

EXCLUSIF - Equip Auto 2011 - Pièces de carrosserie "libérées": la missive-missile du CNPA

mercredi, 19 octobre 2011

Fin septembre, les présidents départementaux du CNPA envoyaient un courrier à leurs députés pour leur demander le maintien du monopole sur les pièces de carrosserie. Officiellement muet sur la question pour des raisons de politique interne, le CNPA a bel et bien pris discrètement position pour ses adhérents concessionnaires...



le 22 septembre 2011,

Monsieur le Député,

Le commerce et les services de l'automobile représentent en France 90 000 entreprises et 450 000 salariés. Ces entreprises et leurs emplois ne sont pas délocalisables. Véritables acteurs de la vie économique locale, les concessionnaires fournissent un service de proximité.

Je souhaite attirer votre attention sur la dangerosité d'une campagne qui est menée par l'organisation représentative de grands distributeurs de pièces indépendants (filiales de la grande distribution ou de fonds d'investissement), pour la libéralisation du marché des pièces de carrosserie automobiles. Ils demandent la modification du droit sur la protection des dessins et modèles.

Cette réglementation est pourtant pleinement justifiée. Elle s'applique en France comme dans 16 pays de l'Union européenne dont l'Allemagne, ou en Corée et au Japon, aux pièces visibles de tous les secteurs industriels. La France a d'ailleurs toujours défendu la protection de la propriété industrielle et un éventuel changement serait incompréhensible au regard de motivations fondées sur des idées fausses, qui ne résistent pas à l'analyse.

Bien que les pièces de carrosserie protégées soient faibles en nombre, elles représentent une part importante du chiffre d'affaire des pièces de carrosserie des réseaux des marques. Or, notre rentabilité se situe déjà en moyenne à moins de 1% du chiffre d'affaires, et le marché de l'après-vente baisse depuis plusieurs années. Si le marché devait être libéralisé, les constructeurs, mais aussi les réparateurs, seraient confrontés à une concurrence déloyale qui ne devra pas remplir les mêmes conditions (disponibilité des pièces, stockage, rapidité de fourniture). Ainsi, nous serions toujours tenus de vendre toutes les pièces visibles, même les plus anciennes (pièces disponibles 10 ans après la fin de série du véhicule), alors que les nouveaux acteurs se concentreraient sur les plus vendues.

Toute abrogation de ce droit sur les « dessins et modèles » serait inacceptable car elle pourrait remettre en cause l'activité carrosserie/réparation de mon entreprise et entraînerait une réduction du maillage territorial des réseaux automobiles.

Or, l'abrogation n'apporterait aucun gain significatif de pouvoir d'achat aux consommateurs et ne provoquerait qu'un transfert de la marge des constructeurs vers les nouveaux opérateurs indépendants. Elle ne serait pas de nature à entraîner une baisse des primes d'assurance. Ainsi, des experts indépendants ont démontré que le consommateur gagnerait au mieux 5 euros par an. En effet, la hausse du prix des pièces, et de façon générale de l'après-vente automobile, s'explique objectivement (notamment par la flambée du prix des matières premières). Enfin, la qualité et la sécurité des produits adaptables se révèlent moindres.

En conclusion, l'abrogation de la protection des dessins et modèles pour les pièces visibles entraînerait une fragilisation générale de notre filière, tant au niveau industriel qu'au niveau de la distribution, et une destruction de ses emplois, en favorisant l'entrée sur le marché de fournisseurs de pièces produites en Asie.

J'espère que vous saurez ainsi, lors du vote du 28 septembre sur la loi « droits des consommateurs », voter contre les amendements déposés en faveur de la libéralisation totale du marché des pièces de carrosserie. Il en va de la pérennité de ma PME et de ses salariés.

Je me tiens à votre disposition pour un échange sur ce sujet et vous remercie à l'avance de votre soutien. Veuillez agréer, Monsieur le Député, mes respectueuses salutations.

*Président Départemental
CNPA*

télécharger le document

Cliquez sur l'image pour

Encore une de ces petites infos d'entre les allées d'Equip Auto... Jusqu'ici, le silence assourdissant du CNPA sur la question de la libéralisation des pièces de carrosserie était plutôt logique : mieux vaut se taire et rester neutre sur un thème qui divise profondément les adhérents selon qu'ils soient concessionnaires ou indépendants (voir "[Pièces de carrosserie "libérées": l'offensive contre le monopole](#)"). Mais la neutralité nationale n'était finalement que façade : discrètement, les présidents départementaux du CNPA –qui sont souvent des concessionnaires–, envoyaient, le 22 septembre dernier, une lettre à leurs députés (pour la lire, [cliquez ici ou sur la lettre ci-contre](#)).

Et en fait de missive, c'est un véritable missile contre l'ouverture du marché qui ciblait ainsi les parlementaires en pleine discussion sur les fameux amendements qui menaçaient le monopole (voir "[Les constructeurs ont écarté le danger](#)")...

Attaque contre la Feda

Le contenu était on ne peut plus clair : *«Je souhaite attirer votre attention sur la dangerosité d'une campagne qui est menée par l'organisation représentative de grands distributeurs de pièces indépendants (filiales de la grande distribution ou de fonds d'investissement), pour la libéralisation du marché des pièces de carrosserie automobiles. Ils demandent la modification du droit sur la protection des dessins et modèles»*, explique le courrier en visant ainsi la Feda et ses adhérents, caricaturés au passage comme des suppôts de la grande distribution ou de financiers amoraux.

Ça n'a d'ailleurs guère plu à la dite Feda qui s'en est émue auprès des destinataires parlementaires comme du CNPA, considérant cette attaque comme *«fausse, honteuse et indigne»*, précise un [Yves Riou](#), secrétaire général de la Feda, qui ne décolère pas....

Arguments habituels

Et le courrier de dérouler les arguments des constructeurs : *«Un éventuel changement serait incompréhensible au regard de motivations fondées sur des idées fausses, qui ne résistent pas à l'analyse»*, poursuit le courrier qui énumère alors les arguments habituels de PSA et Renault à l'exclusion, reconnaissons-le, de celui sur la contrefaçon : le courrier se contente de laisser entendre que la qualité et la sécurité des produits adaptables *«se révèlent moindres»*.

Mais pour le reste, tout n'est bien sûr que risques aux yeux des concessionnaires du CNPA : pour l'emploi, pour la sécurité des automobilistes, pour la production nationale irrémédiablement effacées par les importations asiatiques... et pour les concessionnaires : *«Toute abrogation de ce droit sur les "dessins et modèles" serait inacceptable car elle pourrait remettre en cause l'activité carrosserie/réparation de mon entreprise et entraînerait une réduction du maillage territorial des réseaux automobiles»*.

Des risques d'autant plus disproportionnés que la libéralisation espérée *«n'apporterait aucun gain significatif de pouvoir d'achat aux consommateurs (NDLR : en gras dans le texte)»*, assène péremptoirement le courrier ; elle *«ne provoquerait qu'un transfert de la marge des constructeurs vers les nouveaux opérateurs indépendants. Elle ne serait pas de nature à entraîner une baisse des primes d'assurance. Ainsi, des experts indépendants ont démontré que le consommateur gagnerait au mieux 5 euros par an»*. On aimerait voir le contenu des expertises indépendantes en question...

De toute façon, explique en substance le courrier, il ne faut pas croire ceux qui prétendent que les hausses des pièces de carrosserie sont dopées par le monopole : cette hausse, *«et de façon générale de l'après-vente automobile, s'explique objectivement (notamment par la flambée du prix des matières premières)»*. L'argument est osé car difficile à opposer aux réalités factuelles du marché. A cette aile de 4 kg par exemple, vendue 85 euros prix catalogue, dont le coût de production est de 13 €... dont seulement 3 à 4 euros semblent imputables aux matières premières. Mais peut-être le courrier fait-il allusion à ce sigle de calandre de Peugeot 406 série 2, commercialisé 4,50 € HT en septembre 2008 et 15,51 € en janvier 2011. Là, l'explication ne peut effectivement résider que dans un changement de matière première : seule l'adjonction de métaux précieux peut justifier l'augmentation de prix constatée en début d'année...

Stigmatisation d'une «concurrence déloyale»

Puis, après avoir reconnu que les pièces de carrosserie protégées, «*faibles en nombre, [...] représentent une part importante du chiffre d'affaires des pièces de carrosserie des réseaux des marques*», les signataires-concessionnaires expliquent alors que leur rentabilité, déjà inférieure en moyenne à 1% de leur CA, serait en grand danger : «*si le marché devait être libéralisé, les constructeurs, mais aussi les réparateurs, seraient confrontés à une **concurrence déloyale** (NDLR : toujours en gras dans le texte) qui ne devra pas remplir les mêmes conditions (disponibilité des pièces, stockage, rapidité de fourniture). Ainsi, nous serions toujours tenus de vendre toutes les pièces visibles, même les plus anciennes (pièces disponibles 10 ans après la fin de série du véhicule), **alors que les nouveaux acteurs se concentreraient sur les plus vendues***».

L'argument vaudrait si l'on constatait le même type de dérive sur le marché des pièces concurrencées. Or, il suffit de regarder comment se comportent la rechange en général pour constater que ceux qui commercialisent des gammes complètes tirent toujours leur épingle du jeu concurrentiel...

Mais l'important n'était-il pas de venir renforcer, par le terrain, les courriers des deux constructeurs français que le secrétaire d'Etat Frédéric Lefebvre agitait tout en haut de la tribune de l'Assemblée Nationale (voir "[Les constructeurs ont écarté le danger](#)") pour achever de repousser les amendements menaçants ?

[Revoir nos principaux articles sur le dossier de la libéralisation des pièces de carrosserie](#)

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite