

PARIS

Une start-up redonne son lustre au métier de cordonnier

75

CAHIER LE GRAND PARISIEN - P. I

VOTRE SUPPLÉMENT ÉCO

Le Parisien



LUNDI 12 AVRIL 2021 N° 23830 - 1,70 €

Covid-19

■ Dépistage

Les autotests arrivent en pharmacie... mais seront difficiles à trouver

■ Vaccination

Elle est désormais ouverte aux plus de 55 ans sans conditions

■ Délai

L'espace entre première et seconde dose passe de 4 à 6 semaines

PAGES 7 À 9



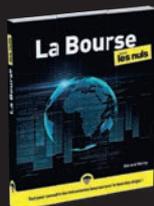
PIÈCES DÉTACHÉES

Pourquoi les prix flambent

Les constructeurs automobiles français disposent d'un monopole sur les pièces de carrosserie qui entretient l'inflation. Une proposition de loi pourrait libéraliser le marché.

PAGES 2 ET 3

Les Nuls vous accompagnent depuis 20 ans... et pour longtemps encore !



pour les nuls

Illustration: Emmanuelle Poggi

LE FAIT DU JOUR



JEAN-MICHEL SALVATOR

Cas d'école

Les pièces détachées sont l'un des monopoles les mieux verrouillés de l'économie française... Un cas d'école en matière de lobbying des constructeurs automobiles, qui défendent ainsi à prérent leurs marges. C'est un sujet dont on parle depuis plus de vingt ans. Une première directive européenne sur une déréglementation du secteur remonte à 2004. Elle a fait l'objet d'un vote du Parlement européen en 2007. Dans la foulée, l'Autorité de la concurrence française a recommandé en 2012 une levée progressive de ce monopole pour faire baisser le prix de l'entretien des voitures. Elle voulait commencer par les pièces visibles (pare-chocs, capot, ailes, rétroviseurs, phares...). Mais rien n'est venu, alors que dans les pays voisins comme l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Italie ou l'Espagne, la législation a évolué. Pendant ces vingt ans de débat sans fin sur les pièces détachées, les Français ont pourtant vu des secteurs totalement fermés s'ouvrir à leur tour à la concurrence, et pas des moindres. Les télécoms, la distribution d'électricité ou même les transports : les chauffeurs de taxi qui ont vu débarquer les VTC, les cars Macron qui se sont lancés sur autoroute en 2015, la réforme de la SNCF qui organise la concurrence sur les TGV comme sur les réseaux TER. Depuis samedi, le monopole de la RATP est tombé en Ile-de-France avec l'ouverture de la ligne 9 de tramway entre la porte de Choisy (Paris) et Orly (Val-de-Marne), gérée par une société à statut privé. Une première. Pour justifier leur opposition, les constructeurs ont longtemps fait valoir les risques sur l'emploi. Mais ce monopole correspond bien à ce qu'Emmanuel Macron appelait « une rente ». Edouard Philippe avait pris en son temps des engagements pour faire bouger les choses. Pour les automobilistes, c'est un enjeu de pouvoir d'achat. Ils dépenseraient en moyenne 500 € par an et par voiture en pièces détachées.

PIÈCES DÉTACHÉES AUTOMOBILES

Les prix dérapent

En France, les constructeurs disposent d'un monopole sur les éléments de carrosserie, et en profitent. En deux ans, les tarifs ont bondi de 11 %. Une proposition de loi entend libéraliser le marché pour rendre du pouvoir d'achat aux conducteurs.

PAR MATTHIEU PELLOLI

C'ÉTAIT EN PLEINE CRISE des Gilets jaunes. Edouard Philippe, le Premier ministre de l'époque, promettait de s'attaquer aux « angles morts du pouvoir d'achat » en ciblant le marché des pièces détachées automobiles. Le terme ne pouvait être mieux choisi. De fait, aujourd'hui, changer un simple rétroviseur de voiture peut vite faire déraiser un budget serré. La faute au monopole des constructeurs sur les pièces de carrosserie.

La commercialisation de ces éléments dits visibles (capot, ailes, pare-brise, vitres, rétroviseurs, phares...), protégés par le droit de la propriété intellectuelle, est réservée aux constructeurs en France. Cette règle impose aux distributeurs, garagistes et carrossiers de s'approvisionner auprès de Renault, de Peugeot ou de Citroën. « Monsieur le Premier ministre, les automobilistes français attendent un respect de la parole donnée. » Ce message est signé de la Fédération de la distribution automobile (Fedra), qui s'est offert récemment une campagne de presse pour rappeler la promesse.

Objectif ? Mettre fin au monopole des constructeurs. La mesure pourrait permettre

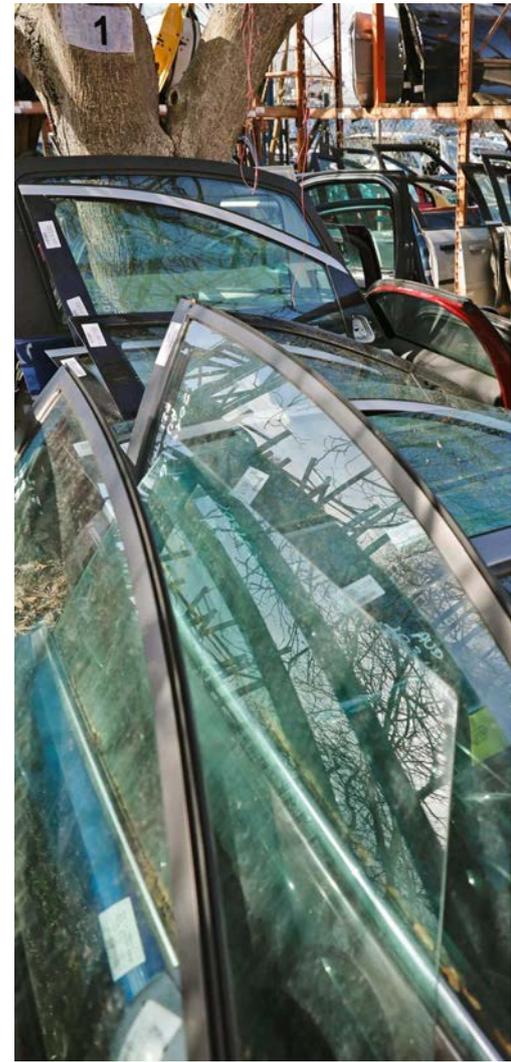
aux Français d'économiser directement 17,5 % des dépenses pour les véhicules, estime la Fedra. Les distributeurs de pièces détachées comme les réparateurs seraient autorisés à s'approvisionner à l'étranger avec des pièces moins chères.

Un « lobbying intense » des constructeurs

« L'Angleterre, l'Allemagne, l'Espagne ou l'Italie ont libéralisé leur marché mais pas nous, soupire Mathieu Séguran, délégué général de la Fedra. Notre petit village gaulois des réparations captives fait perdre beaucoup d'argent aux consommateurs... Hélas, le lobbying intense des constructeurs a jusqu'à présent empêché toute évolution. » Ces derniers agitent le coût de l'innovation, du stockage et du transport pour justifier leur monopole et leurs prix élevés. Ils ont obtenu gain de cause jusqu'à aujourd'hui mais sans convaincre. En 2012 déjà, l'Autorité de la concurrence préconisait une « levée progressive et maîtrisée du monopole sur les pièces détachées visibles ».

A vrai dire, le gouvernement n'est pas resté les bras croisés depuis la promesse d'Edouard Philippe. En 2019, la majorité LREM avait amendé la loi d'orientation sur les mobilités (Lom). L'ouverture à la concurrence du marché des pièces automobiles était alors programmée au 1^{er} janvier 2020. Mais le Conseil constitutionnel a censuré la mesure au motif qu'elle était trop éloignée du thème global de la loi. Bis repetita en 2020 avec la loi d'accélération et de simplification de l'action publique, dite Asap. L'article 136 n'a pas passé l'étape des Sages, qui l'ont jugé non conforme pour les mêmes raisons.

Il y a quelques jours, le député de la Sarthe Damien Pichereau (LREM) a déposé au groupe une proposition de loi. « Il y a urgence, insiste l'élu, ex-commercial dans l'automobile. Le prix de ces pièces captives a augmenté de 11 % entre 2017 et 2019, tandis que les primes d'assurances ont pris 12 % de 2015 à 2019. Nous devons rendre du pouvoir d'achat aux automobilistes français. »



Las ! Le risque d'embouteillage législatif est réel alors que la fin du quinquennat approche à vitesse grand V. « Il existe une fenêtre à l'Assemblée en mai-juin », espère Damien Pichereau, qui croise les doigts pour que le Sénat, derrière, joue le jeu également. « Nous sommes sur une proposition de loi simple, tous les parlementaires peuvent se retrouver sur ses objectifs », ajoute l'élu.

Les primes d'assurance pourraient baisser

Le texte prévoit la libéralisation des pièces détachées pour l'ensemble des équipementiers à compter du 1^{er} janvier 2022. Au ministère de l'Économie, certains redoutent que le marché tombe aux mains des constructeurs étrangers, mais la loi ferait d'abord les affaires des sous-traitants tricolores, Valeo, Faurecia ou encore Plastic Omnium, entre autres.

Les ménages français, eux, peuvent tabler au global sur une économie annuelle de 415 millions d'euros selon l'association UFC-Que choisir.

Avec des effets en cascade sur les primes d'assurance. Car les assureurs poussent également, Fédération française de l'assurance en tête. « Nous sommes tout à fait volontaires pour chercher à réduire le coût des réparations et donc des cotisations », glisse un représentant de la Maif.

Damien Pichereau, enfin, se félicite du futur impact du texte pour les plus modestes. Les véhicules âgés se verront plus facilement réparés en cas de sinistre, alors qu'ils se retrouvent souvent classés « économiquement irréparable », mettant leurs propriétaires dans des situations précaires. La crise des Gilets jaunes, au début du quinquennat, était née de la hausse du coût des carburants. Rendre du pouvoir d'achat aux automobilistes en fin d'exercice « serait une bonne façon de souligner que le message a été balayé par l'actualité, mais qu'il est toujours présent dans l'esprit des élus », lâche un député LREM, poids lourd de la commission des Finances.

415
MILLIONS D'EUROS L'ÉCONOMIE QUE POURRAIENT FAIRE LES FRANÇAIS AVEC LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ DES PIÈCES DÉTACHÉES, SELON L'UFC-QUE CHOISIR





La commercialisation des éléments dits visibles des voitures (capot, ailes, pare-brise, phares...) est réservée, en France, aux constructeurs. Mais la situation pourrait bien changer au 1^{er} janvier prochain.

LP/FRANÇOIS BUDAPEST/ISTOCK

Le bon plan des casses autos

Très peu utilisé, le marché de la seconde main permet de belles économies.

PAR MAXIME GAYRAUD

DES PORTIÈRES, des pare-chocs, des hayons rangés les uns derrière les autres, des étagères remplies de phares ou de rétroviseurs... Quelque 28 000 pièces détachées – surtout de carrosserie – sortent chaque année d'Eco Casse, situé à Gerstheim (Bas-Rhin), à une vingtaine de kilomètres de Strasbourg.

Ici, on connaît bien le sujet du coût exorbitant des pièces détachées neuves dont les constructeurs français ont le monopole dans l'Hexagone. Pour un rétroviseur de Peugeot 307 au prix constructeur, il faut compter, au total, plus de 400 €, assure un des employés. « Et nous, nous le vendons à 60 € », annonce fièrement Francesco Moio, son patron. De quoi envisager de sacrées économies.

Carrossiers et assureurs aussi gagnants

Depuis 2017, la loi oblige les réparateurs à offrir le choix d'opter pour des pièces détachées neuves ou d'occasion. « Nous essayons de proposer au maximum des pièces de réemploi, mais parfois des gens n'en veulent pas », explique Marcel Knorr, un carrossier à la retraite. « Il y a un effet psychologique, appuie Francesco Moio. Les gens paient cher leurs cotisations et ont envie d'avoir du neuf

quand le sinistre est couvert par leur assurance. »

Les assureurs ont tout intérêt à pousser à l'utilisation de ces pièces de seconde main, moins chères. « La pratique établit un niveau moyen de facturation finale aux environs de 60 % du prix du neuf », explique Cédric Vidéau, responsable de domaine assurance à la MAIF. Or, selon ses données, l'utilisation d'au moins une pièce de réemploi n'a été effectuée que dans 8,2 % des réparations traitées en 2020. Afin d'inciter les réparateurs à préférer l'occasion, les assureurs font miroiter de jolies marges.

Pour le rétroviseur de 307 affiché à 400 € chez Peugeot et acheté d'occasion 60 € à Eco Casse, le carrossier peut le facturer à 60 % de neuf, soit environ 240 €. « Certains assureurs accordent même un bonus sur la main-d'œuvre », précise Francesco Moio. Au final, l'usager est gagnant. Car la maîtrise des coûts des réparations est répercutée sur les cotisations d'assurance.

En quelques années, ce patron de casse a vu les mentalités évoluer. D'une vingtaine d'employés il y a cinq ans, son entreprise est passée à 38 salariés, signe que la demande est bien forte.



CONCURRENCE

Attention aux sites Internet étrangers

COMMANDER un rétroviseur ou une aile sur un site étranger, c'est interdit. Mais certains automobilistes français s'y risquent et contournent le monopole des constructeurs, car les propositions ne manquent pas. Les italiens d'Aureliac, les allemands d'Autodoc ou les espagnols de Carser – parmi des dizaines d'autres plates-formes – disposent d'un catalogue étoffé de pièces génériques aux tarifs alléchants. « C'est sûr, Madame ou Monsieur Tout-le-Monde qui va comparer sur Internet le prix de la pièce d'origine sur le devis de son garagiste à celui de la générique tombe généralement de sa chaise ! » lâche Vincent Belhandouz, le PDG d'Aniel SAS, premier distributeur indépendant de pièces détachées dans l'Hexagone.

Difficile, cependant, d'y voir clair dans ce maquis en ligne touffu. « Des sites frauduleux, il en sort tous les jours, lâche le patron d'un spécialiste étranger du secteur, présent en bonne position sur Internet et considéré comme sérieux. Je vois plein d'escrocs monter des business, plumer les automobilistes puis disparaître et réapparaître sous un autre nom. » Quand bien même des bonnes affaires sont possibles, mieux vaut rester prudent. « Attention à ne pas aller systématiquement vers le produit le moins cher, de nombreux grades de qualité existent. Les références au



prix plancher ont été produites hors Europe, souvent en Chine. Elles sont médiocres », prévient Vincent Belhandouz. Si, malgré tout, vous êtes certain d'avoir déniché le pare-chocs de vos rêves, de qualité équivalente à la pièce constructeur, la suite est semée d'embûches. « Ça ne se change pas comme des plaquettes de frein, vous devrez vous rendre chez un carrossier pour la pose et la peinture. Sauf qu'en installant votre pare-chocs, le professionnel aussi se met en danger. Bonne chance pour en trouver un qui accepte. »

La « combine » des particuliers qui reçoivent leurs pièces « via Amazon, DHL ou UPS » consiste à se rendre dans « un garage clandestin où un mécano leur monte ça au black », explique Mathieu Séguran, le délégué général de la Fédération de la distribution automobile (Feda). Les fraudeurs conduisent alors sans épée de Damoclès au-dessus du capot. « PSA ne va pas poursuivre monsieur Bidochon qui a acheté deux rétroviseurs », glisse-t-il.

Certains professionnels s'y approvisionnent

Et en cas d'accident ? Une source à la Fédération française de l'assurance précise qu'il n'y « aura pas de refus de l'assureur, ni de minoration du remboursement, du fait de la nature de la pièce employée ». En revanche, les centrales françaises de pièces détachées qui passeraient par ces sites pour se fournir risquent plus gros. « Si elles se font attraper, le dirigeant peut partir en garde à vue », insiste le délégué général de la Feda. De là à dire qu'aucun professionnel ne s'approvisionne hors de France... « Plus vous vous rapprochez des frontières et moins il y a d'achat de pièces d'origine, observe Vincent Belhandouz. Des grossistes belges, allemands ou espagnols vont livrer certains professionnels. »

« Des garages et des carrossiers français en ont marre du monopole, confirme le patron d'un site étranger de pièces détachées. Ils ne respectent plus les consignes, un peu comme les gens avec le Covid. Tous les jours, des réparateurs français me sollicitent : Vendez-nous des pièces, on les cachera. » M.P.

Des écarts de tarif abyssaux

Marque et modèle	Exemple de pièce à changer <i>Pièces les plus changées par les Français</i>		Prix public ⁽¹⁾	Prix d'achat du réparateur au constructeur ⁽²⁾	Prix d'achat du réparateur en pièce générique ⁽³⁾	Différence de prix
RENAULT CLIO Modèle 09/16 - 02/19	PARE-CHOC AVANT avec apprêt + cache-crochet + empreintes aide stationnement		279,95 €	218,36 €	86,80 €	- 60 %
RENAULT CLIO Modèle 09/16 - 02/19	AILE AVANT DROITE noire en plastique		165,56 €	129,14 €	41,39 €	- 68 %
RENAULT CLIO Modèle 09/16 - 02/19	CAPOT		324,87 €	253,40 €	176 €	- 31 %
PEUGEOT 208 Modèle 04/15 - 08/19	AILE AVANT DROITE		160,83 €	125,45 €	46 €	- 63 %
PEUGEOT 208 Modèle 04/15 - 08/19	CAPOT avec trous pare-brise carrés		358,13 €	279,34 €	130 €	- 53 %
PEUGEOT 208 Modèle 04/15 - 08/19	PARE-CHOC ARRIÈRE avec apprêt + cache-crochet		315,10 €	245,78 €	78,78 €	- 68 %
CITROËN C4 Grand Picasso Modèle 02/07 - 06/13	PARE-CHOC AVANT avec apprêt		349,00 €	272,22 €	201,60 €	- 26 %
CITROËN C4 Grand Picasso Modèle 02/07 - 06/13	CAPOT		461,69 €	360,12 €	115,42 €	- 68 %

SOURCE : ANIEL SAS

⁽¹⁾ Prix auquel les particuliers et les assureurs se voient facturer la pièce donnée par un garage ou un carrossier.

⁽²⁾ Prix auquel le réparateur achète la pièce d'origine auprès du constructeur automobile.

⁽³⁾ Prix auquel le réparateur achètera la pièce en qualité équivalente certifiée (QEC) = pièce générique.

LP/INFOPHOTOGRAPHIE C. TÈCHE

“
Attention à ne pas aller vers le produit le moins cher, de nombreux grades de qualité existent
VINCENT BELHANDOUZ, DISTRIBUTEUR DE PIÈCES DÉTACHÉES EN FRANCE