

Réponse de la FNAA aux affirmations des assureurs dans une enquête du journal Les Echos

Non, les carrossiers ne sont pas responsables de la hausse du coût de la réparation automobile !

- Dans une récente enquête du Journal *les Echos*, largement reprise depuis par la presse grand public, les assureurs justifient à nouveau la prochaine augmentation de leurs primes d'assurance par l'augmentation du coût de la réparation (+2%). Sans autre précision. Ce faisant, ils laissent encore une fois entendre que les réparateurs sont les principaux responsables de cet état de fait.
- La FNAA, qui représente les entreprises artisanales de réparation en France (dont les garagistes et les carrossiers), considère cette fois comme une fois de trop. La FNAA prend donc le temps de rappeler que c'est le monopole des constructeurs en matière de pièces de carrosserie qui explique l'essentiel de ces augmentations tarifaires. Pas la prestation des réparateurs...

Dans le cadre de la réparation de véhicules accidentés dont le coût préoccupe tant les assureurs, les carrossiers doivent remplacer des pièces dites « de robe », donc de carrosserie. Plus le choc est important, plus la part et donc le coût de ces pièces de carrosserie s'accroissent.

En France, ces pièces bénéficient d'un monopole : celui des constructeurs qui, au nom de la protection des dessins et modèles, s'arrogent la possibilité d'être les seuls à avoir le droit de les commercialiser, qu'ils les produisent ou non. Cette situation de monopole total est unique en Europe. Et la FNAA s'étonne une nouvelle fois que les compagnies d'assurance et mutuelles n'en parlent jamais quand elles prennent le coût de la réparation pour prétexte à leurs augmentations de primes. Ces pièces sous monopole de distribution et de commercialisation, on les appelle les pièces « captives ».

Des pièces « captives » aux prix officiellement excessifs

La fixation du prix de ces pièces pose évidemment problème : parce qu'il n'y a pas de concurrence, les constructeurs sont les maîtres du jeu. Parce qu'il n'y a pas de concurrence, les réparateurs et les carrossiers sont forcés de s'approvisionner aux prix fixés unilatéralement par lesdits constructeurs. Et donc, forcés de les refacturer en conséquence aux assureurs dans le cadre des sinistres assurés, aux consommateurs quand ils demandent une prestation hors assurance.

Au nom de l'intérêt des clients automobilistes de ses adhérents réparateurs et aux côtés des autres organisations professionnelles concernées, la FNAA combat depuis de longues années cette concurrence tronquée. La FNAA avait salué l'avis de l'Autorité de la concurrence du 8 octobre 2012 qui confirmait la nécessité d'imposer en France une nécessaire et salutaire concurrence en la matière. La FNAA avait aussi participé aux débats du Parlement européen lorsqu'en 2007, il adoptait une résolution visant à mettre un terme à ce monopole dans TOUTE l'Europe –donc en France. Mais depuis, cette résolution est tombée en désuétude puisque non-validée par l'Exécutif européen. Comme d'ailleurs les conclusions de l'Autorité de la Concurrence, restées lettre morte depuis 4 ans...

Pour toutes ces raisons donc, la FNAA s'étonne de voir, encore une fois, les assureurs occulter ces faits lorsqu'ils évoquent ainsi publiquement « le coût de la réparation ». Car ces pièces protégées par un monopole franco-français dorénavant unique en Europe constituent l'essentiel de la problématique de ces montants de factures dont les assureurs se plaignent, mais en taisant cette raison majeure.

Ils ne peuvent pourtant l'ignorer. Les dérives tarifaires qu'autorise ce monopole sont régulièrement soulignées par les analyses statistiques de l'organisme SRA dont toutes les compagnies et mutuelles d'assurance sont d'ailleurs adhérentes. Or, dans sa lettre de juillet/octobre 2016, cette très institutionnelle association SRA cite quelques exemples très parlants à propos du bouclier avant (pare-choc) qui est la pièce la plus remplacée après sinistre, puis du capot d'une voiture française populaire et de très grande diffusion :

1. « [Le pare-choc] de l'Opel Corsa coûte 309€ en Allemagne (pays du constructeur) mais 371€ en France (pays importateur), soit presque 20% en plus ! A l'inverse, celui de la Peugeot 208 coûte 205€ en Pologne alors qu'en France, il est facturé 307€ et celui de la Mégane III coûte 222€ en Grande-Bretagne et, en France, 346€, soit un écart de plus de 50% dans ces deux cas !
2. « Tout aussi inquiétant, le positionnement de la Renault Clio IV. Le prix de son capot en France s'élève à 373€ contre 280€ en Allemagne, soit 33% de plus dans le pays du constructeur ! »

Voilà principalement pourquoi, dans cet autre récapitulatif de l'évolution, pour 146 modèles automobiles, du prix des pièces liées à la réparation allant de 2005 à 2015, la même association SRA constatait que « les pièces ont fortement augmenté entre 2005 et 2015 (+38,9%), alors que les prix à la consommation n'ont varié que de **13,3 %** ».

Les consommateurs-automobilistes sont les clients de nos ateliers. Ils ont le droit de savoir exactement pourquoi les assureurs se plaignent de la progression du coût de la réparation des véhicules sinistrés. A eux maintenant de demander à leurs assureurs de faire d'abord pression sur les constructeurs et sur les pouvoirs publics avant d'imposer aux automobilistes assurés ces augmentations de primes 2017.



Saint-Ouen, le 06 décembre 2016

Communiqué de Presse

Avec la FNAA, les consommateurs sont en tout cas dûment informés que, loin d'être responsables de l'augmentation des coûts de réparation, les carrossiers indépendants des constructeurs en général et ceux qui sont adhérents de la FNAA en particulier, sont les premiers à défendre le pouvoir d'achat des automobilistes assurés.

La FNAA est membre de :

