

Suite 1



[Pièces de carrosserie "libérées": attention, rien n'est encore fait...](#)

Vendredi, 30 Septembre 2011 00:59

Les indépendants vont-ils réussir à convertir les députés à leur désir d'abolir enfin le monopole des pièces de carrosserie en France? Rien n'est moins sûr: les arguments des constructeurs sont puissants, surtout en cette période de crise...

En réussissant à porter le débat devant l'Assemblée Nationale à l'occasion des débats actuels sur la grande loi visant à défendre les consommateurs, les 6 organisations professionnelles et associations «anti-monopolistiques» semblent à première vue avoir fait le plus dur (voir "[l'offensive contre le monopole](#)"). Dans ce contexte porteur de défense du pouvoir d'achat, leurs arguments semblent en effet imparable: en ouvrant enfin le marché de la pièce de carrosserie à une concurrence qui peut faire tomber les prix de 30%, les parlementaires se feraient à bon compte les chantres des intérêts de leurs électeurs; et sans risque avéré, puisque dans tous les autres pays d'Europe, cette «libération» concurrentielle existe déjà sans que quiconque ne s'en porte a priori plus mal...

Gagner du temps

Voilà pour la théorie. Mais dans la pratique, il y a loin de la coupe aux lèvres. Au fil des débats parlementaires du 28 septembre, on a pu voir les constructeurs pousser ouvertement leurs premiers pions. Avec un succès certain. Pour mémoire:

- **L'argument «Autorité de la concurrence»:** pourquoi «bâcler», au détour d'une loi généraliste, un amendement aux conséquences incertaines alors même que l'Autorité de la Concurrence s'est précisément autosaisie du dossier des pièces et de la réparation automobile en juin dernier? Puisqu'elle promet de rendre des conclusions en mars 2012, c'est-à-dire dans très peu de temps, autant lui laisser l'initiative (voir «[Enquête sectorielle sur la réparation auto - L'autorité de la concurrence se penche sur l'après-vente!](#)»)... Habilement suggérée durant les débats d'hier, cette possible façon de pousser la patate chaude en touche a ébranlé les convictions jusqu'aboutistes de quelques parlementaires. Après tout, si une aussi respectable institution propose de creuser le sujet dans un délai raisonnable, pourquoi la court-circuiter dans l'urgence? Si l'argument porte, l'Autorité de la Concurrence va devoir faire des efforts en matière de transparence, d'impartialité et donc, de crédibilité...
- **L'argument «véhicules de plus de 10ans»:** tant qu'à parler de délai, pourquoi pas oser 10 ans? Là encore l'argument évoqué dans les débats est particulièrement malin. Tant qu'à libéraliser les pièces de carrosserie, pourquoi ne pas réserver cette possibilité aux seuls véhicules de plus de 10 ans? Après tout, quoi de plus officiellement consumériste et populaire? Voilà qui permettrait aux ménages à faibles revenus de remettre en état leurs

véhicules à moindre frais. Les constructeurs ont compris qu'ainsi, il y aurait moindre mal. Ils ne concèderaient alors à la concurrence que la partie la moins rentable du marché de la pièce de carrosserie. C'est peut-être ça que Frédéric Lefebvre annonçait hier avoir obtenu, sans plus de précision pour l'instant, "*des grands constructeurs automobiles de notre pays*" (voir "[ce que prédit le discours de Frédéric Lefebvre](#)")...

Là encore, des parlementaires semblent avoir été sensibles à l'argument. Et si jamais il était entendu, les constructeurs gagneraient tout bonnement 10 ans. Lorsque le Parlement européen proposait, fin 2007, d'officialiser la fin du monopole dans toute l'Europe, c'était ce même délai qu'ils demandaient déjà, au prétexte alors d'avoir assez de temps pour s'organiser pour compenser leur manque à gagner (revoir «[Marché des pièces captives: l'explosion programmée \(réédition\)](#)»). En ces temps où la visibilité économique n'excède guère quelques mois, 10 ans, c'est quasiment l'éternité...

Les bon vieux thèmes...

Enfin et surtout sont réapparus les arguments bien connus mais solidement rodés:

- **«ouvrir le marché à la concurrence, c'est l'ouvrir à la contrefaçon»:** la fallacieuse et inexplicable campagne médiatique de cet été sur ce sujet prend-elle brutalement tout son sens opportuniste? En tout cas, elle semble résonner toujours dans l'esprit des parlementaires peu au fait des réalités du dossier (voir «[Contrefaçon: des chiffres français... contrefaits!](#) »)...
- **«Concurrencer les pièces de carrosserie, c'est menacer des emplois français»:** là encore, l'argument porte. Même si la menace ne résiste guère à l'analyse, elle peut inquiéter des parlementaires aux circonscriptions fortement colorées «construction automobile». En pleine période de crise, un élu y regarde à deux fois avant de prendre la responsabilité de mettre en péril les emplois de ses propres électeurs...
- **Dernier indice d'une probable fin de non-recevoir:** hier, à la tribune du parlement, Frédéric Lefebvre, le Secrétaire d'État chargé de la Consommation précisait clairement que «*le gouvernement ne peut pas être favorable à une libéralisation du marché des pièces de rechange*» (voir «[ce que prédit le discours de Frédéric Lefebvre](#)»). On ne peut être plus clair auprès de la majorité UMP du parlement, surtout à l'heure où elle ne peut plus prendre le risque de compter sur un repêchage sénatorial...

Un os à ronger...

Mais c'est peut-être grâce à un autre amendement que les constructeurs vont réussir à éviter d'être brutalement confrontés à la concurrence. Car c'est dans ce même projet de loi que les organisations professionnelles espèrent obtenir du législateur qu'il impose aux assureurs d'informer leurs assurés du libre choix du réparateur (voir «[Relations assureurs-carrossiers: vers une loi «historique»? »](#) »).

Cet amendement-là semble bien mieux parti, comme le confirmait le ministre Frédéric Lefebvre à la tribune du Parlement, hier après-midi.

Tout sera pour le mieux. Les indépendants auront un os à ronger et les parlementaires, la conscience tranquille: il n'auront oublié ni leur chers électeurs automobilistes, ni leur précieuse industrie automobile...