



Fédération Nationale de l'Automobile  
Saint-Ouen, le 9 Juillet 2019

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### LIBERALISATION DES PIÈCES DE CARROSSERIE

#### **Les députés doivent tenir bon pour le pouvoir d'achat et la filière automobile**

Alors que le Parlement examine demain la loi d'orientation des mobilités, la FEDA, la FNA et l'UFC – Que Choisir appellent les membres de la Commission mixte paritaire à ne pas dénaturer les dispositions actuellement contenues dans le projet de loi, qui organisent la libéralisation des pièces de carrosserie. La concrétisation de cette annonce du Premier ministre fera baisser le coût de la réparation automobile et bénéficiera à toute la filière.

#### **Le monopole des constructeurs sur les pièces de carrosserie : une coûteuse exception française**

Dans le budget automobile des Français (5900 € par an), la réparation et l'entretien représentent le deuxième poste de dépense. En vingt ans, son coût a progressé de 75 %, plus du double de l'inflation. Comment s'en étonner, alors que les constructeurs automobiles disposent en France d'un monopole sur la fabrication de toutes les pièces détachées visibles (carrosserie, phares, rétroviseurs, etc.) ? Protégés de la concurrence pour ces éléments qu'ils sont les seuls à pouvoir produire, ils ont laissé dériver les prix. La France est le dernier grand pays d'Europe à appliquer ce monopole anachronique, dont la suppression pourrait permettre aux consommateurs d'économiser jusqu'à 400 millions d'euros par an<sup>1</sup>. C'est pourquoi nos organisations militent de longue date pour l'ouverture de ce marché.

#### **Libéraliser la fabrication des pièces de carrosserie : une opportunité pour toute la filière automobile**

Cette mesure serait bénéfique à l'ensemble des acteurs de la filière automobile, comme l'a également montré l'Autorité de la Concurrence<sup>2</sup>. Aux consommateurs bien sûr, qui bénéficieront de prix plus bas sur les pièces mais aussi d'une baisse du coût des assurances automobiles, qui financent une large partie de la réparation en carrosserie-vitrage. Elle jouerait également en faveur des équipementiers français, souvent des petites et moyennes entreprises (PME), qui pourraient capter une part de ce marché en produisant des pièces de qualité, avec des marges plus faibles que les constructeurs ou leurs partenaires. Enfin, en diminuant ainsi le coût, on permettra de favoriser la réparation<sup>3</sup>, dans une logique d'économie durable.

#### **Les parlementaires doivent résister aux pressions des constructeurs automobiles**

La rédaction actuelle du projet de loi organise une levée progressive et différenciée du monopole des constructeurs sur les pièces détachées visibles : si elle sera rapide (dès 2020) et totale pour les phares, les rétroviseurs et le vitrage, elle s'appliquera progressivement à compter de 2021 pour les pièces de carrosserie, et seulement sur les pièces les plus anciennes. Les constructeurs ont en effet réussi à maintenir une protection de dix ans sur ces pièces (contre vingt-cinq ans auparavant). Si dix ans est un point d'équilibre imparfait mais encore acceptable, les pressions opérées sur les parlementaires par les constructeurs pour prolonger à quinze ans leur monopole reviendraient à vider la mesure de sa substance.

<sup>1</sup> Source : La Contribution des consommateurs au Grand débat national, UFC – Que Choisir, février 2019. Estimation dans le scénario d'une ouverture totale du marché.

<sup>2</sup> Avis n°12-A-21 de l'Autorité de la Concurrence, relatif au fonctionnement de la réparation et de l'entretien de véhicules, de la fabrication et de la distribution de pièces de rechange

<sup>3</sup> D'après le SRA, les pièces ont représenté 49,6 % du coût total de la réparation-collision en 2018.

En effet, 85 % des véhicules circulant ont moins de quinze ans. Il est donc impératif que les sénateurs et députés maintiennent la version actuelle de la loi.

**Convaincues du bien-fondé de cette mesure de pouvoir d'achat et de soutien à la filière automobile, la FEDA, la FNA et l'UFC – Que Choisir appellent les parlementaires réunis demain en Commission mixte paritaire à adopter en l'état la libéralisation de la fabrication des pièces détachées automobiles.**

*A propos de la FEDA - La **Fédération de la distribution automobile (FEDA)** constitue une organisation majeure de la filière aval de l'automobile. Elle porte depuis plus de quarante ans la voix de la distribution indépendante qui représente aujourd'hui 35 000 emplois dans plus de 1 300 points de vente et ateliers. Formant un maillage de tout le territoire et notamment des zones rurales, les adhérents de la FEDA contribuent grandement aux mobilités du quotidien.*

*A propos de la FNA - Créée en 1921, la FNA (Fédération Nationale de l'Automobile) est l'organisation professionnelle représentative par excellence des entrepreneurs artisans de l'automobile et de la mobilité, en particulier des réparateurs. Ces professionnels de proximité constituent 95 % des entreprises de la filière de l'aval de l'automobile qui cultivent la confiance auprès des consommateurs. Par leur sens du contact, et l'excellence de leur savoir-faire, ils sont les leviers indispensables pour un déploiement effectif de la mobilité d'aujourd'hui et de demain.*

*A propos de l'UFC – Que Choisir : Expert, indépendant, militant, l'UFC-Que Choisir est une association de consommateurs à but non lucratif. Enquêtes, tests, combats judiciaires, actions de lobbying : avec son réseau de plus de 150 associations locales, l'UFC-Que Choisir est au service des consommateurs pour les informer, les conseiller, les défendre et les mobiliser.*