

Projet de loi n° 3508 renforçant les droits, la protection et l'information des consommateurs

Questions/Réponses sur la suppression du monopole sur les pièces de rechange automobiles visibles au bénéfice des consommateurs.

- la libéralisation du marché des pièces détachées profiterait non seulement au consommateur mais également à l'ensemble des professionnels et aux producteurs de pièces détachées établis en France.

- L'ouverture de la concurrence permettrait un choix pour le consommateur final qui serait indéniablement gagnant.

- La suppression du monopole permettrait le développement de la concurrence sur la production et la distribution des pièces détachées visibles. Les constructeurs automobiles continueraient à vendre des pièces visibles si leur prix reste attractif pour le consommateur.

- Le pacte automobile signé en 2009 n'a jamais eu pour objet de protéger le monopole des constructeurs mais bien au contraire de soutenir l'activité et la compétitivité de la filière dans son ensemble, et ceci certainement pas au détriment du consommateur.

- la libéralisation du marché des pièces détachées automobiles de rechange visibles n'accentuerait pas les délocalisations des productions mais au contraire les atténuerait :

- en effet, les constructeurs délocalisent déjà massivement : dans un article de La Tribune, daté du 5 mars 2009, l'ex-directrice des achats de Renault-Nissan et actuelle DGA de Renault explique que « 35% des composants du nouveau Scénic proviennent de pays à bas coût ». De la même manière, le directeur de Citroën expliquait en 2009, dans l'Argus : « De 5% il y a 4 ans, nous voulons porter rapidement à 15% la part des pièces provenant de pays à bas coût, avec une perspective de 30 à 40% à moyen terme. » Ces orientations ont été réaffirmées depuis à plusieurs reprises.

- par ailleurs, les équipementiers français peuvent produire les pièces en France : par exemple, les feux arrière de la Peugeot 206 Plus (9^{ème} vente de voiture en France début 2011) sont fabriqués par une joint-venture (Visteon / TYC) établie en Chine alors que s'ils en avaient le droit, les équipementiers français tels que Valeo pourraient produire ce feu arrière en France ou en Europe. Le monopole a empêché tout développement de la filière indépendante française, contrairement aux Allemands, Espagnols et Italiens qui ont développé une véritable filière industrielle de fabrication de pièces indépendantes, au bénéfice de l'emploi et de leur valeur ajoutée nationale.

- enfin, en matière de réparation et d'entretien, on ne peut pas organiser d'approvisionnement massif car la réparation est liée au service et à sa rapidité. Il faut produire là où le service se consomme.

- le marché anglais, souvent pris en exemple par les constructeurs, est en réalité atypique par rapport aux habitudes des autres pays d'Europe occidentale, en raison de sa forte proportion de flottes majoritairement réparées dans les réseaux constructeurs. En outre, quand le marché anglais a été libéralisé, la part de marché des constructeurs dans la pièce de carrosserie ne s'est pas effondré, mais les prix ont baissé de façon importante, montrant ainsi que la concurrence est bénéfique pour les consommateurs et que les constructeurs savent rester compétitifs.

- L'augmentation du prix des matières premières, et notamment de l'acier, n'explique pas l'augmentation du prix des pièces détachées :

- Sur la période 2001/2009, l'inflation a été de **13,9%** et l'augmentation du prix des pièces de **28,7%**. Cette différence d'augmentation ne peut être attribuée à l'augmentation du prix des matières premières.

- Si l'on rapporte le coût de l'acier au prix de la pièce payée par les consommateurs dans les réseaux constructeurs on s'aperçoit que dans une aile de voiture payée par le consommateur 85€, la part de l'acier n'est que de 4,10€. Une hausse de l'un ne peut donc expliquer une hausse équivalente de l'autre.

- des écarts de prix parfois conséquents existent pour un même modèle entre deux pays :

ainsi, la dernière lettre trimestrielle de la SRA fait état d'écarts dignes d'être soulignés : « par exemple, le bouclier avant de l'Opel Corsa coûte 274 € HT en Allemagne (pays producteur) mais 325 € HT en France (pays importateur) soit presque 20% de plus. A l'inverse, et de façon quelque peu étonnante, le capot de la Renault Clio III coûte 273 € HT en Pologne alors qu'en France il est facturé 357 € HT, soit un grand écart de 30% cette fois. »

- la suppression de la protection juridique des dessins et modèles en France ne porterait pas atteinte à la propriété industrielle des constructeurs, à leur capacité d'innovation ou de création :

La clause de réparation ne remet en aucune façon en cause la propriété intellectuelle des constructeurs sur les dessins et modèles des véhicules neufs. En réalité, elle ne concerne que les pièces de rechange et met fin à un abus de la propriété intellectuelle abus largement dénoncé par d'éminents professeurs de droit ainsi qu'une grande partie de la doctrine juridique.

- Tous les pays limitrophes de la France ont supprimé le monopole

- 11 grands pays de l'Union Européenne dont tous les pays limitrophes de la France représentant 75% du parc automobile européen n'appliquent plus en droit ou en fait le monopole sur les pièces de rechange. Les pays qui nous entourent ne sont pas moins attachés à la propriété intellectuelle que la France, à l'exemple de l'Italie et tous ont adopté la clause de réparation en droit ou en fait. Même l'Allemagne, où les constructeurs ont choisi eux-mêmes de ne pas utiliser, dans les faits, les règles existantes du monopole.

- La France a par ailleurs déjà adopté la clause de réparation en signant le règlement communautaire sur les dessins et modèles, reconnaissant par là la pertinence des arguments qu'elle refuse pourtant d'appliquer au niveau national.

- la libéralisation du marché des pièces détachées automobiles de rechange visibles profiterait au consommateur final :

- C'est l'UFC Que Choisir, une association de défense des intérêts des consommateurs qui le dit, ayant toute légitimité pour le faire ainsi que l'association 40 millions d'automobilistes.

- Dans l'étude réalisée par l'UFC Que Choisir, il est clairement montré que la libéralisation a permis aux consommateurs de nos voisins frontaliers de payer leurs pièces entre 33,9% en Belgique et 35,5% en Allemagne moins cher qu'en France.

Tous les automobilistes ne sont pas assurés tous risques. 40% payent de leur poche les réparations quand il y a un sinistre.

- Le prix de certaines pièces de carrosserie est tel que de nombreux véhicules sont déclarés économiquement irréparables, même en cas de petit sinistre, ce qui prive les consommateurs les plus modestes de mobilité puisqu'ils n'ont plus de véhicule et pas les moyens d'en acheter un autre.

- la libéralisation du marché des pièces détachées n'est pas synonyme de contrefaçon ou de risque pour la sécurité :

- La question des dessins et modèles est d'ordre uniquement esthétique et n'a rien à voir avec la sécurité. Ce sujet a déjà été abordé et évacué lors de l'examen de la directive par le Parlement européen en 2007. Il est faux de dire que la nouvelle législation entraînera une baisse de la sécurité des pièces. La sécurité est une affaire de normes et non d'esthétique et il est intéressant de constater que quasiment aucune norme de sécurité n'existe à ce jour pour les pièces de carrosserie, y compris dans les pays sans monopole. D'ailleurs, à l'occasion des deux études menées à la demande de la commission juridique du Parlement européen, les constructeurs ont été incapables de citer le moindre cas de problème de sécurité survenu du fait de ces pièces et ont renvoyé les auteurs de l'étude vers les assureurs qui ont confirmé qu'ils n'avaient connaissance d'aucun cas, même anecdotique à ce sujet.

- La contrefaçon n'a rien à voir avec la sécurité, elle n'est qu'une question de droit. Là encore le Parlement européen a bien rappelé que la sécurité est une affaire de normes et qu'il faut cesser de considérer comme de la contrefaçon les pièces qui ne sont pas fabriquées par les constructeurs. Rappelons que près de 80% du prix de revient d'un véhicule sont fabriqués par des équipementiers indépendants des constructeurs.

- en matière de traçabilité des pièces, la FEDA et ses enseignes ont déjà fait la démonstration de la très grande qualité de la traçabilité des produits des équipementiers. Il existe par ailleurs des textes européens à ce sujet qui encadrent cette traçabilité et qui s'imposent à tous.

- la libéralisation du marché des pièces détachées automobiles de rechange visible permettrait de mettre en avant le savoir-faire des équipementiers qui tout comme les constructeurs font également preuve de savoir-faire. Et certaines pièces qui ne sont plus fabriquées par les constructeurs pourraient l'être à nouveau grâce au développement d'offres alternatives. Les pièces de qualité d'origine, de qualité équivalente ou les pièces adaptables sont présentes en Europe et la concurrence entre elles permet d'améliorer les services liés notamment en matière de disponibilité du produit et de répondre aux attentes des consommateurs principalement en terme de pouvoir d'achat et de sécurité (ex remplacement des rétroviseurs, phares, feux ou boucliers détériorés).