

Les indépendants sur le point de distribuer... de la pièce constructeur ?

jeudi, 02 février 2017

Après les constructeurs s'appropriant la pièce équipementière, voilà que les distributeurs indépendants s'apprêteraient à commercialiser... de la pièce dite d'origine. Ils le font certes déjà à la marge avec les pièces de carrosserie. Mais cette fois, ils s'intéresseraient à la pièce concurrencée de marques constructeurs, surtout à ces références plus ou moins habilement "privatisées" par les seuls réseaux constructeurs...



Mieux qu'un long discours, voilà en éclaté les 1 300 pièces que revendique officiellement un Volkswagen Tiguan. Parmi toutes les références parfois nouvelles issues de véhicules récents, certaines seraient prochainement commercialisées comme pièces d'origine par la distribution indépendante...

Résumons-nous, même si on l'a déjà souvent évoqué ici : pour la première fois dans l'histoire de la pièce de rechange auto, deux constructeurs ?et non des moindres puisqu'il s'agit du [groupe PSA](#) et du [groupe Renault](#)? se sont donc lancés dans la distribution de ces pièces de marques équipementières jusqu'alors réservées à la rechange indépendante. Un brin taquin et en bon président de la Feda qui ne se trompe pas d'adhérents, Alain Landec expliquait lors du dernier Mondial de l'Automobile que les constructeurs venant sur le territoire des distributeurs indépendants, il n'y avait pas de raison que ces derniers ne s'attaquent pas en retour aux domaines réservés des constructeurs.

Après la pièce de carrosserie, la pièce concurrencée

Il citait alors, assez logiquement, la pièce de carrosserie qui jouit encore en France d'un très franco-français monopole constructeur. Les Cora/Autodistribution et Saint-Amand/AAG se sont certes déjà engouffrés dans le trou de souris que laisse la législation française en la matière. En cela, finalement, les deux distributeurs de pièces de carrosserie proposent déjà de la pièce dite d'origine. Mais si nos dernières informations sont bonnes, ce n'est plus seulement vers ces pièces "de robe" que relèquent aujourd'hui les acteurs de la rechange indépendante. Il semble bien qu'ils s'organisent en ce moment pour distribuer à court terme... de la pièce concurrencée de marques constructeurs !

Mais pourquoi diable des distributeurs indépendants s'en iraient-ils tenter ainsi une autre nouvelle voie, eux qui disent l'avoir déjà ouverte via les équipementiers ? Au seul nom d'une très primaire réponse pavlovienne de la bergère indépendante agacée par l'offensive belliqueuse du berger constructeur ? Ce serait réduire cette stratégie à une primaire réaction émotionnelle. Indigne du pragmatisme habituellement manifesté par les acteurs du secteur.

Du "time to market" à la pièce rare...

Car à bien y réfléchir, il y a là d'autres bien meilleures raisons légitimant ce nouvel appétit des distributeurs indépendants pour la pièce dite d'origine. A commencer par le fameux et souvent incertain "time to market", cet anglicisme qui mesure le temps qui s'écoule entre l'apparition d'une nouvelle pièce sur un véhicule récent et sa disponibilité sur le libre marché de la rechange. Il n'est effectivement pas toujours simple d'avoir vite accès à la pièce en question, *a fortiori* quand il s'agit de composants très techniques, électroniques ou simplement porteurs d'une nouvelle technologie première monte.

Or, dans le monde de l'après-vente où chacun s'active maintenant à faire le métier de l'autre, la rechange indépendante elle aussi a besoin d'une disponibilité immédiate. Encore plus maintenant qu'elle peut revendiquer l'entretien pendant la période de garantie. Encore plus maintenant que toutes les enseignes de réparation multimarque que la distribution indépendante anime se veulent capables d'entretenir et réparer des véhicules de plus en plus récents. Maîtriser le geste technique ne sert à rien si le composant nécessaire n'est pas accessible, autrement que plein pot et aléatoirement au comptoir du concessionnaire voisin...

En outre, sur le terrain essentiel de l'excellence logistique qui reste la marque de fabrique des distributeurs de pièces équipementiers multimarque, on vit de plus en plus mal de ne pas avoir accès à ces pièces exclusivement disponibles en rechange constructeur. Surtout quand les équipementiers sont tenus par lesdits constructeurs, via de multiples arguties contractuelles dont ces derniers ont encore le secret, de retarder la mise sur le marché indépendant de références considérées comme stratégiques, à tout le moins différenciantes.

La "PIEC" ne peut pas tout...

Il y a en outre en rechange indépendante des potentiels inexploités sur une foultitude de pièces spécifiques auxquelles on pense peu, alors même qu'elles affichent de fortes valeurs unitaires, donc avec des marges sinon importantes en pourcentage, au moins en valeur.

C'est le cas par exemple des pièces encore captives de fait que sont les sièges ou les tableaux de bord.

Pourtant, hors rarissimes opérations de rappel de véhicules récents, ce sont justement les véhicules anciens (qui durent jusqu'à 19 années !) qui peuvent avoir besoin de telles pièces après dégradation ou vol. Et en l'occurrence, les PIEC (le nouvel acronyme officiel des pièces de réemploi pompeusement rebaptisées Pièces Issues de l'Économie Circulaire) ne peuvent pas tout, elles qui ont aussi l'âge des épaves dont on les extrait. Probablement d'ailleurs un Faurecia, pour ne citer que cet équipementier spécialisé en équipements d'habitable, ne verrait-il pas d'un mauvais œil s'élargir un tel marché de la rechange pour l'heure confidentiel...

Reste à “sourcer” les pièces d'origine

Après la pièce équipementière via les constructeurs, voilà donc pourquoi, incessamment, la “pièce constructeur” débarquera sans grand doute dans la rechange indépendante. Aussi révolutionnaire que soit l'idée, remettons-là tout de même dans son contexte. C'est bien de compléments de gamme dont on parle. Même nécessaires à l'offre indépendante, ces compléments n'annoncent donc pas un déferlement de pièces packagées constructeurs dans les rayonnages des indépendants.

Reste évidemment à savoir où et à quels prix les indépendants s'approvisionneront en références d'origine. Et comment tout cela s'organisera logistiquement parlant (Quels stocks ? Quels plateformes ? Quels délais ?). Mais au même titre que les équipementiers ne peuvent refuser de vendre aux constructeurs dès lors qu'ils se plient aux conditions générales de vente, la même réalité économique doit s'imposer entre indépendants et constructeurs. En outre, ils ne sont pas non plus si rares, ces distributeurs dits indépendants qui sont par ailleurs concessionnaires et parfois distributeurs PR, que ce soit en France ou dans d'autres pays européens.

Décidément, en ces temps de grands changements, la rechange automobile ne laisse pas de surprendre...