



14ème législature

| | | |
|--|--|--|
| Question N° : 17797 | De M. William Dumas (Socialiste, républicain et citoyen - Gard) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Économie et finances | | Ministère attributaire > Économie et finances |
| Rubrique >automobiles et cycles | Tête d'analyse >réparation automobile | Analyse > pièces de rechange. concurrence. développement. |
| Question publiée au JO le : 12/02/2013 Réponse publiée au JO le : 14/05/2013 page : 5110 | | |

Texte de la question

M. William Dumas attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur les récents rapports plaidant en faveur d'une libéralisation du marché des pièces détachées automobiles. L'Autorité de la concurrence s'est prononcée en faveur de la fin du monopole, et un rapport du Conseil économique, social et environnemental a suggéré « un partage plus équilibré des droits de commercialisation des pièces couvertes par des droits de dessin et modèles entre les constructeurs et les équipementiers ». À l'heure actuelle, 11 pays européens, parmi lesquels l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne et l'Italie, ont déjà de fait libéralisé le marché. En France, la loi protège les pièces détachées automobiles au titre des dessins et modèles sur le marché secondaire des pièces de rechange. La vente et la production des pièces de carrosserie sont donc contrôlées par les constructeurs, tandis que la commercialisation des pièces mécaniques est libre. Ce monopole contraint les consommateurs à se soumettre aux conditions de vente (notamment tarifaires) imposées par les constructeurs. En conséquence, les prix ont augmenté de 26 % entre 2005 et 2010 alors que les prix à la consommation ont augmenté de 7,63 % sur cette période. Pourtant, les pièces « alternatives » sont moins chères et tout aussi sûres. En effet, tout comme pour les pièces mécaniques, la libéralisation des pièces de carrosserie n'aurait pas d'effets négatifs sur la sécurité des pièces de carrosserie. Selon la plateforme « Libère mon auto » qui rassemble associations de consommateurs et d'automobilistes et fédérations de professionnels de l'automobile, l'ouverture à la concurrence devrait permettre de faire baisser les prix de 34 % en moyenne lorsque le consommateur choisit des pièces alternatives. Il convient donc de remettre en question le maintien de ce monopole préjudiciable aux consommateurs. Il lui demande donc quelles sont les propositions du Gouvernement pour lever les freins à la concurrence sur le marché des pièces de carrosserie automobiles.

Texte de la réponse

L'autorité de la concurrence a rendu un avis le 8 octobre 2012 relatif au fonctionnement concurrentiel des secteurs de la réparation et de l'entretien de véhicules, de la fabrication et de la distribution de pièces de rechange, dans lequel elle émet des propositions pour renforcer la concurrence dans la filière. La principale de ces propositions est d'ouvrir de manière progressive et maîtrisée le marché des pièces de rechange visibles, qui représente moins de 20 % du marché global de la distribution de pièces détachées automobile. L'orientation proposée par l'autorité de la concurrence (appelée « clause de réparation ») a été adoptée en droit par 11 des 27 pays de l'Union européenne. Des assouplissements au droit exclusif de propriété intellectuelle relatif à ce type de pièces de rechange ont été mis en place sans modification du droit en Allemagne, ainsi qu'aux États-Unis. Plutôt qu'une approche opposant le statu quo et une libéralisation brutale, différentes considérations ont conduit le Gouvernement à étudier, en concertation avec les professionnels, une palette d'options. En effet, si l'introduction d'une clause de réparation est susceptible de

procurer des gains, au demeurant difficiles à quantifier, pour les consommateurs, ces derniers doivent être mis en balance avec les conséquences qu'elle peut avoir sur l'emploi et le tissu industriel, à la lumière du contexte propre à chaque pays. Ainsi, en France, les constructeurs automobiles français se sont engagés auprès du Gouvernement, en particulier sur les emplois affectés sur le territoire national, à la conception et à la production de pièces détachées visibles, sur les investissements afférents mais aussi en termes d'évolution du prix des pièces visibles. Une première piste d'amélioration qui fait l'objet de travaux est celle d'un partage des droits de propriété intellectuelle entre les constructeurs et les équipementiers. Le Gouvernement a invité les organisations représentatives de ces professionnels à poursuivre leur négociation dans une approche constructive pour aboutir à un accord substantiel et équilibré dont tant la compétitivité du tissu industriel français que le pouvoir d'achat des consommateurs pourront être bénéficiaires. Cette orientation rejoint une recommandation du Conseil économique, social et environnemental qui, dans son rapport du 23 octobre 2012, rappelle également la nécessité de préserver la propriété intellectuelle qui constitue un levier de la recherche et de l'innovation et un outil stratégique de maintien d'activité industrielle en France, tout en veillant à garantir la réparabilité de l'ensemble du parc circulant pour l'ensemble des consommateurs. Une autre voie d'amélioration, sur laquelle le Gouvernement a également invité les constructeurs à travailler, est celle de la filière des pièces de réemploi issues du recyclage. Sans constituer une alternative à la fluidification du marché des pièces détachées automobile, cette action en est un complément utile, tant sous l'angle du développement durable que sous ceux de la préservation du pouvoir d'achat et de l'aide à la mobilité des personnes au revenu modeste. Les modalités d'une amélioration de l'information des consommateurs sur le prix des pièces détachées, y compris au stade de l'achat de véhicules neufs ou d'occasion, sont également à l'étude. Enfin, il va de soi que les corps d'enquête de l'État restent très attentifs au respect, à tous les stades de la chaîne économique de ce secteur, des règles du droit économique qui sont garantes d'un bon encadrement des relations commerciales entre entreprises, telles notamment que l'interdiction des pratiques de nature à créer un déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties, prévue par le 2° de l'article L. 442-6 du code de commerce, ou que la lutte contre la contrefaçon.