

Réparation - Maintenance

ADAS, diagnostic, outillage, équipements d'atelier

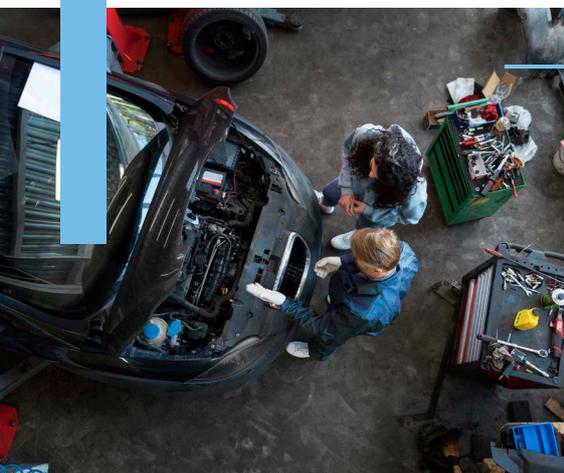
Le marché de la réparation-maintenance tire profit de l'évolution du parc automobile circulant

La maintenance automobile est essentiellement portée par un parc automobile toujours en croissance

41,63 millions*
voitures particulières

6,6 millions*
d'utilitaires

*Sources : AAA Data - Véhicules circulant en France en 2024



L'âge moyen a continué de progresser, il est de 11,9 ans en 2024⁽¹⁾. La hausse continue des prix des véhicules neufs, liée à l'intégration de nouvelles technologies coûteuses (norme GSR2-2024 concernant les aides à la conduite, électrification, connectivité et digitalisation), entraîne les automobilistes à conserver leur véhicule plus longtemps, ce qui a pour conséquence un **moindre taux de renouvellement du parc** chaque année.

La durée de vie totale d'une automobile atteint désormais 19,7 ans⁽²⁾ : le parc a besoin d'opérations de maintenance plus étoffées tout au long de sa vie. Le contrôle technique est venu s'adapter à cette réalité. La plus grande précision dans la mesure de la pollution des véhicules diesel (contrôle de l'opacité des fumées, 2019) entraîne un besoin de maintenance accrue pour les motorisations au gazole, qui représentent encore la majorité du parc circulant en 2023.

¹ Source : AAA Data / ² Source : Ademe

La maintenance électronique

C'est l'utilisation systématique de l'outil de diagnostic connecté aux boîtiers de contrôle des véhicules.

La réparation automobile est au confluent de trois grandes mutations essentielles, qui impactent l'ensemble des professionnels du secteur :

/ LA MAINTENANCE ÉLECTRONIQUE / L'ÉLECTRIFICATION / LA DIGITALISATION ET LA CONNECTIVITÉ

D'après Gipa France, en 2023, les réparateurs indépendants ont utilisé un outil de diagnostic pour 63% des entrées à l'atelier. Les nouvelles générations d'outils de diagnostic sont capables de dialoguer sous le protocole informatique adopté par l'ensemble des constructeurs (SAE J2534). L'utilisation d'interfaces dédiées (VCI ou *Vehicle Connexion Interface*) permet à tout réparateur de pratiquer le 'pass-thru' pour accéder aux serveurs de données des constructeurs (moyennant abonnement) et télécharger ainsi les mises à jour ou les codes informatiques de maintenance pour les calculateurs des véhicules les plus récents (télé-codage).

Le monde de la réparation est amené à se former durablement pour bénéficier de ces fonctionnalités nouvelles. Mais, face à la grande variété de systèmes et d'interfaces sur les sites de réparation-maintenance des constructeurs automobiles, **l'émergence d'une maintenance déléguée à des plates-formes spécialisées dans la prise en main et le diagnostic à distance** ('remote diagnostic', incluant les téléchargements de mises à jour et les télécodages) devient un nouveau standard.

Cette évolution encore peu appréhendée par le monde de la réparation automobile est fondamentale, c'est l'un des thèmes structurants d'EQUIP AUTO Paris 2025.



Le SERMI fait sauter un verrou pour les acteurs de la rechange multimarques, en 2024.

La mise en œuvre du SERMI, le nouveau certificat de sécurisation des opérations de maintenance, entraîne un fort besoin d'information de la part des réparateurs, qu'ils soient dans les rangs des réseaux de marques ou indépendants.

La mise à disposition des données de sûreté des véhicules (fonctions antidémarrage, codages des clés d'accès à bord) aux acteurs de la rechange multimarques, grâce au SERMI, fait sauter un nouveau verrou dans la mise en concurrence des acteurs de la maintenance automobile.

L'électrification

C'est l'entrée progressive dans le parc circulant de véhicules possédant des composants électriques.

Cela va du simple alterno-démarrateur (lancé sur Citroën C3 par Valeo dès 2003) aux différentes formes d'hybridation :

- Le 48 volts, qui s'est généralisé ;
- Le moteur dit mild-hybrid, d'assistance à la traction, situé entre la chaîne de traction (moteur-embayage-boîtes à vitesses) et la transmission ;
- Le full-hybrid (type Renault E-Tech ou Toyota HEV) ;
- L'hybride rechargeable, qui ajoute des composants d'électronique de puissance ;
- Enfin le véhicule électrique à batterie de traction 100% électrique.

Durant toute la phase de transition entre les motorisations thermiques et le passage à l'énergie électrique pour les véhicules neufs, au 1^{er} janvier 2036 dans l'Union Européenne, les ateliers de réparation et de carrosserie doivent s'adapter progressivement aux nouvelles techniques de diagnostic et de maintenance.

Les fabricants d'équipements d'ateliers sont opérationnels et exposent sur EQUIP AUTO leurs outillages répondant aux nouvelles normes d'ateliers pour les véhicules électriques (outillages, équipements de protection, ponts de levage adaptés ou spécifiques, pour les véhicules dont la tension dépasse les 60 volts).





La digitalisation et la connectivité

C'est le dernier grand volet de l'évolution
du monde de la réparation automobile.

La digitalisation, c'est la numérisation des données de maintenance, qui permet la télé-réparation à distance, la consultation des données de réparation mises à jour en temps réel.

C'est également le planning de l'atelier en ligne (sur les sites internet de réparation multimarques ou des enseignes de réparation) qui permet la prise de rendez-vous à distance, ainsi que la relation clients digitale. C'est enfin la formation à distance (e-learning).

La connectivité permet à l'atelier de s'insérer progressivement dans un écosystème relié à ses clients, à ses fournisseurs (y compris distributeurs de pièces et d'équipements), aux constructeurs automobiles et au monde des prestataires (ex. assureurs) ou acteurs de la formation, sans perte de temps ou d'informations.

