

Analyse - Vers une vraie-fausse libéralisation des pièces captives?

vendredi, 08 mars 2019

Le vent de libéralisation des pièces de carrosserie, récemment soufflé par le gouvernement français, a certes fait son effet. Mais à bien y réfléchir, les constructeurs n'ont sûrement pas dit leur dernier mot. Quant aux promesses faites, elles ne proposent pour l'heure que de concurrencer des familles de pièces qui, en fait, le sont déjà ou ne peuvent guère l'être. Ces promesses n'engagent-elles que ceux qui y croient ?

Quelles pièces captives le gouvernement veut-il vraiment libéraliser? Et surtout, quand et comment?

Le grand moment tant attendu par les acteurs de la rechange indépendante serait donc bel et bien sur le point d'arriver enfin (voir [«Le premier Ministre signe le début de la fin du monopole»](#)). Pour la première fois, un gouvernement français a mis la libéralisation des pièces de carrosserie à l'ordre du jour. Et ce, alors même que ses prédécesseurs, de toutes les couleurs politiques, s'étaient bien gardé d'ouvrir le dossier. Et lorsque ce dernier était malgré tout évoqué, il était vite refermé d'une façon ou d'une autre. Comme en 2007, lorsque le parlement européen votait la fin du monopole en Europe. Comme en 2011, quand le parlement français s'en était malgré tout emparé dans le cadre de la loi Hamon sur la consommation.

La longue histoire des occasions ratées

Souvenons-nous. Pour avoir force de loi, la décision du parlement européen de 2007 avait besoin d'être confirmée par l'exécutif européen. Ce dernier s'est sagement abstenu pendant 10 ans de toute décision, faisant ainsi tomber le vote en désuétude en 2017.

Fin 2011, au terme de débats agités à l'Assemblée Nationale comme au Sénat, le secrétaire d'état à la consommation de l'époque, Frédéric Lefebvre, réussissait à convaincre députés et sénateurs du risque infernal qu'une telle libéralisation faisait peser sur les constructeurs, sur l'emploi qu'ils représentent et même sur les consommateurs évidemment menacés par des risques de contrefaçons alors savamment mises en scène (voir «[Pièces de carrosserie "libérées" : les constructeurs ont écarté le danger](#)» et «[Contrefaçon contrefaite](#)»).

En 2015, le dossier réémergeait encore. Mais le ministre de l'Économie de l'époque (oui, Emmanuel Macron), considérait alors [que ce n'était «peut-être pas le moment opportun](#)». Il expliquait même -un peu vite- que seize autres pays européens «*appliquent le même droit à la propriété intellectuelle que nous*», en oubliant que la France reste le seul des seize États-membres concernés à l'appliquer aussi fermement...

Des temps certes plus propices

Mais les temps changent. Si Emmanuel Macron résistait, Macron Emmanuel, devenu Président, doit aujourd'hui tout à la fois affronter la jaune problématique du pouvoir d'achat et convaincre de sa vocation européenne. Et d'autant plus que la Commission veut une consultation communautaire sur le dossier des pièces captives avant le 31 mars prochain...

Dans ce cadre, les constructeurs, à commencer par nos deux Français, doivent eux aussi donner des gages concurrentiels. Mais aussi pour une autre et urgente raison : l'enquête que les autorités de la concurrence européenne ont diligentée suite [aux révélations de Mediapart](#).

Renault et PSA se souviennent sûrement que, fin 2008, les grands verriers automobiles que sont le Français Saint-Gobain, le Japonais Asahi/AGC Flat Glass, le Britannique Pilkington et le Belge Soliver [avaient été durement sanctionnés pour entente sur les prix](#) : presque 1,384 milliard d'euros d'amendes cumulées ! Saint-Gobain payait d'ailleurs le prix fort -une amende majorée de 60%, à 896 millions d'euros- pour récidive. Le fabricant avait été déjà puni deux fois pour ententes au Benelux (1988) et en Italie (1984)...

L'opportune enquête de l'ADLC

Certes, rien ne dit qu'une telle sanction s'abattra sur les constructeurs. Ils ne sont pour l'heure que soupçonnés d'avoir comparé et rapproché leurs prix de pièces captives en utilisant le logiciel de pricing déployé par Accenture. Mais dans ce contexte toutefois incertain, résister à toute libéralisation avec la même détermination dogmatique que précédemment serait à tout le moins maladroit et malvenu...

Voilà pourquoi le moment semble effectivement venu pour tout le monde d'exhumer l'enquête sectorielle sur l'après-vente de l'Autorité de la concurrence, enquête jusqu'alors sagement oubliée depuis sa sortie fin 2012. Le premier Ministre l'a donc remise en selle et en scène [lors de son récent discours saluant les 10 ans de l'ADLC](#).

Cette fois va-t-elle pour autant être la bonne ? Voire. Les connaisseurs du dossier l'ont immédiatement relevé : octroyer la libéralisation du vitrage, des optiques et des rétroviseurs comme l'a donc annoncé Edouard Philippe, ne fera guère trembler les constructeurs. Ni, surtout, vraiment s'ouvrir le marché.

Les premières -et fausses- promesses...

Car le vitrage est déjà largement concurrencé et accessible à tous les canaux de l'après-vente. Et l'amende retentissante de 2008 n'a pas seulement eu un impact sur les résultats des verriers concernés. Dans la foulée, la structure des marges sur le marché du vitrage a de toute façon été bouleversée, au détriment desdits verriers et à l'avantage des acteurs de l'entretien-réparation, nous explique un fin acteur du domaine. Le job est fait.

La marque du constructeur est gravée dans l'optique de phare.

Les optiques aussi sont d'ores et déjà largement ouvertes à divers canaux de distribution, même si les équipementiers qui les produisent doivent parfois marcher sur une étroite ligne de crête. Et même si les constructeurs s'organisent pour se réappropriier en partie ce marché (voir [«“Brand naming” sur les optiques : une stratégie-phare des constructeurs ?»](#)).

Quant aux rétroviseurs, ils sont devenus tellement technologiques (détecteurs d'angle mort, capteurs de température, etc., etc.), tellement différenciés par des combinaisons exponentielles de formes, de composants et de couleurs... qu'ils sont captifs de fait. Et leurs équipementiers spécialistes du domaine sont ainsi tellement dépendants des constructeurs qu'il y a de toute façon peu de chance réelle que d'autres industriels se lancent massivement dans l'aventure des rétroviseurs concurrencés.

Les pare-chocs... ont des pare-chocs anti-concurrentiels

Et pour les autres pièces dites captives ? Puisque le gouvernement semble vouloir reprendre le schéma de

l'ouverture progressive préconisée fin 2012 par l'ADLC (voir le détail de son calendrier d'ouverture sur 5 ans dans notre article de l'époque «[Enquête sectorielle sur l'après-vente : les 200 pages en un coup d'œil](#)»), la famille suivante devrait être les pare-chocs, la première pièce remplacée en réparation-collision.



Exemple d'un "pare-choc/calandre" d'une Peugeot 207

Mais à partir de là, les constructeurs ont des armes qu'ils utilisent déjà ou d'autres qu'ils gardent en réserve. De plus en plus, ces pare-chocs intègrent les calandres qui, elles, intègrent les logos des marques. On en revient en l'occurrence à la stratégie de "brand naming" évoquée plus haut pour les optiques : une fois les logos intégrés aux pare-chocs, les constructeurs pourront toujours proposer des licences de distribution. Elles permettent d'ouvrir certes le marché à quiconque acceptera de payer une licence, mais en réservant le meilleur des marges à celui qui l'accorde...

L'arme des droits d'auteur

Bien sûr, si le gouvernement français sacrifiait vraiment à une ouverture maximum du marché, il priverait certes les constructeurs de la législation protectrice pour eux des dessins et modèles. Mais il leur restera encore celle des droits d'auteur, qui n'est pas dans le spectre européen et constitue en droit français un solide deuxième rempart si le premier venait effectivement à tomber.

Ces droits d'auteur sauront aussi servir l'essentiel, à savoir les fameuses et si lucratives pièces de robe.

Les constructeurs ont de bons contre-arguments

Et de toute façon, dans le pire des cas pour les constructeurs, l'ADLC a déjà expliqué en son temps qu'il faudra en la matière savoir laisser le temps au temps. Ce n'est d'ailleurs pas aujourd'hui que l'on risque d'accélérer le calendrier d'ouverture progressive de l'ADLC, initialement fixé à 5 années de transition avant de rendre les capots, portières et autres hayons accessibles à tous. Nos constructeurs français ont même pléthore de solides arguments pour convaincre mieux que jamais gouvernement, élus de la république -et même nos instances européennes- de repousser encore l'échéance scélérate pour eux, s'il fallait par malheur en promettre une pour être convaincant.

Et à bien y réfléchir, ce n'est peut-être effectivement pas le moment de les priver des ressources financières qu'ils tirent de ce monopole-là. Car ils ont à affronter pêle-mêle :

- la concurrence mondiale croissante, à commencer par la vague des productions chinoises qui se profile. Surtout si, pour mieux respirer en ville, il faut massivement basculer dans le véhicule électrique, cette spécialité croissante de l'Empire du Milieu ;

- la baisse drastique des émissions polluantes voulue par l'Europe (-37,5% des émissions de CO₂ des voitures neuves d'ici à 2030 et cela, par rapport à 2021 qui exige déjà 95 grammes de dioxyde de carbone par voiture produite). Des objectifs réputés inatteignables pour l'heure sans de coûteuses recherches, de profondes mutations industrielles... et sans des ventes massives de voitures électriques (cf. la spécialité chinoise évoquée ci-dessus) ;
- ou encore la mythique autant que mystique voiture autonome, s'il faut poursuivre ces investissements monstrueux qu'elle exige...

La farce des pièces captives de réemploi

Quant à l'autre volonté gouvernementale -promouvoir les pièces de carrosserie de réemploi- elle n'émeut guère. Car une dure réalité, souvent oubliée, rend le potentiel de ce marché intrinsèquement marginal : les pièces captives d'occasion les plus demandées seront toujours les pièces captives les plus rares car les plus détruites dans les chocs.

Nous prenons donc les paris : la déclaration de bonnes intentions du premier Ministre Edouard Philippe n'engagera probablement, au final, que ceux qui veulent bien y croire. [Les premières réactions](#) que nous avons recueillies auprès des principales fédérations professionnelles montrent d'ailleurs que les pros attendent de voir si la promesse accouchera d'une montagne ou d'une souris. Il sera alors toujours temps de se réjouir pour les uns ou de se désoler pour les autres.

Comme d'habitude, nous vous tiendrons au courant...