

# La vérité sur...

## le marché des pièces automobiles

*Un projet de loi autour de la protection des dessins de carrosserie vient d'être déposé à l'Assemblée. Un premier pas timide vers la fin d'une exception française qui coûte très cher aux consommateurs.*

Is l'ignorent pour la plupart, mais les Français paient leurs pièces de carrosserie automobile de 20 à 25% plus cher que leurs voisins européens. La faute à une taxation trop sévère, à la hausse du cours des matières premières? Ni l'un ni l'autre. C'est la conséquence du monopole dont jouissent les constructeurs français sur le marché national de la distribution des pièces de carrosserie visibles dont ils ont déposé le dessin (portières, ailes, capots, phares et vitrage). Ainsi, pour remplacer le rétroviseur d'une Citroën, le réparateur français n'a d'autre choix que de payer au prix fort la pièce estampillée du double chevron et emballée aux couleurs de la marque. Alors que son homologue belge, allemand ou italien est libre, lui, de préférer une pièce de qualité équivalente fabriquée par le même équipementier mais dépourvue du logo Citroën.

### Carrossiers entre deux feux

« Jugez du paradoxe, s'indigne Vincent Belhandouz, le président de d'Aniel Marketplace, l'un des plus importants distributeurs indépendants de pièces de carrosserie. Pour un organe de sécurité aussi sensible que le freinage, le réparateur est libre de préférer des pièces de qualité équivalente, tout aussi sûres puisque répondant aux mêmes normes européennes, alors que pour remplacer un rétroviseur, il doit acheter la pièce d'origine vendue à peu près trois fois plus cher qu'une pièce équivalente. »

Pire, les constructeurs français sont ceux qui pratiquent les augmentations de prix les plus élevées d'Europe. « Elles ont été de 11% en 2019 et de 7% en 2020 pour Peugeot,

« Preuve que les constructeurs ont conscience de pratiquer des tarifs trop élevés: ils concèdent parfois des remises, histoire de sauver un véhicule menacé d'être classé économiquement irréparable. »

**Christophe Theuil**, président délégué de l'Anea.

la plus forte hausse tous constructeurs confondus; de 13% en 2019 et de 2% en 2020 pour Renault; et de 8% en 2019 et 7% en 2020 pour Citroën et DS », dénonce Mathieu Séguran, délégué général de la Fédération de la distribution automobile (Feda). Selon lui, casser le monopole des constructeurs permettrait aux automobilistes français d'économiser environ 17,5% sur le montant de leur facture chez le carrossier. Au détriment de ce dernier? « C'est tout le contraire, argumente Vincent Belhandouz. Quand les constructeurs augmentent le prix des pièces, les marges des réparateurs et des revendeurs baissent, elles aussi. »

### Assureurs en pole position

Même les assureurs sont vent debout contre le monopole des constructeurs. Alexis Merkling, de la Fédération française de l'assurance (FFA), estime que la libéralisation du marché permettrait d'économiser 415 millions d'euros sur les primes. Une étude publiée en janvier par Sécurité et réparation automobiles (SRA), l'organisme de réf-

rence des assureurs, rappelle que les prix pratiqués par les constructeurs ont un impact direct sur le coût des réparations : celui-ci a bondi de 6,7% rien que l'an dernier, et de près de 8% sur cinq ans, soit près de trois fois l'inflation. « Des pièces moins coûteuses limiteraient la dépréciation du véhicule en cas de sinistre, renchérit Christophe Theuil, président délégué de l'Alliance nationale des experts en automobile (Anea). Preuve que les constructeurs ont conscience de pratiquer des tarifs trop élevés, ils concèdent parfois des remises, histoire de sauver un véhicule menacé d'être classé comme économiquement irréparable. » Car le recours à la pièce d'occasion, issue de l'économie circulaire n'est pas toujours possible, faute de disponibilité (lire l'encadré ci-dessous).

Devant cette belle unanimité, la cause semble entendue. A se demander ce qui explique la persistance de cette exception française au principe de libre concurrence. « L'UFC-Que Choisir s'est emparée de la question de la libéralisation

### L'économie circulaire roule au ralenti

Depuis 2019, obligation est faite au réparateur de proposer à ses clients le recours aux pièces d'occasion issues de l'économie circulaire (Piec), vendues 40 à 60% moins cher que les neuves. Obligation de les proposer, certes, mais pas de les monter!

Le professionnel est en effet libre de refuser s'il estime que la pièce d'occasion est inadaptée. Sans compter qu'identifier l'aile ou le phare parfait dans le vaste stock combiné des 1 700 centres agréés pour véhicules hors d'usage (VHU) prend du temps. En 2020, le réemploi ne pesait

que 5% du total des pièces de carrosserie vendues en France, contre 3% en 2015. C'est peu. A ces Piec, il convient toutefois d'ajouter les 15% de pièces reconconditionnées, vendues au titre de l'échange standard : elles aussi participent à l'économie circulaire. ■



dès 2011, se remémore Mathieu Escot, directeur des études de l'association. *Il nous aura fallu beaucoup d'efforts pour sensibiliser les parlementaires et contrer les arguments des constructeurs. Le premier consiste à suggérer que la pièce de qualité équivalente fait courir un risque à l'automobiliste. Mais ce n'est plus vrai.* »

### Freinage de Bercy

Parce qu'elles sont fabriquées dans les mêmes usines, ces pièces ne causent pas davantage de blessures, constatent les associations de consommateurs chez nos voisins européens. Toutefois, les constructeurs français entretiennent habilement le souvenir des capots de contrefaçon qui, dans les années 1980, se détachaient en cas de choc et pénétraient dans l'habitacle du véhicule au lieu de plier.

Il aura fallu attendre la crise des « gilets jaunes » pour voir le gouvernement accorder enfin son appui à la cause de la libéralisation. Une manière de rendre une part de leur

pouvoir d'achat aux Français. *« C'était en mars 2019, mais le Conseil constitutionnel a dû rejeter les deux premières tentatives de légiférer »,* déplore Mathieu Escot. La troisième devrait être la bonne. *« Le projet de loi déposé le 7 avril par le député LREM de la Sarthe Damien Pichereau, avec l'appui de l'ensemble de son groupe parlementaire, ne vise pas la pleine libéralisation : il se contente de ramener de vingt-cinq ans à dix ans le délai de protection juridique des dessins et modèles sur les pièces visibles. »*

Pas de quoi bouleverser cette exception française. Et sur ce sujet, Bercy, sensible aux arguments des constructeurs, reste très silencieux. Une niche parlementaire devrait être délogée en septembre et votée dans la foulée, pour une adoption avant la fin de l'année.

### Innovation moteur

En aparté, les constructeurs automobiles français ont conscience que la libéralisation va dans le sens de l'histoire. Leur position officielle ne

**Phares de Peugeot 107. La marque au lion a augmenté le prix moyen de ses pièces détachées de 11% en 2019 et de 7% en 2020. La plus forte hausse, tous constructeurs confondus.**

change cependant pas : ils s'abritent derrière le coût de l'innovation, du stockage et du transport pour justifier le prix des pièces et leur monopole sur la distribution. Les constructeurs estiment également que les pièces de carrosserie destinées à la rechange ne peuvent être facturées au même prix que celles qu'ils emploient sur la chaîne d'assemblage du véhicule, en raison du coût de leur conditionnement, de leur transport et de leur stockage. Par ailleurs, ils contestent l'ampleur du gain en pouvoir d'achat pour le consommateur final : ils doutent que les assureurs répercutent une baisse du coût des pièces sur le montant des primes. Enfin, ils agitent le spectre du chômage, rappelant que les pièces dites captives sont produites à 70% en France par Valeo, Faurecia et Plastic Omnium : la libéralisation favoriserait des entreprises concurrentes installées à l'étranger. Plutôt malvenu, au moment où le gouvernement soutient la relocalisation de la production.

**Eric Bergerolle**