



La distribution en France

LA RECHANGE : UN MARCHÉ FRACTIONNÉ

PREMIÈRE MONTE ET RECHANGE

Les pièces, ensembles, équipements et accessoires d'une automobile relèvent, de deux catégories :

- **la première monte**, c'est-à-dire toutes les pièces et équipements utilisés sur les chaînes pour la construction des véhicules ; (OE "Original Equipment")
- **"la rechange"**, c'est-à-dire les équipements et pièces destinés à l'entretien et à la réparation des véhicules. (OES " Original Equipment Supplier" = rechange constructeur et IAM "Indépendant After Market = rechange indépendante (étant précisé que les indépendants distribuent une grande quantité de pièces d'origine fabriquées par les équipementiers.)

Le marché de la 1ère monte concerne tous les acteurs qui participent aux côtés des constructeurs à la conception et à la fabrication de pièces ou de composants directement utilisés lors de l'assemblage d'un véhicule neuf sur leurs chaînes de montage.

Selon la FIEV (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules), les fournisseurs de l'automobile réalisent en moyenne 75 % du prix de revient de fabrication d'une automobile.

Au fur et à mesure que les constructeurs ont perfectionné leurs produits en offrant à la clientèle plus de sécurité et plus de confort, la part des éléments de première monte fabriqués par leurs fournisseurs s'est développée. Pour la petite histoire, il faut rappeler qu'au début de l'industrie automobile de très nombreux équipements tels que les lanternes, les pare-chocs, la malle arrière, les essuie-glaces, le système de chauffage, etc..., n'étaient montés sur un véhicule qu'à la demande de l'acheteur. Il s'agissait alors d'accessoires complémentaires : de nos jours, ils font partie de l'équipement normal d'une voiture.

Le marché de la rechange englobe toutes les activités de vente, de réparation et de service relatives aux pièces détachées, accessoires et produits qui se réparent, se remplacent, se posent, ou s'utilisent sur un véhicule automobile après son achat.

Il faut distinguer sur ce marché deux grands postes : le poste distribution qui concerne uniquement la vente des produits, objet de la présente étude et le poste prestations qui intègre la main d'œuvre relative aux opérations d'entretien et de réparation impliquant la consommation de produits automobiles.

Pendant longtemps, le marché de l'entretien et de la réparation automobile a été principalement approvisionné par les grossistes, autrement dénommés négociants indépendants, voire même "piéçards" par les professionnels de la réparation. Le grossiste se définit aujourd'hui véritablement comme un distributeur stockiste. Les constructeurs, eux, s'occupaient de vendre leurs automobiles et, certes, d'en assurer la maintenance, mais sans s'intéresser spécialement à la commercialisation des pièces détachées. Depuis une trentaine d'années, la situation s'est bien modifiée et ils ont trouvé dans la rechange des pièces d'usure une nouvelle source de profits.

Pour les fabricants de pièces et d'équipements, les distributeurs indépendants sont de gros clients. La part de marché qu'ils ont su maintenir, dans un premier temps, puis faire à nouveau progresser de manière significative au cours des vingt dernières années permet aujourd'hui aux fabricants d'échapper à la demande exclusive des constructeurs et de continuer à valoriser leur marque en vendant à travers les Distributeurs, leurs produits dans des emballages à leur nom plutôt que sous le nom du constructeur.

La distribution indépendante à laquelle appartient leur réseau de distribution est selon leur propre expression un "espace de liberté" garantissant la pérennité de leur marque et leur marge.

LES ÉQUIPEMENTIERS FOURNISSENT PLUS DE 75 % D'UNE VOITURE

Au démarrage de l'industrie automobile, les constructeurs ont fabriqué eux-mêmes dans leurs ateliers la plupart des pièces et des ensembles qui constituent une automobile. Puis ils ont changé de politique afin notamment d'abaisser leurs prix, leurs coûts d'achats et donc de revient et de bénéficier d'innovations plus nombreuses en faisant appel à de multiples partenaires. Les constructeurs ont de plus en plus confié la production des pièces à l'extérieur en s'adressant soit à des sous-traitants, soit à des fabricants indépendants. Progressivement, ils sont devenus surtout des co-concepteurs-assembleurs.

La part des équipements achetés par les constructeurs à l'extérieur représente aujourd'hui de 75 à 80 % d'une automobile. La plupart des pièces d'importance vitale ne sortent plus des usines du constructeur ; elles lui sont fournies par des fabricants extérieurs. Cette part de l'industrie de l'équipement du véhicule continue de progresser par le désengagement des constructeurs des fonctions qu'ils estiment non stratégiques mais également par l'enrichissement des fonctions. **Les grands équipementiers internationaux ne se positionnent plus uniquement comme des fabricants de pièces mais bien comme des systémiers** assurant non seulement la production mais également le développement de fonctions complètes qu'ils proposent aux constructeurs du monde entier. **La mondialisation actuelle de l'industrie automobile et la concurrence exacerbée qu'elle entraîne joue en faveur des équipementiers.** Elle oblige les constructeurs à utiliser les ensembles et les systèmes complets réalisés par les équipementiers. Elle bénéficie aussi à l'automobiliste qui dispose de plus de confort et de sécurité dans l'usage de son véhicule.



LE MARCHÉ DES PIÈCES CAPTIVES

Il est nécessaire de faire une distinction entre pièces captives et pièces concurrencées. Cette différence est très importante du point de vue de la distribution.

LES PIÈCES CAPTIVES SONT FABRIQUÉES :

- Soit par le constructeur,
- Soit par des sous-traitants, conformément à des cahiers des charges établis par le constructeur.

Dans certains cas, les travaux de recherche et de conception sont assurés en commun par les bureaux d'études des deux partenaires. Souvent, y compris lorsqu'il l'a lui-même mis au point et fabriqué, le sous-traitant utilise un matériel de production dont le constructeur se réserve tout ou partie de la propriété en payant le prix partiellement ou en totalité.

Le constructeur s'est réservé jusqu'à présent la commercialisation des pièces captives (pièces de carrosserie, par exemple) en s'appuyant sur la loi sur les dessins et modèles ainsi que sur la loi sur les droits d'auteur. Sur ce point, la situation semblait pouvoir évoluer dans un avenir proche puisque les propositions de la Commission Européenne de modification de la directive sur les dessins et modèles (98/71) qui prévoyait une « Clause de Réparation » avaient été adoptées le 12 décembre 2007 par le Parlement Européen. Cette libéralisation du marché des pièces « Captives » destinées à la réparation devait être adoptée par le Conseil de l'Union Européenne. Cependant, en raison d'un blocage, principalement de la France, la Commission Européenne a retiré cette proposition de modification de la législation. C'est une véritable "gifle" infligée au Parlement Européen qui s'était prononcé en faveur de cette évolution à une écrasante majorité.

(cf : infra la Clause de réparation : enjeu économique et social).

En outre, compte tenu d'abus constatés sur ce marché en particulier de la part des constructeurs, l'Autorité de la Concurrence s'est auto saisie de cette question en juin 2011 et a émis ses recommandations dans un rapport du 8 octobre 2012 (www.autoritedelaconcurrence.fr). Les indépendants restent mobilisés pour demander aux pouvoirs publics français, la mise en œuvre de cette recommandation.

LE MARCHÉ DES PIÈCES CONCURENCÉES

LES PIÈCES D'ORIGINE :

Le règlement 1400/2002, en vigueur pour les pièces de rechange et les services d'entretien et réparation jusqu'au 31 mai 2010, définissait ainsi les pièces de rechange d'origine

« pièces de rechange d'origine »: des pièces de rechange qui sont de la même qualité que les composants utilisés lors du montage d'un véhicule automobile et qui sont produites selon les spécifications et les normes de production fournies par le constructeur automobile pour la fabrication de composants ou de pièces de rechange destinés au véhicule automobile en question. Sont incluses les pièces de rechange fabriquées sur la même chaîne de production que ces composants. Il est présumé que, sauf preuve du contraire, des pièces sont des pièces de rechange d'origine si le fabricant des pièces certifie que celles-ci sont de même qualité que les composants utilisés pour le montage du véhicule en question et ont été fabriquées selon les spécifications et les normes de production du constructeur automobile. »

Dans un communiqué commun diffusé le 6 mai 2004, la FIEV et la FEDA affirmaient :

"Aujourd'hui, les pièces développées et produites par les fabricants d'équipements pour les constructeurs d'automobiles et portant la marque du fabricant sont vendues principalement :

- **Aux constructeurs d'automobiles, pour le montage des véhicules**
- **Aux constructeurs d'automobiles, pour la diffusion à leurs clients, afin d'assurer l'entretien et la réparation des véhicules**
- **Aux distributeurs indépendants (FEDA), pour la diffusion à leurs clients afin d'assurer l'entretien et la réparation, des véhicules**

Quelle que soit leur destination, ces pièces subissent les mêmes contrôles et bénéficient des mêmes garanties de la part des fabricants d'équipements qui peuvent en certifier la qualité ».

La plupart des automobilistes ignorent cette vérité. Aussi croient-ils souvent (et on s'emploie à les en persuader) que dans un véhicule toutes les pièces d'origine (ou de première monte) sont commercialisées à la rechange exclusivement par le réseau du constructeur ; autrement dit, on ne pourrait se les procurer que chez les partenaires agréés de la marque.

En réalité tous les adhérents de la FEDA distribuent des pièces d'origines.

La nouvelle réglementation entrée en vigueur le 1er juin 2010 ne modifie pas sur le fond cette définition.

Le point 19 des «Lignes Directrices supplémentaires sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles » dispose en effet que « Les « pièces ou équipements d'origine » sont des pièces ou des équipements qui sont fabriqués conformément aux spécifications et normes de production fournies par le constructeur du véhicule automobile pour la production des pièces ou des équipements destinés à l'assemblage du véhicule automobile en question. Ceci comprend les pièces ou équipements qui sont fabriqués sur la même chaîne de production que ces pièces ou équipements ».