

Pièces de réemploi : France 2 en remet une (vilaine) couche

mardi, 10 juillet 2018

Au risque de relancer la caricature du “réparateur-voleur”, “L’œil du 20 Heures” de France 2 du 2 juillet dernier proposait une mini-enquête sur l’observation de l’article de loi sur l’usage de pièces issues de l’économie circulaire (PIEC) dans la réparation auto. En faisant parfois de fâcheux raccourcis...

Le 2 juillet dernier, [“L’œil du 20 Heures”](#) de France 2 s’est posé une question bien légitime : qu’en est-il de l’observation par la filière de la réparation automobile de l’article de loi sur l’usage de pièces issues de l’économie circulaire ([PIEC](#)) dans la remise en état des véhicules ?

L’article [L224-67](#) du Code de la consommation, créé par la loi relative à la Transition énergétique, dite “loi Royal”, est effectivement entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017, il y a donc 18 mois. Elle dispose que *« tout professionnel qui commercialise des prestations d’entretien ou de réparation de véhicules automobiles permet aux consommateurs d’opter pour l’utilisation, pour certaines catégories de pièces de rechange, de pièces issues de l’économie circulaire à la place de pièces neuves »*.

Raison pour laquelle de très nombreux réseaux –et les groupements auxquels ils appartiennent quand c’est le cas– se sont rapprochés de fournisseurs de pièces de réemploi (PRE) où ont créé leurs propres solutions d’approvisionnement. Raison pour laquelle, aussi, le Ministère de l’Écologie a imprimé une affiche listant les types de pièces concernées, dédiée aux réparateurs et destinée à renseigner le client sur ses droits en matière de réparation à l’aide de PIEC. Raison pour laquelle, enfin, les organisations professionnelles de la filière aval de l’automobile ont, elles aussi, œuvré à l’information de leurs adhérents garagistes et carrossiers sur le sujet.

France 2 questionne les bonnes pratiques...

Mais entre les bonnes pratiques dictées depuis “en haut” et leur mise en œuvre sur le terrain, il y a parfois un écart important que la rédaction de France 2 s’est mise en tête de mesurer... mais pas forcément avec le bon outil, ni avec les bonnes références. En effet, les journalistes auteurs de la mini-enquête se sont rendus, en caméra discrète et avec un véhicule éraflé au niveau de l’aile et de la porte avant gauche, dans huit garages et carrosseries de l’agglomération parisienne, histoire de mettre à l’épreuve l’observation de la loi par les pros. Tout en soulignant le potentiel d’économie réalisable à l’aide de PIEC (PRE en particulier), *« jusqu’à 50% comparé au prix des pièces neuves »* (**Ndir** : plus, en réalité, dans certains cas précis), les enquêteurs du “20 Heures” ont ironiquement attribué plusieurs *« bonnes excuses »* aux réparateurs qu’ils ont rencontrés. Sauf que certaines desdites excuses sont plus ou moins légitimes, et parfois plus que moins.

Le premier garage leur souligne, en effet, que le modèle du véhicule, une Peugeot 308 II officiellement sortie en septembre 2013, n’est pas assez ancien pour qu’il soit possible de trouver des pièces *« adaptables »* dessus. Les journalistes de France 2 ayant pu trouver la pièce d’occasion demandée sur Internet ensuite, une telle excuse semble certainement plus mauvaise que bonne. Mais la raison

avancée par le deuxième établissement visité, elle, apparaît déjà plus logique à qui connaît un minimum le secteur. *«Parce qu’elles sont déjà peintes, [qu’il faut] les redécaper, les reréparer»*, en effet, les pièces d’occasion, pour s’adapter au véhicule à remettre en état, nécessitent parfois du temps de main d’œuvre supplémentaire et dont le coût peut dépasser celui du remplacement pur et simple par une pièce neuve. Ce que n’ont absolument pas pris en compte les auteurs du sujet de France 2. En voilà donc, une vraie bonne excuse.

La question de la traçabilité jamais évoquée

Pour un troisième garagiste, le gain estimé entre la pièce neuve et la pièce d’occasion, main d’œuvre comprise, ne serait que de *«40 euros»*, donc pas si avantageuse que cela pour le client final à l’en croire. Ce qui peut évidemment se discuter, tout dépend du soin qu’accorde l’automobiliste à son véhicule. Mais là encore, l’argument du réparateur peut se tenir, surtout si le délai d’immobilisation du véhicule s’avère plus long du fait du délai de livraison de la pièce de réemploi. Car l’enquête du “20 Heures” n’aborde à aucun moment la problématique du transport de la pièce, qui peut devoir parcourir plusieurs centaines de kilomètres, et de la durée d’immobilisation du véhicule, qui peut s’avérer conséquente en cas de travaux sur la pièce pour l’adapter à ce dernier.

Même en se rendant dans un centre VHU (véhicules hors d’usage) *«agréé par la préfecture»*, mais néanmoins abusivement présenté comme vulgaire *«casse auto»*, et en y rencontrant le gérant ainsi qu’un MRA pratiquant plus volontiers la réparation à l’aide de PRE, les journalistes de France 2 ne posent jamais la question de la traçabilité des pièces, indispensable à tout commerce de pièces d’occasion qui se respecte. Ni de la qualité de l’approvisionnement, loin d’être évidente d’un garage à l’autre. Le fameux MRA, établi dans les Yvelines (78), leur explique certes le soin et le temps qu’il met dans la recherche de la pièce adéquate – *«on le fait pour nous, pourquoi pas pour [les automobilistes]»*, argue-t-il– mais il existe aujourd’hui des outils de référencement tels que *Precis*, d’*Indra*, ou [Global PRE](#), promu par la branche recycleurs du CNPA, qui permettent de s’assurer de façon bien plus certaine que par des coups de téléphone de l’origine de la pièce d’occasion que le pro s’apprête à commander pour son client.

Les concessionnaires les moins sensibles à la PRE

Le gérant du centre VHU rencontré par les reporters du “20 Heures” dénonce, lui, le mauvais esprit des concessionnaires dans la démarche de réparation à l’aide de PRE. Et c’est là où l’enquête vise le plus juste, car le recycleur leur apporte enfin une explication pro à cet état de fait : *«ils ont un chiffre d’affaires à faire, des ventes à réaliser sur les pièces [neuves] d’usine et c’est ce qui passe en priorité pour eux»*, souligne-t-il. Et même si le rapport au commerce de PRE évolue dans les réseaux de marque –Renault en tête, grâce à sa filiale [Indra](#)– tant que la préconisation ne se fera pas d’en haut, il y a peu de chances que les RA1 prennent le pli qu’ont pris les réparateurs indépendants (et certains agents) ces dernières années.

«Je n’ai jamais eu un appel d’un concessionnaire concernant une pièce de réemploi, jamais, insiste le gérant du centre VHU. Cela viendra peut-être quand la loi sera vraiment appliquée.» Et les journalistes de ressortir le fameux décret du 30 mai 2016 relatif à l’utilisation de pièces de rechange automobiles issues de l’économie circulaire, préalable à l’article L224-67 et reprenant peu ou prou les mêmes dispositions, en soulignant l’ambiguïté de l’expression *«permet [...] d’opter»*, révélant son caractère non-obligatoire.

Le CNPA, « lobby des garagistes » loin d'être monobloc

L'occasion pour les journalistes de se demander pourquoi la loi est si peu contraignante, en allant rencontrer Philippe Debouzy, président de la branche des agents & indépendants du CNPA, présenté comme «*le lobby des garagistes*» dans un vocable relativement simplificateur, là aussi. En imputant à l'homme et à l'organisation professionnelle la volonté d'avoir voulu atténuer l'effet de la loi en «*ne rendant pas obligatoire le montage [de PRE]*» et en raccourcissant son intervention à la portion congrue pour ne garder que la partie choc : «*on leur a dit que ça ne pouvait pas fonctionner*». Une façon péremptoire de jeter en bloc la suspicion sur un syndicat professionnel qui compte pourtant, en son sein, plusieurs branches de réparateurs et une branche recycleurs entre lesquelles les débats [ont été houleux](#) dans le cadre de cette loi de Transition énergétique. Et qui continuent d'être sensibles lorsque pointe la problématique de la pièce d'occasion.

«Résultat : un an et demi après, les services du Ministère se demandent toujours comment faire appliquer cette loi, concluent les journalistes. Aux dernières nouvelles, les arrêtés d'application en sont déjà à leur douzième version, bref : la route est encore longue.» Effectivement, le tant attendu [arrêté d'application](#) de l'article L224-67 est encore et toujours en phase de discussion et complique sévèrement l'observation du texte. Ce qui vient, en quelque sorte, délégitimer à lui seul la mini-enquête de "L'œil du 20 Heures".

Mais si les auteurs du sujet avaient commencé par là, il n'y aurait tout bonnement pas eu de sujet...

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite