

Etude :

Libération du marché des pièces de carrosserie : Quels gains pour le consommateur ?

I. Synthèse

I.1. Résumé du dossier

Le marché français des pièces détachées de carrosserie est structuré autour de monopoles de marques. Chaque constructeur décide quel produit sera vendu et dans quelles conditions, ce qui signifie que les constructeurs maîtrisent la production (même lorsqu'elle est déléguée) comme la vente. Par exemple, Renault décide qui peut produire une aile de Twingo, mais aussi qui peut la vendre et dans quelles conditions (prix, rabais autorisés, etc.).

Par conséquent, non seulement les consommateurs n'ont pas l'opportunité de bénéficier de vrais prix de marché (déterminés dans un environnement concurrentiel), mais ils se voient dans l'impossibilité de choisir le type de pièce à installer dans leurs véhicules (produites par le constructeur ou par un producteur alternatif).

Dans un certain nombre de pays européens, comme la Belgique ou l'Espagne (voir la figure 1, p. 6), les choses sont différentes, les consommateurs ont la possibilité d'utiliser des pièces beaucoup moins chères, ce qui leur permet de réduire leurs dépenses en matière automobile.

L'objectif de ce travail est de montrer qu'une libéralisation du marché automobile permettrait au consommateur qui choisirait d'utiliser des pièces alternatives de faire d'importantes économies, de manière directe lorsqu'il achète lui-même ces pièces moins cher, et de manière plus indirecte *via* une baisse de sa prime d'assurance.

Pour démontrer le gain potentiel pour le consommateur d'une ouverture du marché français aux pièces alternatives, nous avons réalisé une comparaison des prix constructeurs et des prix pratiqués par des entreprises indépendantes sur un panier de pièces de carrosserie dans différents pays ayant libéralisé leur marché. Les résultats sont éloquentes puisque, pour certains véhicules, l'écart de prix peut atteindre 54,4 % (Peugeot 307).

Cette étude, couplée avec celles menées notamment par la FEDA (Fédération des Syndicats de la Distribution Automobile), le SRA¹ (Sécurité et réparation automobile), le CEA (Comité européen des assurances), la DGCCRF et la Commission européenne, démontre la nécessité d'une libéralisation du marché des pièces de carrosserie.

¹. Le SRA est une association loi 1901 qui regroupe la [FFSA](#) (Fédération française des sociétés d'assurances) et le GEMA (Groupement des entreprises mutuelles d'assurances). Le SRA est chargé de réaliser des études techniques et statistiques afin de mieux maîtriser le prix de revient de l'assurance automobile (Source : [http://www.sra.asso.fr/cv/sraedit.nsf/doc1/\\$first](http://www.sra.asso.fr/cv/sraedit.nsf/doc1/$first)).

I.2. Sommaire

I.	Synthèse	2
I.1.	Résumé du dossier	2
I.2.	Sommaire	2
II.	Argumentaire.....	4
II.1.	Introduction : approche consumériste	4
a.	La place de l'automobile dans la consommation des ménages	4
b.	Les coûts du monopole pour le consommateur	4
c.	Pièces captives, l'envolée des prix.	5
II.2.	Historique du sujet : Protection des modèles et dessins, aspects économiques.	6
II.3.	Analyse argumentée	7
a.	Ouverture du marché aux pièces alternatives : quels gains potentiels pour le consommateur?.....	8
b.	Une illustration des effets potentiels que le consommateur peut attendre d'une ouverture du marché aux pièces alternatives.....	8
II.4.	Qualité et sécurité des Pièces de carrosserie alternative : quelles garanties ?.....	10
a.	La réglementation.....	10
b.	La certification des pièces de carrosserie une garantie de qualité.	11
III.	Conclusion	13

II. Argumentaire

II.1. Introduction : approche consommériste

a. La place de l'automobile dans la consommation des ménages

Selon l'Insee en 2008 environ 83% des ménages sont motorisés, 46,5% sont bimotorisés et 5,3% sont trimotorisés et plus². Ce taux de pénétration, assez élevé, explique la place prépondérante de l'automobile dans les dépenses des ménages Français. En effet, sur la période 1998-2006, ces derniers ont consacré en moyenne 12,3% de leur budget à cette dernière.

Il est intéressant de noter que si la dépense globale est assez stable entre les deux périodes analysées par l'INSEE, un poste augmente, celui des pièces détachées et accessoires.

L'INSEE souligne que d'une manière générale les prix des activités relatives à l'entretien, la réparation et l'achat de pièces détachées et accessoires continuent d'augmenter ces dernières années pour atteindre 37 % des dépenses des ménages consacrées à l'automobile en 2006.

« Les coûts de réparation augmentent fortement : depuis 1998, les prix de l'entretien et de la réparation des véhicules (hors achats de pièces détachées et accessoires) ont augmenté d'environ 35 %, soit presque 2,5 fois plus que l'inflation. La hausse est d'en moyenne 5 points par an depuis 2001 »³.

Le prix des pièces détachées connaît également une croissance continue mise en évidence par diverses études menées notamment par la FEDA (*Fédération des Syndicats de la Distribution Automobile*), le SRA⁴ (*Sécurité et Réparation Automobile*), le CEA (*Comité européen des assurances*), la DGCCRF et la Commission Européenne⁵.

b. Les coûts du monopole pour le consommateur

Le coût direct pour le consommateur se décline en réalité sous deux formes. Tout d'abord, les prix des pièces constructeurs qui, faute de concurrence, ne sont pas des prix de marché. Puis l'impossibilité pour le consommateur de choisir un élément provenant d'un autre producteur, comme c'est le cas dans d'autres pays d'Europe, comme la Belgique, l'Allemagne ou l'Espagne.

Le consommateur se sent en général peu concerné par le prix des pièces de carrosserie, car il achète rarement ce type de composants. En effet, la facture est généralement réglée par les assureurs lorsqu'ils prennent en charge les réparations consécutives à un accident. Pourtant, il y a un coût indirect pour le consommateur. Il paie cette inflation sur les pièces détachées dans le tarif de sa police d'assurance. Et selon le SRA pour 2010 les pièces détachées représentent 47,3% du coût total de la réparation automobile (la charge la plus lourde)⁶. Par conséquent,

² Source : http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&ref_id=NATTEF05160

³ Source : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&ref_id=ip1159#inter2

⁴ SRA est une association loi 1901 qui regroupe la [F.F.S.A](#) (Fédération Française des Sociétés d'Assurances) et le [G.E.M.A.](#) (Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances). Le SRA est chargé de réaliser des études techniques et statistiques afin de mieux maîtriser le prix de revient de l'assurance automobile (Source : [http://www.sra.asso.fr/cv/sraedit.nsf/doc1/\\$first](http://www.sra.asso.fr/cv/sraedit.nsf/doc1/$first))

⁵ Ces travaux sont exposés et commentés dans l'étude.

⁶ Le coût de la main d'œuvre compte pour 42,4% et les frais restants sont relatifs à l'administratifs (expert, frais de dossiers, etc.)

une augmentation du prix des pièces pour automobiles a un impact sur les primes de l'ensemble des assurés.

c. Pièces captives, l'envolée des prix.

Le monopole des constructeurs sur la distribution des pièces détachées visibles leur permet de piloter les prix. Ce pouvoir autorise de très fortes variations sur des pièces et des modèles spécifiques. Par exemple, la FEDA dans une enquête de prix révèle qu'entre janvier 2008 et septembre 2009, les prix de certains composants ont augmenté jusqu'à 349,33%. Le même type d'enquêtes avait permis à la FEDA de mettre en évidence une augmentation des prix entre décembre 2006 et avril 2008 allant jusqu'à 515,15%. Pourtant, il ne s'agissait pas de pièces complexes, ni de véhicules de niche (en l'occurrence il s'agissait ici d'un garde boue plastique avant d'une Renault Twingo).

La FEDA n'est pas le seul organisme à faire ce type de constats. Le SRA publie chaque trimestre⁷ un document avec un certains nombre d'indicateurs statistiques, dont l'évolution du prix d'un panier de pièces automobiles. Ce panier est un bon indicateur dans la mesure où, mise à part le radiateur, il ne contient que des pièces de carrosserie.

Cet indicateur met un exergue, depuis 2003, une augmentation continue des tarifs des pièces de carrosserie -au-delà de l'augmentation générale du niveau des prix-. Cette augmentation atteint un record de 6,1% en 2007 alors même que l'inflation n'était que de 1,50%. Citroën affichait même une augmentation de 13,5%.

Pour 2010, le SRA annonce une augmentation des prix de 3,7% alors même que l'inflation a été pour 2010 de 1,4%. Le champion de la hausse reste Citroën avec 4,82 %. On note que PSA avec 4,66% arrive en 3^{ème} position, derrière Honda et ses 4,72% de hausse.

On pourrait comprendre une augmentation ponctuelle due, par exemple, à l'augmentation des prix des matières premières. Mais dans ce cas comment expliquer que la tendance est haussière depuis plus d'une décennie (le SRA part d'une base 100 en 1998) et que les tarifs ne s'ajustent pas à la baisse lorsqu'il y a un reflux des prix des matières premières ? Par conséquent, la cause de cette inflation semble bien plus trouver son origine dans une carence de la concurrence que dans des phénomènes externes au secteur.

La DGCCRF fait un constat similaire pour le secteur de la réparation dans son ensemble :

« L'inflation constatée en 2010 ne semble pas être conjoncturelle, ces éléments de prix augmentant de manière récurrente au-dessus de l'inflation moyenne. Ainsi, depuis 2007, l'augmentation de prix annuelle moyenne s'est établie à respectivement 3,6%, 3,6% et 4,6% pour les pièces détachées, la main d'œuvre carrosserie et le coût de la peinture »⁸.

⁷ Le SRA utilise les prix catalogue des constructeurs

⁸ L'évolution des cotisations d'assurance automobile et habitation (p.28, 21 janvier 2011).
<http://www.economie.gouv.fr/services/rap11/110121-rap-hausse-tarifs-assurance.pdf>

II.2. Historique du sujet : Protection des modèles et dessins, aspects économiques.

La production et la vente de pièces de carrosserie sont contraintes par les législations nationales sur la protection des modèles et dessins. Pour être précis dans certains pays de l'Union Européenne la protection des œuvres de l'esprit s'étend jusqu'à la reproduction d'éléments de carrosserie. En l'occurrence il devient, non seulement, impossible pour un distributeur indépendant de vendre des pièces de carrosserie produites par les constructeurs (ou leurs partenaires) mais aussi impossible pour un industriel indépendant de produire ce type de pièces (par exemple, une aile pour une Renault twingo)

Cette protection se justifie pour les véhicules dans leur ensemble. Elle garantit que l'investissement réalisé dans le design par les constructeurs ne soit pas vain, car repris par d'autres. Dans une économie de production de masse la différenciation est un élément clé de la concurrence, le design est donc une composante essentielle de la mécanique de ce marché. Qu'un constructeur ne puisse pas copier le modèle d'un autre est donc sain et souhaitable.

Cependant, appliquée sans nuance, la protection des modèles et dessin peut créer d'importants effets pervers. En effet, les composants d'une automobile sont à la fois une consommation intermédiaire dans un produit fini, l'automobile, et un produit fini sur le marché de la rechange, appelé le marché secondaire⁹.

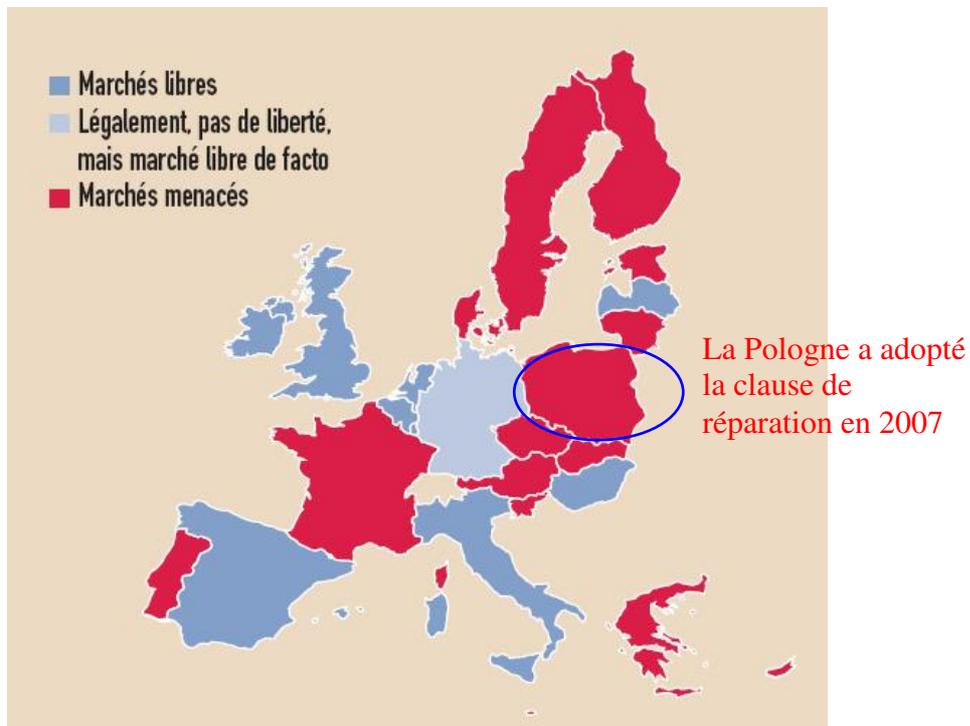
En réalité, étendre cette protection aux pièces détachées crée d'importantes distorsions concurrentielles : si un constructeur est en concurrence avec les autres pour vendre un véhicule, il ne l'est pas lorsqu'il vend les pièces détachées, car elles ne sont compatibles qu'avec les véhicules qu'il vend. En l'occurrence, il est de fait en position de monopole sur le marché de la rechange, sur les véhicules de sa gamme, ce qui lui permet d'imposer ses prix et ses conditions (le lieu de vente par exemple).

La Commission Européenne ne néglige pas cette problématique, elle a d'abord tenté, en vain, une harmonisation des réglementations avec la directive 98/71/CE. Puis, le 14 septembre 2004, la Commission Européenne a proposé une directive, votée par le Parlement européen le 12 décembre 2007, visant à créer une « clause de réparation ». Ce qui signifie que « le droit relatif aux dessins ou modèles concernant l'apparence d'un produit primaire ne sera pas étendu aux produits sur le marché secondaire ». Malheureusement, le texte n'a pas été plus loin car le Conseil des ministres européens a refusé de le mettre au vote, notamment sous la pression de la France, et fait toujours blocage.

Cependant, malgré ce blocage du Conseil européen un certain nombre de pays est déjà en conformité avec cette directive ou alors n'applique pas le texte relatif à la protection des modèles et dessins (l'Allemagne, par exemple).

⁹ « Le marché primaire des pièces détachées concerne leur incorporation au stade de la construction ou de la production initiale d'un produit complexe. Une fois que ce produit complexe est vendu à un consommateur et utilisé, il peut subir des accidents, pannes ou dommages et les pièces devront être remplacées ou réparées. Ceci constitue le marché secondaire de pièces de rechange » Directive du parlement européen et du Conseil, modifiant la directive 98/71/CE sur la protection juridique des dessins ou modèles, 2004/0203 (COD), p. 3.

Figure 1. La carte de la situation réglementaire en Europe (250 millions d'automobilistes potentiellement captifs en Europe). Ecar, 2006.



II.3. Analyse argumentée

Ouverture du marché aux pièces alternatives : quels gains potentiels pour le consommateur?

L'ouverture à la concurrence du marché français des pièces détachées pourrait être bénéfique pour le consommateur, et cela de différentes manières. Tout d'abord, grâce à une concurrence sur la distribution (la vente au détail), le consommateur pourrait bénéficier d'une baisse des prix des pièces produites par les constructeurs (ou leurs sous-traitants). Ensuite, le fait que le consommateur soit en mesure de choisir de réparer ou d'équiper son véhicule avec des pièces alternatives (produites et distribuées par des entreprises indépendantes) pourrait avoir deux types de conséquence : d'une part, une baisse de la facture de réparation par le choix de pièces moins onéreuses ; d'autre part, une possibilité de personnalisation et de différenciation. En effet, certains consommateurs peuvent préférer des pièces alternatives, qui peuvent être plus chères que les pièces de constructeur, pour leurs caractéristiques propres. C'est le principe du « tuning¹⁰ » qui permet au consommateur d'équiper, par exemple, son automobile de freins plus performants que ceux d'origine.

L'économie réalisée par le consommateur lorsqu'il a accès à des pièces de carrosserie alternatives peut être directe, s'il achète lui-même les pièces, ou indirecte, si son assurance se charge des réparations. En effet, si le prix des pièces de carrosserie diminue, il devrait en être de même pour les primes d'assurance (puisque le coût sera moindre pour la société d'assurance : comme nous l'avons signalé, les pièces détachées représentent 47,3 % du coût total de la réparation automobile).

Cependant, sur ce segment de marché (les pièces de carrosserie), le gain sera plutôt indirect. En effet, il est très rare que le consommateur fasse ce type de réparation en dehors d'un contexte « d'accident de la route » qui implique une déclaration à l'assurance. Cette dernière a alors la charge de payer la facture¹¹. De plus, le consommateur fait rarement le choix d'effectuer lui-même cette réparation, car contrairement à l'entretien de base d'un véhicule (vidange, niveaux, etc.) l'opération est, dans la majorité des cas, complexe.

Une illustration des effets potentiels que le consommateur peut attendre d'une ouverture du marché aux pièces alternatives

Pour avoir une idée du gain que peut réaliser le consommateur en faisant le choix de pièces alternatives (produites et distribuées par des acteurs indépendants) nous avons comparé les prix d'un acteur représentatifs de ce marché (par sa part de marché et la qualité de sa production) en Allemagne, en Belgique et en Espagne avec les prix constructeurs pour ces mêmes pays (méthode et échantillon voir étude).

Dans tous les pays étudiés, nous constatons un très fort écart de prix entre les pièces de carrosserie produites et vendues par les constructeurs et les pièces produites et vendues par les acteurs indépendants de notre échantillon.

¹⁰. Le « tuning » consiste à customiser un véhicule en lui ajoutant des pièces alternatives pour le personnaliser ou pour améliorer ses performances.

¹¹. Nous n'avons pas trouvé de données officielles. Cependant, un dirigeant du secteur de la pièce de rechange estime que 80 % de la réparation sont financés par les assureurs.

Les écarts pièces constructeurs - pièces alternatives selon les pays considérés.

	Allemagne	Belgique	Espagne
Citroën	- 29,7%	-28,6%	-18,50%
Ford	-38%	-35,8%	-32,80%
Peugeot	-42%	-34,1%	-31,90%
Renault	-30,6%	-32,4%	-40,60%
Volkswagen	-37,3%	-36,6%	-24,50%

Nos calculs montrent que, quel que soit le pays où le constructeur considéré, il existe un important écart de prix entre les pièces constructeurs et les pièces alternatives considérées. Par exemple, un consommateur Allemand qui ferait le choix de pièces alternatives chez le distributeur de notre échantillon pour son véhicule Citroën paierait en moyenne 29,7% moins cher que s'il s'adressait au constructeur (le détail par modèle est disponible dans l'étude jointe).

Ces écarts peuvent paraître étonnants dans la mesure où l'on pourrait supposer que la concurrence des pièces alternatives pousse les constructeurs à baisser leurs prix. Or, ce n'est pas le cas : selon nos calculs, les prix catalogues des constructeurs¹² dans les zones libéralisées sont très proches des prix dans les zones de monopole. Nous avons calculé que, d'une manière générale, les prix ne sont en moyenne supérieurs que de 2,4 %¹³ dans les zones où subsistent les monopoles (voir l'annexe VI.7).

En réalité, il semblerait que les constructeurs ont une politique de prix européenne qui intègre un certain nombre de paramètres et, notamment, les débats sur la libéralisation des marchés captifs. En effet, de nombreux États, dont la France, protègent encore le monopole des constructeurs sur la production et la vente des pièces de carrosserie (voir la figure 4, p. 9), ce que les institutions européennes voient d'un mauvais œil. Il serait donc maladroit pour les constructeurs de démontrer qu'une libéralisation des prix permettrait une baisse des prix. D'autant plus qu'ils nient cela fermement depuis plusieurs années.

Ensuite, il y a la volonté des constructeurs de ne pas alimenter ce que l'on appelle le « *grey market* ». Ce dernier se caractérise par la revente de pièces de constructeurs, achetées dans les pays libres, dans les pays où est maintenu « le monopole » des constructeurs. Cette pratique est légale grâce à la règle de l'épuisement des droits. En effet, une fois que le constructeur a cédé une pièce à un détaillant, il perd tous les droits dessus ; celui-ci peut alors en faire ce qu'il souhaite, y compris la revendre à un autre détaillant partout en Europe.

Par conséquent, il y a fort à parier que si la close de réparation, bloquée à Bruxelles, devenait réalité, nous observerions une baisse généralisée des prix.

¹². Attention : cela ne signifie pas qu'il n'existe pas des pièces de carrosserie de constructeurs moins chères dans ces différents pays. En effet, il ne faut pas oublier que nos tarifs sont ceux des pièces constructeurs distribués par les constructeurs. Or, il existe aussi des distributeurs indépendants qui vendent des pièces de constructeurs à des prix plus faibles, car concurrentiels (une concurrence entre les différents distributeurs indépendants).

¹³. Voir échantillon et méthodologie en annexe V.4.

II.4. Qualité et sécurité des Pièces de carrosserie alternative : quelles garanties ?

a. La réglementation

La réglementation qui encadre les pièces de carrosserie est la même que celle qui encadre toutes les autres pièces automobiles, comme les freins ou les amortisseurs, dont la production et la commercialisation sont déjà libres dans toute l'Europe.

Les catégories reconnues sont celles définies depuis 2010 par les lignes directrices (2010/C 138/5) du 28 mai 2010 (voir précédemment). Avant cela, les professionnels s'appuyaient sur le règlement 1400/2002 (entré en vigueur en 2002).

Comme nous l'avons vu précédemment, les textes européens prévoient deux catégories de pièce :

- ✓ **les « pièces de rechange d'origine »** : des pièces de rechange qui sont de la même qualité que celles utilisées lors du montage d'un véhicule automobile et qui sont produites selon les spécifications et les normes de production fournies par le constructeur automobile ;
- ✓ **les « pièces de rechange de qualité équivalente »** : qui doivent être d'une qualité suffisamment élevée pour que leur emploi ne porte pas atteinte à la réputation du réseau agréé en question.

Toutes les pièces qui n'entrent dans aucune de ces deux catégories sont appelées « pièces adaptables ». Il est important de souligner que des pièces de qualité équivalente, voire des pièces adaptables, peuvent être d'une qualité supérieure à celle des pièces d'origine installées par le constructeur. En effet, ce dernier fait un arbitrage coût-qualité de manière à ce que le véhicule ne soit pas trop onéreux à produire et reste disponible à un prix adapté à une demande permettant une production en grande série. Ce qui signifie qu'il existe un segment de marché pour une montée en gamme de certains éléments du véhicule. C'est par exemple, en partie, le marché du « tuning¹⁴ ». En effet, certains consommateurs remplacent, par exemple, leurs freins traditionnels par des freins typés compétition plus performants. D'autres remplacent leurs amortisseurs classiques à huile par des amortisseurs à gaz plus efficaces, mais aussi beaucoup plus chers.

On peut légitimement se poser la question de la sécurité. Pour éclaircir ce point, on peut déjà dire que la libéralisation des pièces autres que celles relatives à la carrosserie ne pose aucun problème en France. Pourtant, les pièces mécaniques, comme les freins, sont des éléments particulièrement sensibles du point de vue de la sécurité.

Il est vrai que la production de certaines pièces mécaniques est encadrée. Par exemple, pour les freins, il existe le règlement européen R90 CE¹⁵ qui définit un niveau de qualité minimum que les pièces doivent atteindre pour être autorisées sur le marché. Cependant, il existe un règlement similaire pour les attaches de capot. Ce qui signifie que la réglementation s'adapte aux exigences de qualité.

¹⁴. Le « tuning » consiste à customiser un véhicule en lui ajoutant des pièces alternatives pour le personnaliser ou pour améliorer ses performances.

¹⁵. Voir par exemple : <http://www.ebcbrakes.com/francaispages/automobiles/regulation90francais.shtml>

b. La certification des pièces de carrosserie une garanti de qualité.

Lorsque qu'un marché est composé d'éléments hétérogènes, la première difficulté qui se pose est la visibilité. En effet, pour le cas qui nous concerne, comment reconnaître une bonne pièce d'une moins bonne ? Comment savoir si une pièce définie remplira les mêmes fonctions que celle montée sur mon véhicule ?

Pour y voir le plus clair possible, le consommateur peut déjà s'appuyer sur la classification de la commission. Lorsqu'une pièce est dite d'origine, elle est identique à celle montée sur le véhicule neuf, quel que soit le producteur. Ensuite, une pièce de qualité équivalente à l'origine est une pièce qui, bien que différente dans ses spécifications, assure les mêmes services.

Le consommateur peut estimer la catégorie « pièce de qualité équivalente » trop floue. Il peut alors s'appuyer sur une deuxième garantie, la certification (elle apparaît sur les pièces : voir l'annexe VI.4).

En effet, un grand nombre de producteurs de pièces détachées alternatives, pour apporter une garantie supplémentaire au consommateur, demande à des organismes spécialisés de tester et de valider leurs pièces.

Ces différents organismes sont par exemple :

- ✓ TÜV¹⁶ : cet organisme de contrôle et de normalisation est l'équivalent allemand de l'Afnor ;
- ✓ Thatcham¹⁷ : ce groupe de recherche et de normalisation anglais est contrôlé par des sociétés d'assurances ;
- ✓ Centro Zaragoza¹⁸ : cet organisme de certification espagnol a été créé en 1987 par 14 sociétés d'assurances.

Ces organismes ont des accords entre eux, si bien que leurs tests sont très semblables.

Les tests réalisés par ces organismes sont variés et relatifs à la fois à la qualité et à la sécurité, par exemple :

- ✓ qualité de l'acier ou du plastique ;
- ✓ épaisseur du matériau utilisé (acier) ;
- ✓ traitement anticorrosion (ils vérifient que la cataphorèse a été bien réalisée) ;
- ✓ que la pose se fasse dans les mêmes conditions, en termes de temps et de qualité, qu'une pièce d'origine ;
- ✓ homologation sur le niveau de sécurité pour certaines pièces comme le pare-brise ;
- ✓ etc.

Certains, comme Centro Zaragoza, réalisent également des crash-tests.

Il peut également être important de souligner que ces pièces de carrosserie alternatives sont la plupart du temps fabriquées par les fournisseurs directs ou indirects des constructeurs. Les entreprises qui fournissent de manière indirecte les constructeurs sont en fait des sous-traitants des équipementiers. En effet, l'industrie automobile se caractérise par la sous-traitance en cascade. Les équipementiers, lorsqu'ils ne peuvent répondre à la demande, soit pour des

¹⁶ <http://www.tuv.com/de/deutschland/home.jsp>

¹⁷ <http://www.thatcham.org/home.jsp?ugid=7> ; liste des pièces certifiées par Thatcham : <http://www.thatcham.org/tuv/index.jsp?page=885>

¹⁸ http://www.centro-zaragoza.com:8080/web/descubra_cz/historia/historia.jsp

raisons de capacité, soit pour des raisons de compétences, font appel à d'autres entreprises spécialisées. Ces dernières n'apposeront pas leur logo sur les composants, ils seront badgés par le sous-traitant qui contracte directement avec le constructeur.

III. Conclusion

Une ouverture du marché automobile autoriserait d'importantes économies pour le consommateur, et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, une baisse des prix des pièces constructeurs, notamment car une réelle concurrence existerait pour leur distribution ; ensuite, le consommateur aurait la possibilité de choisir des pièces alternatives qui devraient rester significativement moins chères quel que soit le contexte. Et enfin, la prise en compte de ces évolutions par les assureurs devrait conduire à une baisse des primes d'assurance (nous rappelons que selon le SRA, les pièces détachées représentent en 2010 47,3 % du coût total de la réparation automobile).

La libéralisation du marché automobile peut être obtenue de deux manières : soit par une adaptation de la législation française, ce qui risque d'être difficile à obtenir compte tenu du poids des constructeurs français dans l'économie nationale, soit par la législation européenne, qui contraindrait l'État français à la transposer en droit français. Compte tenu du fait que les institutions européennes ont déjà fait une partie du chemin avec la directive 2004/0203 (COD), elles doivent, sans aucun doute, être la cible privilégiée de nos actions. Cependant, nous ne devons pas abandonner le terrain national, car il est notamment pour l'heure inoccupé par les associations de consommateurs.

Par conséquent, l'UFC-Que Choisir adopte la position suivante :

Position :

L'association demande une libéralisation du marché français des pièces détachées visibles. Ce qui signifie que le consommateur peut avoir accès à des pièces de carrosserie fabriquées par les constructeurs ou leurs fournisseurs via des réseaux de distribution indépendants et concurrentiels mais également qu'il est en mesure d'utiliser des pièces de carrosserie alternatives (fabriquées par des entreprises indépendantes) pour personnaliser ou réparer son véhicule.

Pour cela l'association envisage deux moyens d'action :

1. défendre une adaptation de la réglementation française sur les modèles et dessins, mais aussi sur les droit d'auteur. Cette dernière doit être aménagée de manière à ce que les pièces détachées puissent être librement produites et distribuées ;
2. défendre l'adoption par le Conseil des ministres européen de la directive 2004/0203 (COD), modifiant la directive 98/71/CE sur la protection juridique des dessins ou modèles, votée le 14 septembre 2004 par le Parlement européen.