrait baisser de 4,6% à l'horizon 2022**

(Chiffres en milliers)	2013	2018	▲▼ *	2022	▲▼ *
Réparation-collision	3 817	3 530	-7,5%	3 404	-10,8%
Bris de glace	2 917	3 047	+4,5%	3 019	+3,5%
<b>Total</b>	<b>6 734</b>	<b>6 577</b>	<b>-2,3%</b>	<b>6 423</b>	<b>-4,6%</b>
Parc circulant	37 566	37 578	+0,03%	37 947	+1,0%
Opérations par 1000 véhicules	179	175		169	

Compte tenu des hypothèses faites, le marché de la carrosserie en volume reste sur une tendance baissière. Le nombre de bris de glace, en augmentation par rapport à 2013 mais cyclique, ne suffit pas à compenser la baisse dans le segment de la réparation-collision



**Malgré la hausse du segment des bris de glace en valeur, le marché de la carrosserie reste en baisse de 1,4% à 2022**

Valeur en € 2013 - HT	2013	2018	▲▼ *	2022	▲▼ *
Réparation-collision <sup>(1)</sup>	6 471 m€	6 361 m€	-1,7%	6 242 m€	-3,5%
Bris de glace	992 m€	1 108 m€	+11,8%	1 119 m€	+12,8%
<b>Total</b>	<b>7 463 m€</b>	<b>7 469 m€</b>	<b>+0,7%</b>	<b>7 361 m€</b>	<b>-1,4%</b>
Parc circulant	37 566	37 578	+0,03%	37 947	+1,0%
Coût par véhicule <sup>(2)</sup>	199 €	199 €		194 €	

(1) y compris cessions internes relatives aux opérations de carrosserie

(2) Valeur théorique car rapportée à l'ensemble du parc

Pour le segment de la réparation-collision, l'augmentation du montant par réparation ne compense pas la baisse en volume. Le marché du bris de glace est clairement orienté à la hausse, mais cela ne suffit pas pour faire croître le marché total de la carrosserie à l'horizon 2022

# CONTEXTE

**Au-delà même des autres facteurs impactant l'évolution du marché de la réparation collision (réglementations diverses, etc.) les principales évolutions technologiques prégnantes sur la réparation collision sont (et seront) loin de ne représenter que celles touchant les véhicules**



# FOCUS FACTEUR TECHNOLOGIQUE PREGNANT LE VEHICULE

Du véhicule connecté d'aujourd'hui....

- Technologie des véhicules :
  - Dispositifs anti collision
  - Aide à la conduite (anti franchissement de lignes/tenue de route, etc.)
  - Phares intelligents
  - Capteurs et caméras / vitrages connectés...

...Et + globalement, multiplication des équipements électroniques intégrés (sécurité, confort, etc.)

.... au véhicule totalement autonome (eyes off & hands off) de demain

# EVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES DES VEHICULES

## Effets sur la réparations collision

### Actuellement

Point d'entrée : la vitalité du marché de la réparation collision est et sera, entre autres paramètres, fonction de la typologie des parcs produits et donc circulant déterminant de la valeur des véhicules avant accident. De cette valeur découle le seuil économique de réparabilité lors d'un choc

### En cours et demain :

↗ de la valeur endogène des véhicules avec le contenu technologique croissant intégré dans le parc en renouvellement.... versus ↘ de la sinistralité, dans un 1<sup>er</sup> temps

Peu de visibilité très fine sur le résultat entre impacts positifs sur la réparation collision (via effet valeur des réparations) et impacts négatifs (via effet volume des réparation - moindre accidentalité ?)

### A LT - Très LT :

1<sup>ère</sup> phase / Véhicules autonomes effet valeur versus effet volume

2<sup>ème</sup> phase / Standardisation et généralisation de l'autonomisation des véhicules : ni effet valeur ni effet volume ... Palier technologique

# EVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES SUR LES INTRANTS (INPUTS)

Evolutions + ou - progressives sur :

- 1) **Les matériaux** (plastiques, à mémoire de forme/à haute élasticité, acier/aluminium...)
- 2) **Les produits peintures** et dérivés (hydro, à l'eau,...)
- 3) **Les équipements** d'Atelier : cabines, balances intelligentes, postes à souder, table de décompte des bosses, etc.

## 4) Les Pièces

Impact des nouvelles technologies sur les coûts de fabrication des PR neuves

Ex : imprimantes 3 D pour réduire les coûts : si accidentalité en baisse avec les nouveaux véhicules l'intérêt de recourir à cette technologie peut s'avérer non pertinente

## 5) Les process

La gestion du sinistre

- de l'expertise in situ d'hier à l'EAD d'aujourd'hui... à la généralisation du chiffrage autonome
- développement des échanges dématérialisés grâce à l'informatique et internet (tablettes et questionnaires de chiffrage, suivi, stockage et archivage des dossiers de sinistres sur espaces dédiés, dialogue en ligne dédié sur internet ...
- Etc.

La gestion de clientèle :

Plus fluide + directe permise par internet (gestion de base clients et emailings personnalisés, développement des sites professionnels interactifs (prises de RDV, devis en ligne, simulateurs d'achats, etc.)

# EVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES SUR LES INTRANTS

## EFFETS SUR LA REPARATION COLLISION

### Hausse des coûts des investissements

- Tensions mondiales, prégnantes et qui devraient se confirmer dans le futur avec la raréfaction de certaines matières premières entrant dans la fabrication des intrants en carrosserie peintures impliquant des hausses de coûts d'extraction/transformation (hydrocarbures entrant dans la composition des plastiques, acier, aluminium... ; Pigments raréfiés sur certains IP, métaux rares sur les composants électroniques, etc.)

### Risque sur les capacités de suivi en termes d'investissements

- De nombreuses entreprises de carrosserie sont des TPE : effets sur leurs capacités à dégager assez de ressources dès à présent et sur les très prochaines années pour pouvoir suivre l'ensemble de ces évolutions et ajuster
  - **leurs appareils de production** : équipements & outillages
  - **Leurs opérateurs** : suivi en matière d'adaptation des compétences humaines = évolutions des requis techniques – adaptations des formations et des qualifications → adaptation aux nouveaux équipements et véhicules embarquant de plus en plus d'électronique et de connectique
  - **Leurs stratégies commerciales** :
    - Activité : diversification (voire, migration vers des segments mitoyens d'activité ) versus ultra spécialisation ( ex : réparation tôlerie / DSP sur désordres climatiques croissantes, réparations indépendantes des évolutions technologiques actuelles, même si ce marché est déjà très occupé et ultra concurrentiel ; spécialisation sur esthétique véhicule ; restauration véhicules de marchés de niche (historique, sportives, etc.)
    - Structuration et organisation : regroupement d'entreprises & centrales d'achat versus croissance des sites (taille critique à atteindre / croissance endogène) ou encore formes intermédiaires : organisation en étoile (1 site concentrateur gestionnaire/administration des entrées ateliers + des mini unités de production/ réparation (outils de géomarketing et maillage en fonction des zones de chalandise - bassins de parcs roulant)

# EVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES IMPACTANT LES USAGES & LES COMPORTEMENTS

## EFFETS SUR LA REPARATION COLLISION

Développement des mobilités alternatives / complémentaires (politiques publiques + initiatives entrepreneuriales ) qui ont été permises et facilitées par le développement d'internet et des plateformes collaboratives (co voiturage; auto partage, etc.). Entre l'usage seul ou la propriété d'un véhicule, l'accidentalité est impactée

### En facteur volume et valeur

- **Sur les « nouvelles » formes locatives**

*Plus de réparation en volume mais moins en valeur ?*

= changements comportementaux de la propriété... à l'usage = moindre attention à l'accidentalité en volume (+ de chocs) mais pas forcément en valeur (réparations légères et petits/moyens chocs) sur ce type de location à la demande (Autolib, etc.)

+ questionnements sur les évolutions de gestion de ces parcs entre externalisation (nouvelles formes d'agrèments de garages – accords commerciaux ) versus internalisation avec des avantages et des inconvénients différents aux 2 formules

- **Sur les formes véhicules partagés**

*Moins de réparations en volume et en valeur ?*

### En volume :

Taux d'occupation des véhicules supérieur = à terme à iso permis en France : réduction du nombre de véhicules en circulation en valeur absolue ou en valeur relative (baisse du taux d'équipements des ménages en véhicules) ?

### En valeur :

- + grande assiduité/responsabilité des conducteurs recourant à ce schéma de mise en partage (co voiturage ; auto partage)

- Migration progressive vers un portefeuille client grands comptes des carrossiers de demain (développement des flottes, clientèle entreprises, etc) avec de nouveaux donneurs d'ordre en // des assureurs

Ces évolutions sociétales, permises par les évolutions technologiques impacteront aussi le volume et la valeur des réparations futures

- **Sur les nouvelles formes de travail**

**Impact des technologies sur l'auto entrepreneuriat en réparation ou l'auto réparation :** ex : pour les réparations légères internet booste le développement de tutoriels techniques, du SAD, etc.

# EVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES IMPACTANT

## LES ASSUREURS / EFFETS SUR LA REPARATION COLLISION

**Structuration du marché de la réparation collision autour de l'agrément : l'impact des évolutions technologiques sur les politiques commerciales des assureurs** produit ses effets collatéraux + ou - indirects sur les clients des carrosseries et les entreprises de carrosserie elles-mêmes

### **Pour les assurés / clients des professionnels auto**

- Digitalisation croissante de la gestion de sinistre \* : espaces internet dédiés, econstats, chats, contrôle en temps réel du déroulement de la gestion de son sinistre etc. (délais –ergonomie et nouvelles fonctionnalités) ;
- Différenciation de + en + fine : affinement des connaissances par les assureurs des comportements et usages routiers (géolocalisation, Pay as You drive et ses dérivés)
  - tarifications différenciées / ajustées / personnalisées
  - offres de services différenciées / ajustées / personnalisées
  - comparateurs internet - nouveaux arbitrages des conso (devis comprataifs en ligne) ? Etc.

### **Pour les professionnels de la carrosserie**

- Monitoring des agréés + fin avec effets positifs et négatifs : fin / évolution de l'agrément du moins sous sa forme actuelle à terme, au profit d'autres formes de relations commerciales ?
- Monitoring des professionnels de la carrosserie en général (marché local) + fin aussi avec contrôle des offres sur zone de chalandise (prestations, niveaux de prix moyens Exemple : site comparateurs ) + fin

*(Même si certains cabinets d'études sectorielles trouvent les adaptations des assureurs encore « timides » par rapport aux évolutions technologiques des parcs – Cf Xerfi)*



# En résumé

- Probable poursuite (accélération ?) de la disparition du nombre de sites de carrosseries (actuellement 13 000 ateliers pour environ 10 000 entreprises )  
\*\* Nombre d'entreprises \*\*

Mais aussi ....

- Très probable accroissement de la valeur/ valorisation des sites restant par baisse du nombre d'opérateurs, croissance endogène des sites et réparations en valeur plus importante  
\*\* Valeur des entreprises\*\*

MERCI DE VOTRE ECOUTE