

L'autopartage, fossoyeur annoncé du parc roulant ?

mardi, 12 septembre 2017

Le cabinet de consulting PricewaterhouseCoopers a dévoilé lundi une étude selon laquelle le boum de l'autopartage va directement impacter le parc roulant européen. Celui-ci, estimé à 280 millions d'unités, pourrait dégringoler à 200 petits millions d'ici 2030. Et les véhicules les plus roulants pourraient bien être les plus récents, donc les plus proches des constructeurs...



L'accroissement annoncé de l'autopartage fera-t-il gagner les ateliers des indépendants ou des constructeurs ?

Voilà un chiffre qui va faire froid dans le dos de toute la filière automobile : selon une récente étude du cabinet de consulting PricewaterhouseCoopers (PWC), la montée en puissance de l'autopartage en Europe va très significativement impacter le parc roulant. L'étude avance en effet que le parc roulant va fondre, pour passer de 280 à 200 millions de véhicules à l'horizon 2030...

Paradoxalement, l'étude avance que le trafic devrait sensiblement augmenter. Un paradoxe qui n'est qu'apparent ; en effet, les véhicules en autopartage seront autrement plus utilisés que les véhicules

possédés à titre individuel, lesquels passent en moyenne 95% de leur vie en stationnement. Selon PWC, un kilomètre sur trois sera ainsi effectué par les véhicules en autopartage. Ceux-ci parcourront en moyenne 58 000 kilomètres par an lorsqu'un véhicule non partagé n'effectuera annuellement que 13 230 km !

Moins de véhicules, plus de trafic

Si l'on s'arrête au seuil des chiffres, les premiers inquiétés semblent a priori les constructeurs : voir en effet passer le parc roulant de 280 à 200 millions ne laisse guère présager des ventes VN tutoyant les sommets dans les années à venir.

Reste que l'étude du cabinet de consulting souligne que, du fait du kilométrage annuel très élevé des véhicules mis en autopartage (de l'ordre du taxi), leur renouvellement s'opérera beaucoup rapidement que s'il s'agissait d'un véhicule utilisé à titre individuel. PWC estime ainsi que le renouvellement s'effectuera dès 3,9 ans pour les premiers, contre en moyenne 17,3 pour les seconds... Résultat, l'étude pronostique une hausse des immatriculations européennes d'un tiers à l'horizon 2030, pour atteindre 24 millions d'unités !

Quid des réparateurs ?

Et concernant l'avenir de l'entretien réparation l'avenir à l'aune de ces chiffres peu réjouissants ? En extrapolant, il est à craindre en effet que le 'gâteau' ne se réduise plus significativement encore que ce que laisse présager la tendance structurellement baissière observée ces dernières années. Passer en effet de 280 à 200 millions d'unités, c'est retirer plus de 20% de véhicules du marché européen de l'entretien-réparation. Et donc plus de 20% d'entrées-atelier.

Un raisonnement trop simple mais aussi trop simpliste ? Voire. Certes, la disparition de presque 25% de véhicules à entretenir aura immanquablement un impact sur le marché de l'aftermarket ; mais les véhicules en autopartage, dont l'utilisation sera intensive au regard des projections de PWC, vont demander un suivi tout particulier. A l'opposé toutefois, si les véhicules les plus roulants s'avèrent n'avoir que 3,9 ans en moyenne, les réseaux constructeurs se préparent des ateliers plus remplis : ils sont les mieux placés a priori pour capter l'entretien des véhicules récemment sortis de leurs showrooms...

L'autopartage électrique dangereux pour les ateliers ?

Quant à savoir si les besoins en entretien de ces véhicules compenseront la baisse du nombre d'entrées-atelier lié à la réduction du parc, l'équation est à multiples inconnues. Les véhicules en autopartage ne seront-ils pas prioritairement urbains et ne se recruteront-ils pas prioritairement parmi ces véhicules électriques à l'entretien simplifié ?

Notre expression fétiche prend en l'occurrence tout son sens puisque, comme d'habitude, nous vous tiendrons... au courant !