

Paris • Vendredi 3 novembre 2023 • N° 24630 • 3,50 €

Le Parisien

+ Vos magazines **Week-end et TV**



Après la tempête

Le défi de la grande panne électrique

En dépit de vents violents, jusqu'à près de 210 km/h, le pire a été évité. Pourtant, jeudi soir, quelque 680 000 foyers étaient encore plongés dans le noir, principalement en Bretagne et en Normandie.

→ Fait du jour • P. 2 à 5

Israël Les irréductibles de Sdérôt, ville martyre

→ International • P. 6



Réparation auto Optez pour les pièces d'occasion

→ Économie • P. 10 et 11

Le Parisien



PUBLICITÉ

TS PRODUCTIONS PRÉSENTE

ELLA RUMPF

JEAN-PIERRE DARROUSSIN

CLOTILDE COURAU

JULIEN FRISON
DE LA COMÉDIE FRANÇAISE

UN THRILLER SCIENTIFIQUE ET AMOUREUX
UNE MERVEILLE

LE PARISIEN ★★★★★



FESTIVAL DE CANNES
SÉLECTION OFFICIELLE

LE THÉORÈME DE MARGUERITE

UN FILM DE ANNA NOVION

L'ÉQUATION EST SIMPLE :
COUREZ VOIR CE FILM !

L'OBS ★★★★★

ACTUELLEMENT AU CINÉMA

LES INDÉS
ALLOCHINE

france.tv

Causette

L'OBS

SENS CRITIQUE

Le Parisien

USC
DÉCOUVRE

franco culture





L'ÉQUIPE/OLIVIER CORISAN

bles que ce que pensent les usagers. Les casses – aujourd'hui appelées centres VHU (véhicules hors d'usage) – se sont professionnalisées et savent identifier les pièces encore valables.

Un bon plan en carrosserie également...

Dernière explication avancée pour justifier le (très) faible recours des réparateurs aux pièces d'occasion : la difficulté de les trouver. De fait, sur ce point, les casses peuvent mieux faire. Sur les 1 670 centres VHU France, un petit millier, qui démonte pas moins de 1,1 million de véhicules par an, fait de la pièce de réemploi. « Mais les 700 autres, qui traitent environ 400 000 véhicules par an, compactent les voitures sans aucune valorisation des pièces », déplore Patrick Poincelet, le président des recycleurs chez Mobilians.

Pour remédier au fiasco général, les garagistes, les remanufacturiers et les casseurs demandent aux pouvoirs publics la création d'un observatoire de la pièce issue de l'économie circulaire. « Il faudrait créer un comparateur gouvernemental du coût des réparations », estime de son côté l'association 40 Millions d'automobilistes, à la façon ce qui se fait déjà pour les tarifs des contrôles techniques. « Nous avons tous les types de pièces sur nos étagères, explique Vincent Belhandouz, le

PDG d'Aniel SAS, un distributeur indépendant de pièces détachées. Les gens viennent pour des pièces neuves, mais comme notre algorithme fait aussi remonter les pièces d'occasion, ils voient les prix... et changent vite d'avis ! »

En carrosserie aussi, la pièce d'occasion est désormais disponible. La loi Climat votée l'an dernier a ouvert à la concurrence le marché des pièces détachées dites « visibles », le pare-brise, les vitres et les éléments de carrosserie. La commercialisation de ces éléments était jusqu'alors réservée aux constructeurs en France. Cette règle imposait aux distributeurs, garagistes et carrossiers de s'approvisionner auprès des Renault, Peugeot ou Citroën, chez qui les prix avaient largement dérapé.

La mesure aurait dû faire baisser la facture des particuliers, comme celle de Christian avec son Scénic, puisque ces pièces sont 15 % à 30 % moins chères en moyenne. Las ! « Des parts de marché se sont dégagées, mais pas assez pour que le consommateur final le ressente, regrette Mathieu Séguran, le délégué général de la Fédération de la distribution automobile (Fedra). L'impact réel sur le pouvoir d'achat des ménages français est faible, insuffisant par rapport à ce qu'il devrait être. » Automobilistes, vous savez ce qu'il vous reste à faire : exigez la pièce d'occasion !

Depuis la loi Climat de 2022, le marché de pièces détachées dites « visibles » (pare-brise, vitres et éléments de carrosserie) d'occasion a été ouvert à la concurrence.

MEGACASTING | Tesla invente la voiture en blocs... au détriment des conducteurs

TESLA A LANCÉ le mouvement, mais beaucoup d'autres constructeurs pourraient suivre, et les automobilistes frémissent. En cause ? Le « megacasting », un procédé qui consiste à concevoir d'un seul bloc, au moyen de gigantesques presses, des parties entières d'un véhicule. Avant, cela nécessitait d'assembler plusieurs éléments.

La firme californienne s'appuie sur le programme Giga Press du fabricant italien Idra Group. Sa presse géante a commencé par servir à la production du châssis arrière de la Model Y, qui regroupe 70 pièces sous la forme d'un unique bloc d'aluminium. Les machines d'Idra Group équipent désormais les usines Tesla de Fremont et d'Austin (États-Unis), de Shanghai (Chine) et de Berlin (Allemagne).

« Sous couvert d'innovation et de simplification du montage, cette pratique est d'abord synonyme d'amélioration des marges pour les constructeurs (en moyenne, 40 % d'économies sur le coût d'un châssis) », pointe Mathieu Séguran, délégué général de la Fédération de la distribution automobile, qui représente la quasi-totalité de l'après-vente en France. « Le megacasting a surtout un effet pervers pour les consommateurs, met-il en garde. Il pèse



MAXPPP/PATRICK PLEUL

Berlin (Allemagne), mars 2023. Cette technique permet notamment à Tesla de réaliser 40 % d'économies sur le coût d'un châssis.

sur le budget des ménages, avec des réparations bien plus coûteuses à terme, lorsqu'il faudra procéder au remplacement d'une mégapièce en lieu et place d'un simple composant aujourd'hui. »

« Cela ne va pas dans le sens de l'histoire »

Pis, la réparabilité des véhicules très endommagés après un accident, pourrait être « purement et simplement compromise », s'inquiète un carrossier. Aux États-Unis, d'ailleurs, les assureurs n'ont pas tardé à réagir, en proposant une police spéciale pour la Model Y, plus coûteuse pour ses propriétaires. Sur les sites spécialisés, les exemples de Model Y dont la facture des réparations s'est chiffrée en dizaines de milliers de dollars sont légion.

Pas de quoi, pourtant, décourager les autres constructeurs d'installer des gigapresses dans leurs usines. Toyota, Hyundai et Volvo sont sur les rangs. La Fedra, de son côté, a réalisé une étude virtuelle entre une réparation standard, à date, et une simulation avec un procédé de megacasting. Pour une Peugeot 2008 endommagée sur tout l'arrière, la facture bondit ainsi de 12 154 € à 15 402 € et la durée des réparations s'allonge de six jours et demi à onze jours.

« Cette évolution industrielle ne va pas dans le sens de l'histoire, soupire Mathieu Séguran. Tesla invente la voiture Kleenex et d'autres veulent déjà l'imiter. L'écologie, hélas, passe à la trappe, les consommateurs sont lésés et toute la filière de la réparation se retrouve en danger. » **M.P.**

VÉLO BOULOT MINOTS

DÉPARTEMENT DE **L'ÉURE**
en Normandie

**UNE OPPORTUNITÉ SI PROCHE
LE DÉPARTEMENT DE L'ÉURE RECRUTE
JOBS.EURE.FR**