

Rechange et réparation : le retour en grâce des véhicules anciens

mardi, 12 janvier 2021

La crise sanitaire, puis économique, a cette éternelle vertu appréciée par la rechange indépendante : en boudant les VN et les VO récents, les automobilistes renforcent mécaniquement le vieillissement déjà constant du parc roulant. Et par rebond, les parts de marché de la réparation et de la distribution indépendantes spécialisées en véhicules âgés...



Depuis le début du confinement, le marché de la pièce dérive vers les véhicules anciens, constate Fabrice Godefroy, DG du distributeur IDLP. « *Le cœur des demandes glisse des véhicules de 7 à 10 ans vers ceux de 10 à 15 ans* », constate-t-il. N'oublions pas que nous parlons là du territoire d'excellence des acteurs de la rechange et de la réparation indépendantes : ils sont les rois des entrées-atelier "âgées". Les seuls véhicules roulants de plus de 15 ans pesaient déjà, en 2019 [selon les nouvelles estimations de AAA Data](#), 22,3 % des 39,3 millions de VP recensés sur nos routes...

La ruée vers les vieux VO

Ce vieillissement des entrées-atelier ne surprend pas F. Godefroy. L'utilisation des véhicules est devenue prioritaire en ces temps d'insécurité pandémique. « *Beaucoup de ménages ont remis en service et donc en état leur 1^{ère} voiture, voire une 2^{ème} habituellement plus subsidiaire, pour sécuriser sanitaire leurs déplacements* », constate-t-il. Rien d'étonnant donc à voir concomitamment les transactions VO consolider ce vieillissement du parc roulant, « *surtout que tout le monde n'a pas les moyens, malgré les primes à la conversion, de s'offrir un VN ou un VO récent* », souligne-t-il.

Une analyse que viennent conforter les chiffres 2020 du VO. Comme le constatait récemment [l'indicateur](#)

[Autoscout24](#) dans son tableau ci-dessous, les ventes VO 2020 de 11 ans et plus, qui pèsent un peu plus de 2 millions d'immatriculations sur les 5,5 millions (38 % du volume total des transactions 2020) ont moins baissé que les ventes VO récentes (-22,06 % pour les moins de 1 an et -7,25 % pour les 1 an).

Age	2020	PDM	2019	PDM	Prog 20-19	Prog PDM
< 1 an	454.621	8,39%	583.268	10,10%	-22,06%	-16,85%
1 an	400.546	7,40%	431.846	7,48%	-7,25%	-1,05%
2 à 5 ans	1.366.088	25,23%	1.383.845	23,95%	-1,28%	5,31%
6 à 10 ans	1.137.139	21,00%	1.254.147	21,71%	-9,33%	-3,27%
11 à 15 ans	1.139.509	21,04%	1.185.528	20,52%	-3,88%	2,54%
16 ans et plus	917.639	16,94%	938.570	16,25%	-2,23%	4,30%

Répartition des ventes de voitures d'occasion par âge (source : Autoscout 24).

Du coup, les VO de 11 ans et plus ont même gagné en parts de marché (+2,54 % pour les 11 à 15 ans et +4,30 % pour les 16 ans et plus). Seul le cœur de marché des VO de 2 à 5 ans (1,366 million d'unités) a fait mieux en la matière (+5,31 %).

La voiture domine dans les territoires

Côté Point S, Christophe Rollet, DG du réseau aux presque 600 centres en France, confirme la tendance au vieillissement des entrées-atelier. A l'analyse de Fabrice Godefroy, il ajoute l'accroissement du kilométrage parcouru par les véhicules roulants en 2020 qui ont dopé leurs besoins d'entretien. « *Du fait des craintes de contamination, les véhicules ont été plus utilisés qu'à l'accoutumée* », relève-t-il.

Et il y a une évidente corrélation socio-économique entre les jobs nécessitant une présence physique et le pouvoir d'achat. Le télétravail propre à une multitude de cadres est une réalité plutôt urbaine et suburbaine ; le travail sur site est, lui, une réalité péri-urbaine ou rurale plutôt réservée aux "cols bleus". Des territoires et des emplois où la voiture domine déjà habituellement pour les déplacements quotidiens...

75 % du parc VP a plus de 5 ans

Au rythme lent qui repousse mois après mois la promesse vaccinale d'une immunité collective, sur fond de craintes économiques qui ne vont guère précipiter un déluge d'achats VN ou VO, l'avenir de l'après-vente s'ancre donc un peu plus sur les véhicules anciens qui sont déjà ultra-dominants en France : 75 % des VP roulants ont plus de 5 ans... Une réalité encore accrue dynamiquement par la crise économique qui vient se greffer sur le vieillissement naturel d'un parc roulant qui, totalement étanche à l'obsolescence programmée, atteint déjà les 10,6 ans d'âge.

Et là encore, on ne peut comprendre le poids des véhicules anciens que si l'on abandonne la loupe déformante des grandes villes qui squattent 80 % des ventes VN. « *Certains départements ruraux comptent jusqu'à 8 % de véhicules datant d'avant 1997 (Ariège, Creuse, Dordogne, Lot)* », rappelait déjà Julien Billon, DG de AAA Data, début 2020. Soit le double de la moyenne nationale de 3,81 %.

Même s'ils ont souffert [des effets pandémiques](#), les “MRA des champs” ne sont pas près d'être centrifugés par les ruptures technologiques que revendiquent les VN d'aujourd'hui. Et ce, aussi électrifiés, hybridés, suréquipés, semi-autonomisés et connectés soient ces petites merveilles de technologie.

Pour nourrir leurs RA1 et RA2, les constructeurs n'ont pas fini non plus de vouloir repartir à la conquête de l'entretien-réparation de leurs vieilles productions...

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite