

Réseaux de réparation et Contrôle technique

constructeurs et multimarques

Les réparateurs multimarques ou l'artisanat automobile

(MRA + agents, carrossiers, réparateurs en véhicules industriels)

Les artisans de l'entretien-réparation automobile sont composés :

- des Mécaniciens Réparateurs Automobiles (MRA) toutes marques ;
- des agents de marques, qui ont une activité multimarque souvent de plus d'un tiers de leur CA après-vente ;
- des carrossiers qui interviennent sur le marché toutes marques de la réparation-collision.

En tant qu'acteurs du marché toutes marques, ils constituent des clients majeurs pour les distributeurs en pièces et services automobiles.

53 000
entreprises

1 500 000
salariés

Ils sont en capacité d'intervenir sur les véhicules les plus récents (dans le cadre de la garantie constructeur préservée pour les réparateurs toutes marques), comme sur les véhicules les plus anciens.



LES RÉPARATEURS MULTIMARQUES, ACTEURS DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

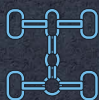
Les MRA pour leur activité toutes marques et les agents, sont les acteurs plébiscités par les consommateurs pour l'entretien des véhicules anciens.

LE MULTI-SPECIALISTE TOUTES MARQUES



La proximité, la compétence de multi-spécialiste toutes marques, leur rapport qualité-prix imbattable sur les opérations techniques, en font des promoteurs naturels de l'économie circulaire. Ils sont à même de garantir le maintien des niveaux d'émissions de gaz polluants nominaux des véhicules, de remettre en conformité les véhicules faisant l'objet de défauts majeurs (tels la pollution) ou critiques au contrôle technique.

LES CARROSSIERS MULTIMARQUES



Ce sont les seuls acteurs du marché de la réparation-collision à même de sauver des véhicules accidentés de la destruction. En utilisant les pièces issues de l'économie circulaire (PIEC), en redressant plutôt qu'en changeant des pièces et composants, ils concurrencent sainement le réseau des concessionnaires de marques qui, incités sur leurs ventes de pièces neuves, ne peuvent dans de nombreux cas sauver le véhicule pour un coût économiquement acceptable par l'assurance. Les carrossiers multimarques, en évitant chaque jour un classement des véhicules accidentés en 'Véhicule Economiquement Irréparable' (VEI), contribuent efficacement à la durabilité du parc circulant et, ainsi, sont des acteurs incontournables du développement durable.

LES DISTRIBUTEURS DE PIÈCES ET SERVICES



Pour les opérations très techniques sur les véhicules modernes (comme les changements de calculateurs, d'éléments technologiques comme les dalles de tableaux de bord, les reprogrammations, appairages électroniques, mises à jour logicielles), les réparateurs comme les carrossiers s'appuient naturellement sur leurs partenaires distributeurs de pièces et services. Ces derniers, proposant de hauts niveaux de formations, mais aussi l'appui de leurs plates-formes techniques (au nombre de 500 partout en France), peuvent soit transmettre les compétences, soit prendre la main (sur place ou à distance) afin de garantir les réparations dans les règles de l'art. Ce système de maintenance multi-marques à deux niveaux d'expertise reste plus que jamais pertinent pour maintenir la concurrence avec les réseaux de concessionnaires : il permet de maintenir en état de fonctionnement nominal les véhicules équipés des technologies modernes, pendant toute leur durée de vie. Le partenariat étroit entre réparateurs, distributeurs, équipementiers, est également une organisation-clé face à la transition énergétique et ses multiples défis.

PARC AUTOMOBILE,
EN FRANCE* :

38,7 MILLIONS
Voitures particulières

Moyenne d'âge

10,5 ANS

1/3 ont
+15
ans

* Source : ministère de la
Transition écologique et de
la cohésion des territoires

Les réseaux pour mieux répondre aux enjeux

Les Mécaniciens Réparateurs Automobiles toutes marques étaient en 2023 majoritairement regroupés en réseaux, qu'animent les distributeurs de pièces et services. Si les réseaux étaient initialement des enseignes axées sur la fidélisation des clients réparateurs aux distributeurs, ils sont devenus, au tournant des années 2010, d'incontournables concepts de professionnalisation à destination des clients des distributeurs.

+9 000

**réparateurs
multimarques**

sous panneau de réseaux
animés par les distributeurs
de pièces et services
à fin 2023

2/3

**des enseignes
multimarques**

en France sont animées par
les distributeurs en pièces et
services indépendants

LES GRANDES ENSEIGNES

Par exemple Autodistribution AD Expert ou Autoprimo, AAG Top Garage ou Precisium Garage, Bosch Car Service, délivrent aux MRA :

- Des outils liés à la **formation** (ex. : Institut AD),
- Des offres originales en **pièces issues de l'économie circulaire** ('BacktoCar' chez AAG),
- Des **formations techniques** poussées (ex. : Bosch Car Service),
- Des aides à l'optimisation de la **gestion d'entreprise**,
- Des stratégies marketing incluant la **digitalisation des services** (ex. : la prise de rendez-vous en ligne).

LES CONSTRUCTEURS

Ils ont, eux aussi, lancé et animent des réseaux multimarques nationaux (Stellantis Eurorépar ; Renault Motrio ; Ford Motorcraft) ;

ILS TOTALISENT ENVIRON

2 700

ateliers sous enseigne.



Les autres enseignes : réparation rapide, pneumaticiens & centres auto

#1 . LES ENSEIGNES DE CENTRES AUTO

Elles sont nées en France en 1970 avec Norauto (1^{er} centre auto ouvert à Englos en banlieue de Lille) et Feu Vert (1^{er} centre à Dardilly en région lyonnaise en 1970). Le groupe Mobivia, qui gère les enseignes Norauto, Midas, Carter-cash, Auto5 en Belgique, ATU en Allemagne, est leader européen des centres auto.

Ces enseignes proposent à la fois la vente de pièces et accessoires en libre-service et la maintenance toutes marques en ateliers. Les opérations se limitent à l'entretien courant, certains centres pratiquent le remplacement de la courroie de distribution.

#2 . LES RÉPARATEURS RAPIDES, OU FAST-FITTERS

(Speedy, Midas) sont arrivés en France à la fin des années 1970.

Après avoir connu des années fastes (années 80 et 90), leur nombre a fortement décru en France. Limités dans leurs interventions aux opérations les plus rapides et par leur faible surface plus petite que les centres auto, ciblant les centres-villes, ils pratiquent l'entretien courant le plus souvent sans rendez-vous.

#3 . LES PNEUMATICIENS

Point S, Euromaster, BestDrive, Profil+, Vulco, Eurotyre, enseignes de stature européenne voire internationale (Point S), ayant aggloméré des centaines d'acteurs indépendants locaux ou régionaux depuis les années 1970 en France, pratiquent une activité mixte, à la fois typées VL et VI voire agricole et/ou engins spéciaux.

Les trois catégories d'acteurs s'approvisionnent en dépannage auprès des stocks des distributeurs en pièces et services. Les réparations rapides nécessitent une disponibilité immédiate des pièces, que parfois seuls les distributeurs-stockistes locaux peuvent apporter en H+1.

Le contrôle technique automobile s'enrichit de la catégorie 'L'

Né en France en 1991, le contrôle technique automobile est un métier de délégation de service public, géré par le ministère de la Transition Ecologique. Arbitre de l'état mécanique de chaque automobile, utilitaire et poids lourd du parc automobile, il s'exerce en France exclusivement dans des locaux séparés des métiers de l'après-vente automobile, pour en garantir l'impartialité ou l'absence de toute orientation commerciale des résultats des contrôles obligatoires.

LES CENTRES DE CONTRÔLE
TECHNIQUE EN FRANCE,
C'EST :

6 700
ateliers

11 500
salariés*

22 439 217
contrôles

de voitures particulières et
d'utilitaires légers en 2023
(+ véhicules immatriculés en
collection et véhicules soumis à
réglementation spécifique, source
UTAC-OTC)

*Source : ANFA

Le phrasier, c'est-à-dire le cahier des charges de contrôle technique, **évolue régulièrement**. La dernière réforme d'ampleur du contrôle technique automobile date de 2021, avec la mesure précise de l'opacité des fumées des moteurs diesel.

En janvier 2025 s'ajoute la collecte des données de consommation des véhicules par l'OBFCM (On Board Fuel Consumption Monitoring). Ce dispositif permet aux centres de contrôle de documenter la consommation d'énergie d'un véhicule (thermique ou électrique), données qui sont remontées au ministère. Le contrôle OBFCM est obligatoire pour tous les véhicules mis en circulation après le 1^{er} janvier 2021, et concerne donc leur premier contrôle technique dès janvier 2025.

Depuis le 15 avril 2024, un contrôle technique supplémentaire a été mis en œuvre, celui des véhicules de la catégorie 'L' : les deux-trois roues à moteur toutes cylindrées, cyclos à moteur, quads, quadricycles et voitures sans permis.

Intégrant des équipements dédiés à ces types de véhicules, il nécessite des investissements modérés, adaptés à la taille du parc de la catégorie L (le parc moto, avec environ 4 millions de machines, est par exemple dix fois plus petit que le parc automobile). En 2025, les centres de contrôle technique de catégorie L doivent y ajouter l'équipement en sonomètre (les sociétés Capelec, Muller Automotive et AVL commercialisent par exemple des équipements certifiés conformes par l'UTAC). En 2026, ce sera au tour du céléromètre.