



Association Halte à l'obsolescence programmée (HOP)

1 rue Jean-François LEPINE
75018 PARIS

Monsieur Bruno Le Maire
Ministre de l'Économie et des Finances
Télédoc 151
139 rue de Bercy
75572 Paris Cedex 12

Paris, le 14 juin 2018

Objet : clause de réparation pour les pièces détachées automobiles visibles et mesures contre l'obsolescence programmée

Monsieur le Ministre,

Je souhaite attirer votre attention sur un article de Médiapart du 31 mai 2018 selon lequel deux constructeurs français, Renault et PSA, auraient artificiellement augmenté les prix de leurs pièces détachées grâce à un logiciel. Il en aurait coûté 1,5 milliard d'euros aux automobilistes en dix ans. Cette actualité, ainsi que les nombreuses plaintes reçues par l'association HOP concernant l'obsolescence programmée en matière automobile, m'invite à vous solliciter quant aux mesures essentielles à mettre en œuvre pour améliorer la durabilité et de la réparabilité dans le secteur de la mobilité.

Selon les documents confidentiels sur lesquels se fonde l'article, Renault et PSA ont acquis respectivement en 2006 et 2010 le logiciel Partneo édité par la société Accenture. Ce logiciel leur aurait permis de fixer le prix des pièces détachées selon la valeur perçue par le client plutôt qu'en fonction du coût de revient de la pièce. A titre d'exemple, le rétroviseur des Clio III, qui coûte 10 € à Renault et qui était déjà revendu 79 €, soit huit fois plus cher, a vu son prix doubler pour atteindre 165 € après l'utilisation du logiciel, toutes choses étant égales par ailleurs. A partir de 2010, les deux constructeurs ont utilisé le même logiciel en sachant qu'il était concomitamment utilisé par le concurrent respectif. Le prix des pièces aurait augmenté dans les mêmes proportions chez chaque constructeur ce qui, sous réserve du résultat d'investigations plus poussées, laisse fortement suspecter une entente horizontale de prix avec comme facilitateur la société Accenture.

Ces éléments ont poussé l'association HOP (Halte à l'Obsolescence Programmée) à saisir ce jour les autorités de la concurrence française et européenne de ce dossier afin de s'assurer que ces agissements ne sont pas constitutifs de pratiques anticoncurrentielles prohibées par les articles 420-1 du Code de commerce et 101 §1 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. **En votre qualité de Ministre de l'économie vous disposez de cette faculté de saisine qui, si vous décidez de l'utiliser, enverrait un signal politique fort en faveur du pouvoir d'achat des automobilistes et des métiers de la réparation.**

En outre, ces pratiques concernent principalement le marché captif des pièces détachées visibles (rétroviseurs, ailes, capots, optiques, vitrages...). De toute évidence, elles n'ont été rendues possibles que par **l'existence d'un monopole de droit des constructeurs automobiles sur ce type de pièces**, empêchant ainsi le libre jeu de la concurrence de contenir les augmentations de prix. Comme vous le savez, en l'état actuel de la législation française, ces pièces sont protégées par la loi sur les Dessins et Modèles et par les dispositions relatives aux droits d'auteurs. Ainsi, seul le constructeur automobile est habilité à distribuer ces pièces aux différents réparateurs. Du fait de ce monopole, les clients devant réparer leur véhicule achètent ces pièces en moyenne cinq fois le prix qu'il en a coûté au constructeur, soit 80 % de marge pour ce dernier ! Ce faisant, le client paie deux fois pour le même dessin : au moment de l'achat de la voiture neuve et au moment de sa réparation. Les automobilistes sont contraints à l'achat

de ces pièces afin de continuer à utiliser leur voiture, et dédient en moyenne un budget de 5883 euros¹ à l'automobile chaque année. **Nombre de consommateurs et acteurs de la réparation (garagistes et distributeurs de pièces indépendants)** souffrent de ce monopole déjà dénoncé par le passé.

Dans son Avis du 8 octobre 2012, l'Autorité de la Concurrence autosaisie du dossier pointait du doigt cette rente injustifiée et jugeait souhaitable d'ouvrir à la concurrence, de manière progressive et maîtrisée, la vente des pièces de rechange destinées à la réparation. Cette mesure appelée « clause de réparation » a déjà été adoptée en droit par onze pays européens et est appliquée dans les faits aux États-Unis et en Allemagne. La libéralisation s'est à chaque fois traduite par la baisse des prix des pièces détachées sans aucune baisse de qualité.

Lors des débats sur la loi Macron, l'actuel Président de la République M. Macron a confirmé « *sa sympathie intellectuelle* » avec la suppression de cette rente, mais a justifié le rejet de cette proposition par les difficultés économiques rencontrées alors par les constructeurs après la crise économique de 2008. Toutefois, la situation économique des constructeurs s'étant depuis largement améliorée, le statut quo ne se justifie plus et les dérives décrites plus haut plaident pour l'action.

C'est la raison pour laquelle, nous vous demandons de bien vouloir introduire cette « clause de réparation » afin d'ouvrir le marché des pièces de rechange visibles, utilisées pour les réparations de véhicules automobiles. La loi PACTE qui vise à améliorer les performances des TPE et PME, donc notamment des garagistes, serait le véhicule idéal pour un tel amendement.

Plus largement, face aux témoignages des consommateurs s'inquiétant de voir leurs équipements automobiles devenir de moins en moins durables, des mesures peuvent être prises afin de rendre la réparation automobile accessible à tous. Outre l'ouverture des pièces détachées visibles à la concurrence, mieux contrôler le respect de l'obligation des constructeurs de garantir un accès facile aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules pour les indépendants et les particuliers serait une étape importante en ce sens. D'autres mesures comme l'amélioration du contrôle de la performance dans le temps des pneus, des plaquettes de freins et des pièces d'usure ou l'affichage de la durabilité dans le secteur automobile, permettraient de donner plus de visibilité aux consommateurs sur la durabilité des équipements ainsi que de valoriser le savoir-faire automobile français, et é accompagner la transition écologique dans le secteur de la mobilité.

Je serais ravie de pouvoir échanger avec vous afin de vous présenter les propositions de HOP en faveur de véhicules plus durables et plus réparables.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'assurance de ma haute considération.

Laetitia Vasseur

Déléguée Générale et co-fondatrice
De HOP (Halte à l'obsolescence programmée)

PJ : Article de Médiapart du 31 mai 2018

Communiqué de presse sur l'avis de l'Autorité de la concurrence n° 12-A-21 du 8 octobre 2012 relatif au fonctionnement concurrentiel des secteurs de la réparation et de l'entretien de véhicules et de la fabrication et de la distribution de pièces de rechange

¹ Selon un rapport de l'Automobile Club Association cité par Le Figaro :

<http://www.lefigaro.fr/conso/2017/03/30/20010-20170330ARTFIG00205-budget-voiture-c-est-en-lorraine-qu-on-paie-le-moins-et-en-paca-qu-on-paie-le-plus.php>



Association Halte à l'obsolescence programmée (HOP)

1 rue Jean-François LEPINE
75018 PARIS

Autorité de la concurrence
11 rue de l'Échelle
75001 Paris

Paris le 15 juin 2018

Objet : possible pratiques anticoncurrentielles par des constructeurs automobiles français

Madame, Monsieur,

L'accessibilité de la réparation étant un levier essentiel pour allonger la durée de vie des produits et lutter contre l'obsolescence programmée, l'association HOP, par la présente, souhaite vous alerter sur les pratiques de deux constructeurs français qui, selon un article de Médiapart du 31 mai 2018, auraient artificiellement augmenté les prix de leurs pièces détachées visibles (rétroviseurs, ailes, capots, optiques, vitrages...) grâce à un logiciel. Il en aurait coûté 1,5 milliard d'euros aux automobilistes en dix ans.

Selon les documents confidentiels sur lesquels l'article se fonde, Renault et PSA auraient acquis respectivement en 2006 et 2010 le logiciel Partneo édité par la société Accenture. Ce logiciel permet de fixer le prix des pièces détachées selon le prix perçu par client plutôt qu'en fonction du coût de revient de la pièce. A titre d'exemple, le rétroviseur des Clio III, qui coûte 10 € à Renault et qui était déjà revendu huit fois plus cher à 79 €, a vu son prix doubler pour atteindre 165 € après l'utilisation du logiciel, toutes choses étant égales par ailleurs.

A partir de 2010, les deux constructeurs auraient utilisé le même logiciel en sachant qu'il était concomitamment utilisé par le concurrent respectif. Le prix des pièces aurait augmenté dans les mêmes proportions chez chaque constructeur ce qui, sous réserve du résultat d'investigations plus poussées, laisse fortement suspecter une entente horizontale de prix avec comme facilitateur la société Accenture.

Il convient de préciser que ces pratiques semblent concerner principalement le marché particulier des pièces détachées visibles (rétroviseurs, ailes, capots, optiques, vitrages...) qui, comme vous le savez, fait l'objet d'un monopole de droit des constructeurs automobiles empêchant ainsi le libre jeu de la concurrence de contenir les augmentations de prix. Il est donc regrettable que le travail approfondi mené par l'Autorité de la concurrence en 2012 n'ait pas été suivi d'effets.

Etant donné l'importance économique et la sensibilité du secteur concerné, il paraît utile de conduire une enquête afin de s'assurer que ces agissements ne sont pas constitutifs de pratiques anticoncurrentielles prohibées par les articles 420-1 du Code de commerce et 101 §1 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma haute considération.

Laetitia Vasseur
Délégue Générale

PJ. Article de Médiapart du 31 mai 2018



Association Halte à l'obsolescence programmée (HOP)

1 rue Jean-François LEPINE
75018 PARIS

European Commission
Directorate-General for Competition
For the attention of the Antitrust Registry
1049 Bruxelles
BELGIQUE

Paris, le 15 juin 2018

Objet : possible pratiques anticoncurrentielles par des constructeurs automobiles français

Madame, Monsieur,

L'accessibilité de la réparation étant un levier essentiel pour allonger la durée de vie des produits et lutter contre l'obsolescence programmée, l'association HOP, par la présente, souhaite vous alerter sur les pratiques de deux constructeurs français qui, selon un article de Médiapart du 31 mai 2018, auraient artificiellement augmenté les prix de leurs pièces détachées visibles (rétroviseurs, ailes, capots, optiques, vitrages...) grâce à un logiciel. Il en aurait coûté 1,5 milliard d'euros aux automobilistes en dix ans.

Selon les documents confidentiels sur lesquels l'article se fonde, Renault et PSA auraient acquis respectivement en 2006 et 2010 le logiciel Partneo édité par la société Accenture. Ce logiciel permet de fixer le prix des pièces détachées selon le prix perçu par le client plutôt qu'en fonction du coût de revient de la pièce. A titre d'exemple, le rétroviseur des Clio III, qui coûte 10 € à Renault et qui était déjà revendu huit fois plus cher à 79 €, a vu son prix doubler pour atteindre 165 € après l'utilisation du logiciel, toutes choses étant égales par ailleurs.

A partir de 2010, les deux constructeurs auraient utilisé le même logiciel en sachant qu'il était concomitamment utilisé par le concurrent respectif. Le prix des pièces aurait augmenté dans les mêmes proportions chez chaque constructeur ce qui, sous réserve du résultat d'investigations plus poussées, laisse fortement suspecter une entente horizontale de prix avec comme facilitateur la société Accenture.

Il convient de préciser que ces pratiques semblent concerner principalement le marché particulier des pièces détachées visibles (rétroviseurs, ailes, capots, optiques, vitrages...) qui, comme vous le savez, fait l'objet d'un monopole de droit des constructeurs automobiles, empêchant ainsi le libre jeu de la concurrence de contenir les augmentations de prix.

Etant donné l'importance économique et la sensibilité du secteur concerné, il paraît utile de conduire une enquête afin de s'assurer que ces agissements ne sont pas constitutifs de pratiques anticoncurrentielles prohibées par les articles 420-1 du Code de commerce et 101 §1 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Plus largement, il convient à notre sens de s'interroger sur la pertinence de laisser aux Etats membres la décision de mettre en œuvre ou non la clause dite de réparation. Il serait utile de la rendre effective dans l'ensemble de l'Union européenne afin de mettre fin aux distorsions de concurrence entre les différents marchés nationaux des pièces détachées visibles, et de faire baisser leurs prix au bénéfice des consommateurs et des métiers de la réparation. Pour rappel, la Commission européenne avait proposé en 2004 une modification de la directive 98/71/CE : malgré une adoption à une très large majorité du Parlement européen en 2007, ce texte n'a pas abouti.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma haute considération.

Laetitia Vasseur
Déléguée Générale

PJ. Article de Médiapart du 31 mai 2018