

Pièces de carrosserie "libérées": attention, rien n'est encore fait...

vendredi, 30 septembre 2011



En réussissant à porter le thème devant l'Assemblée Nationale à l'occasion des débats actuels sur la grande loi visant à défendre les consommateurs, les 6 organisations professionnelles et associations «anti-monopolistiques» semblent à première vue avoir fait le plus dur (voir "[l'offensive contre le monopole](#)"). Dans ce contexte porteur de défense du pouvoir d'achat, leurs arguments semblent en effet imparables: en ouvrant enfin le marché de la pièce de carrosserie à une concurrence qui peut faire tomber les prix de 30%, les parlementaires se feraient à bon compte les chantres des intérêts de leurs électeurs; et sans risque avéré malgré les cris des constructeurs, puisque dans tous les autres pays d'Europe, cette «libération» concurrentielle existe déjà sans que quiconque ne s'en porte a priori plus mal...

Gagner du temps

Voilà pour la théorie. Mais dans la pratique, il y a encore loin de la coupe aux lèvres. Au fil des débats parlementaires du 28 septembre, on a pu voir les constructeurs et leur lobbying expert pousser clairement leurs pions, avec un succès certain. Pour mémoire, un petit tour d'horizon:

- **L'argument «Autorité de la concurrence»:** pourquoi diable «bâcler», au détour d'une loi généraliste, un amendement aux conséquences incertaines alors même que l'Autorité de la Concurrence s'est précisément autosaisie du dossier des pièces et de la réparation automobiles en juin dernier? Puisqu'elle promet de rendre des conclusions en mars 2012, c'est-à-dire dans très peu de temps, autant lui laisser l'initiative (voir «[L'autorité de la concurrence se penche sur l'après-vente!](#)»)...
- Habilement suggérée durant les débats d'hier, cette possible façon de pousser la patate chaude en touche a ébranlé les convictions jusqu'aboutistes de quelques parlementaires. Après tout, si une aussi respectable institution propose de creuser le sujet dans un délai raisonnable, pourquoi s'acharner à vouloir la court-circuiter dans l'urgence? Si l'argument porte, l'Autorité de la Concurrence va devoir faire des efforts en matière de transparence, d'impartialité et donc, de crédibilité...
- **L'argument «véhicules de plus de 10 ans»:** tant qu'à parler de délai, pourquoi ne pas oser... 10 ans? Là encore l'argument évoqué dans les débats est particulièrement malin. Tant qu'à libéraliser les pièces de carrosserie, pourquoi ne pas réserver cette possibilité aux seuls véhicules

de plus de 10 ans? Après tout, quoi de plus officiellement consumériste et populaire? Voilà qui permettrait aux ménages à faibles revenus de remettre en état leurs véhicules à moindre frais. Les constructeurs ont bien sûr compris qu'ainsi, il y aurait moindre mal: ils ne concèderaient alors à la concurrence que la partie la moins rentable du marché de la pièce de carrosserie. Son vrai morceau noble concerne les véhicules de 0 à 8 ans. C'est peut-être ça que Frédéric Lefebvre, le Secrétaire d'État chargé de la Consommation, annonçait hier avoir obtenu, sans plus de précision pour l'instant, "*des grands constructeurs automobiles de notre pays*" (voir "[ce que prédit le discours de Frédéric Lefebvre](#)")...

Là encore, des parlementaires semblent avoir été sensibles à l'argument. Et si jamais il était entendu, les constructeurs gagneraient tout bonnement 10 ans. Ils ont déjà tenté le coup: lorsque le Parlement européen proposait, fin 2007, d'officialiser la fin du monopole dans toute l'Europe, c'était ce même délai qu'ils demandaient initialement, au prétexte alors d'avoir assez de temps pour s'organiser afin de compenser leur manque à gagner (revoir «[Marché des pièces captives: l'explosion programmée \(réédition\)](#)»). Maintenant que la visibilité économique n'excède plus guère quelques mois, 10 ans, c'est quasiment l'éternité...

Les bon vieux thèmes...

Enfin et surtout sont réapparues, dans les travées de l'Assemblée, les arguments bien connus et solidement rodés:

- «*Ouvrir le marché à la concurrence, c'est l'ouvrir à la contrefaçon*»: la fallacieuse et inexplicable campagne médiatique de cet été sur ce sujet prend-elle brutalement tout son sens stratégique comme nous le pressentions fin août (voir «[Contrefaçon: des chiffres français... contrefaits!](#)»)? En tout cas, elle semble résonner encore et toujours dans l'esprit des parlementaires peu au fait des réalités du dossier ...
- «*Concurrencer les pièces de carrosserie, c'est menacer des emplois français*»: là encore, l'argument porte. Même si la menace ne résiste guère à l'analyse, elle peut inquiéter des parlementaires aux circonscriptions fortement colorées «construction automobile». En pleine période de crise, un élu y regarde encore plus à deux fois avant de prendre la responsabilité de mettre en péril les emplois de ses propres électeurs...

Un gouvernement pro-constructeurs

Le gouvernement, en tout cas, a visiblement choisi le camp de l'industrie automobile française. Hier, à la tribune du Parlement, Frédéric Lefebvre précisait sans détour que «*le gouvernement ne peut pas être favorable à une libéralisation du marché des pièces de rechange*» (voir «[ce que prédit le discours de Frédéric Lefebvre](#)»).

Il ne peut être plus clair auprès de sa majorité UMP : pas question de sortir des rangs, surtout à l'heure où un texte "mal né" au Palais Bourbon ne peut plus guère compter sur un repêchage sénatorial après la récente "roséole" politique de la chambre haute...

Un os à ronger...

Mais c'est peut-être grâce à un autre amendement que les constructeurs vont réussir à éviter d'être brutalement poussés dans le bain concurrentiel qu'ils craignent par-dessus tout. Dans ce même projet de loi, les organisations professionnelles espèrent également obtenir du législateur qu'il impose aux

assureurs d'informer leurs assurés du libre choix du réparateur (voir «[Relations assureurs-carrossiers: vers une loi "historique"?](#) »).

Cet amendement-là semble bien mieux parti, comme le confirmait F. Lefebvre au perchoir du Palais Bourbon, hier après-midi. Tout serait alors pour le mieux. Les indépendants auraient un os à ronger et les parlementaires, la conscience tranquille: en coupant ainsi la poire en deux, ils n'auraient oublié ni les intérêts de leurs chers électeurs automobilistes, ni ceux de notre précieuse industrie automobile.

Et puis rien ne serait perdu, a priori au moins. Le rêve d'une fin de monopole resterait intact car encore possible à court terme: tout le monde pourrait encore compter sur l'Autorité de la Concurrence pour finir le boulot dans 6 mois. Décidément, cette dernière va avoir l'occasion de prouver sa pertinence et son indépendance...

Les autres articles de cette édition spéciale:

[Pièces de carrosserie "libérées": l'offensive contre le monopole](#)

[Pièces de carrosserie "libérées": ce que prédit le discours de Frédéric Lefebvre](#)

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite