

Pièces de carrosserie "libérées": les constructeurs ont écarté le danger

dimanche, 09 octobre 2011

Sans grande surprise, la fin du monopole des constructeurs n'a pas été votée par les députés. Le 5 octobre, ils ont finalement accepté les habituels arguments des constructeurs, qui ont dû sortir le grand jeu et continueront à le faire : ils doivent tenir compte du fait que les indépendants ont réussi à mettre durablement ce débat sur la place publique...



Frédéric Lefebvre, secrétaire d'État à la Consommation, s'est transformé en ambassadeur des constructeurs

Sans grande surprise, le monopole des pièces de carrosserie n'a pas été aboli par les députés. Le 5 octobre dernier, lors d'ultimes discussions, ils ont purement et simplement retiré les amendements N° 184 et 398 chargés de faire la révolution. Les indépendants qui travaillent depuis des années à ouvrir les pièces à la concurrence –et qui ne désarment pas en espérant que le Sénat ressuscitera leurs propositions et les feront revenir en seconde lecture– se consoleront en constatant que le débat est au moins né en France. Et qu'ils ont visiblement réussi à entr'ouvrir la porte pour y glisser un pied concurrentiel avant qu'elle ne se referme.

Le grand jeu

Les constructeurs ont visiblement senti le vent du boulet législatif susceptible de mettre fin à leur monopole sur les pièces de carrosserie. Car dans les dernières minutes de vie des amendements en question, on a pu comprendre qu'ils avaient dû sortir le grand jeu et s'exposer en pleine lumière.

Tout d'abord quand Frédéric Lefebvre, secrétaire d'Etat à la consommation, s'est transformé en ambassadeur des constructeurs dont il a révélé ses lettres de créances. A la tribune de l'Assemblée Nationale, il agita l'existence de deux missives qu'il a reçues, l'une du président de PSA Peugeot Citroën et l'autre du président de Renault: *«Tous deux prennent plusieurs engagements précis»*, a-t-il alors expliqué: *«le premier est de mener une politique de modération des prix en direction des*

consommateurs. Le deuxième est très important pour les sites qui accueillent les outils de production de pièces détachées: ces [constructeurs] vont investir dans les [sites d'équipements] – PSA à Vesoul, et Renault à Flins, à Cergy et à Villeroy. Au vu des risques économiques, au vu des engagements dont je viens de vous informer (...), il serait raisonnable de retirer ces deux amendements».

Voilà donc la nature des engagements que Frédéric Lefebvre évoquait à la même tribune, quand il déclama le 29 septembre dernier qu'il pourra «*faire part d'un certain nombre de points précis que nous avons obtenus, dans l'attente du rapport de l'Autorité de la Concurrence, des grands constructeurs automobiles de notre pays*». (voir «[Ce que prédit le discours de Frédéric Lefebvre](#)»).

La promesse de la modération des prix des pièces est évidemment tactique. Depuis fin 2007, lorsque le Parlement européen réclamait déjà cette abolition du monopole, les constructeurs ont compris que le risque grandissait. Ils se sont donc mis à pousser le curseur des augmentations, sans ménagement et plusieurs années de suite. Ce qui est pris n'est plus à prendre. Du coup, cette promesse d'une pause est relativement aisée; elle est même un moindre mal pour les constructeurs, surtout si elle évite encore l'arrivée d'une concurrence qui imposerait alors une bien plus douloureuse marche arrière sur les tarifs...

Quant aux investissements annoncés à Vesoul, Flins, Cergy ou Villeroy, ils auraient évidemment lieu de toute façon. Les constructeurs démontrent régulièrement qu'ils gèrent leurs décisions industrielles sans les politiques, voire malgré eux. Tout au plus acceptent-ils parfois de différer ou d'habiller les douloureuses ou porteuses décisions en fonction des calendriers électoraux...

Les 4 contre-arguments habituels

C'est ensuite Daniel Fasquelle, rapporteur de la Commission des affaires économiques (commission défavorable à cet amendement depuis son émergence) qui s'est chargé d'asséner les 4 arguments habituels des constructeurs. Il les a patiemment déclinés un a un:

- 1. les risques pour l'emploi.** Libéraliser la pièce de carrosserie risquerait «*de déstabiliser [l'ensemble constructeur/sous-traitants] avec des conséquences que nous mesurons mal (...). Certains groupes peuvent être tentés de délocaliser leurs activités: attention à ne pas leur donner des prétextes de quitter le territoire national*». Difficile d'entendre plus imprécis et plus flou, juste histoire d'agiter le risque du chômage et des délocalisations. Mais ça marche toujours...
- 2. La contrefaçon et la sécurité des consommateurs:** au prétexte «*qu'il existe énormément de contrefaçons*» (????), Daniel Fasquelle expliquait péremptoirement que «*si nous libérons ce marché, comme cela nous est proposé, nous risquons de favoriser le développement des pièces contrefaites et donc de mettre en danger nos concitoyens*». La récente –et totalement fausse– campagne sur le sujet (voir [nos articles](#)) a visiblement atteint au moins un but : convaincre Daniel Fasquelle et les membres de la Commission des Affaires économiques de l'imminence d'un risque... pourtant non-avéré.
- 3. La position adoptée par d'autres pays en Europe.** Pour balayer l'argument d'une Allemagne, pays constructeur s'il en est, qui accepte pourtant la concurrence malgré un Droit de la Propriété similaire au nôtre, Daniel Fasquelle n'a pas eu peur d'affirmer qu'outre-Rhin, «*le marché est certes plus libre, juridiquement, mais en réalité il est très intégré entre les constructeurs automobiles et les fabricants de pièces détachées. On constate la même chose dans la plupart des pays de l'Union européenne.*» Nous invitons Daniel Fasquelle à justifier cette invraisemblable affirmation concernant une intégration constructeurs/sous-traitants "différente" entre la France et

les autres pays européens...

4. **L'argument «parlement européen».** Pour finir, Daniel Fasquelle invite les parlementaires à surseoir à toute décision de changement, au prétexte que *«la question est inscrite à l'ordre du jour du débat européen. (...) Laissons le débat européen se dérouler; nous pourrons ensuite prendre position»*. Il oublie simplement de dire que, justement, le débat est bloqué au parlement européen... depuis fin 2007 et qu'il n'a pas avancé d'un pouce.

Mais visiblement, le 5 octobre dernier, l'Assemblée Nationale n'était plus à une semi-vérité ou un demi-mensonge près...

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite