

Pièces de rechange automobile, un marché en pleine évolution !

L'actualité invite à trois mises en perspective du marché des pièces de rechange automobile, au bord de la mutation.

Sur le plan économique, le ronron rassurant bien que remuant des années fastes des moteurs thermiques, est troublé par l'avènement programmé des voitures neuves toutes électriques. Même si les innombrables modèles de pièces détachées des premières générations d'automobiles ont encore de belles années à servir, le marché va devoir s'adapter à des moteurs plus simples.

Sur le plan juridique, le marché des pièces de rechange dites visibles, protégées comme des dessins et modèles par les constructeurs, est prêt à s'ouvrir à partir du 1er janvier 2023 à la concurrence, en France. Cette libération fera-t-elle tache d'huile ? Les équipementiers de l'Union européenne l'attendent depuis longtemps.

Enfin, dans la mouvance environnementale qui cherche à réduire l'empreinte carbone de toutes choses et activités, émerge le marché de la rechange des fameuses PIEC, à savoir des pièces issues de l'économie circulaire. Faire du neuf avec du vieux, réparer avec des pièces d'occasion fiables ou rafraîchies... Le portemonnaie des conducteurs et des assureurs s'en porte mieux. La sécurité, y compris juridique, est leur salut.

■

Sylvie Gobert



Sommaire

11 Avenir économique

L'électrique opacifie le marché de la rechange

15 Après-vente

Enfin la libéralisation du marché des pièces visibles ?

19 Les PIEC émergent

L'automobile s'invente un avenir plus circulaire

AVENIR ÉCONOMIQUE

L'électrique opacifie le marché de la rechange

Classiquement, la croissance, l'état du parc automobile et la sophistication des véhicules impactent directement le marché des pièces de rechange. La transition écologique imposant le tout électrique en 2035 bouscule la donne, contraignant le milieu de l'automobile à réaliser un virage à 90°.



Franck Fontanesi
Directeur Économie &
Statistiques de la FIEV

« **L**es prévisions sont difficiles surtout quand elles concernent l'avenir », avait coutume de dire

Pierre Dac. Dans le monde pré-Covid, nous ne rencontrons pas de difficultés majeures pour établir des prévisions à court et moyen terme, sur l'évolution du marché de la pièce de rechange. Les paramètres étaient connus et évoluaient peu dans le temps. Périodiquement, le marché automobile subissait une crise qui affectait les ventes de véhicules neufs durant une période qui n'excédait presque jamais 18 mois. Le marché de la rechange demeurait d'une remarquable stabilité durant les années de crise, et augmentait sensiblement les années où la croissance économique était au rendez-vous.

■ Les éléments qui façonnent l'évolution du marché

La croissance du parc automobile, ainsi que la sophistication croissante des véhicules, ont toujours été les deux principaux facteurs influençant positivement le marché de la rechange.

Pour rappel, le marché de la rechange pour véhicules légers (VL) dépend de l'état du parc.

Celui-ci évolue chaque année en fonction des entrées et sorties de véhicules. De nouveaux véhicules arrivent dans le parc. Ce sont les 2,5 millions de VL neufs immatriculés en moyenne chaque année, auxquels s'ajoutent 200 000 à 300 000 véhicules d'occasion importés. Du côté des sorties du parc, nous avons environ 2 millions de

véhicules en fin de vie qui sont détruits, ainsi que quelques dizaines de milliers d'autres qui sont exportés. De ces entrées/sorties résulte un accroissement « naturel » du parc de 300 000 à 500 000 véhicules légers par an, selon les années. En 1970, le parc était composé de 11,9 millions de véhicules particuliers (VP) et de 1,5 million de véhicules utilitaires légers (VUL). En 2020, nous avons 38,3 millions de VP et 6 millions de VUL. Cet accroissement du parc a eu pour conséquence, son vieillissement. L'âge moyen du parc VP est désormais de 10,3 ans et celui des VUL de 10 ans. Chaque année, le parc vieillit de 2 à 3 mois.

Le marché de la rechange est donc bien dépendant de l'évolution quantitative et qualitative du parc. Il est constitué des pièces et organes changés dans le cadre de l'entretien-réparation des véhicules. Depuis plus de deux décennies, nous assistons à une augmentation croissante du niveau de finition, et donc d'équipement des véhicules. Le premier niveau de finition possède aujourd'hui plus d'équipements, que le plus haut niveau il y a 20 ans. ■■■

Nous assistons à une augmentation croissante du niveau de finition, et donc d'équipement des véhicules. Le premier niveau de finition possède aujourd'hui plus d'équipements, que le plus haut niveau il y a 20 ans.

...

■ 100 % d'électrique en 2035

Parmi les grandes évolutions qui vont impacter le marché de la rechange, figure en premier lieu l'électrification du parc.

Ce n'est un secret pour personne, l'Union européenne a décidé d'interdire la vente de véhicules thermiques neufs à quatre roues, à partir de 2035. Les ventes de VP électrifiés (Plug-in Hybrid Electric Vehicle + Battery Electric Vehicle alias PHEV + BEV) représentent aujourd'hui 20 % du marché. En 2035 au plus tard, 100 % des véhicules vendus seront des BEV.

Quelle est l'incidence de cette évolution majeure sur le marché de la

rechange ? Selon l'étude du 6 juillet 2022 de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV)*, si l'on prend hypothèse que les ventes de BEV vont croître de 25 % par an jusqu'en 2029, la part de marché de cette motorisation sera de 41 % pour les VP en 2029. Pour les VUL, la part estimée des BEV sur ce marché sera de 58 % en 2029.

Ce type de véhicule étant principalement acheté par des professionnels, leur choix est dicté par des considérations principalement économiques.

Les BEV nécessitant beaucoup moins d'entretien que leurs homologues thermiques, il serait tentant d'annoncer une baisse importante

du marché de la pièce de rechange pour les prochaines années. Pour autant que cette baisse survienne, elle ne sera pas effective avant 2030, et ce pour les motifs suivants :

- le vieillissement du parc est un phénomène qui, s'il va ralentir, se poursuivra. Un parc âgé, est un parc dont le taux de panne est croissant, où la réparation prend le pas sur l'entretien ;

- les véhicules sont de plus en plus complexes et nécessitent de plus en plus de compétences afin d'être correctement réparés. Les pièces qui participent au bon fonctionnement des modules et systèmes du véhicule sont de plus en plus nombreuses ;

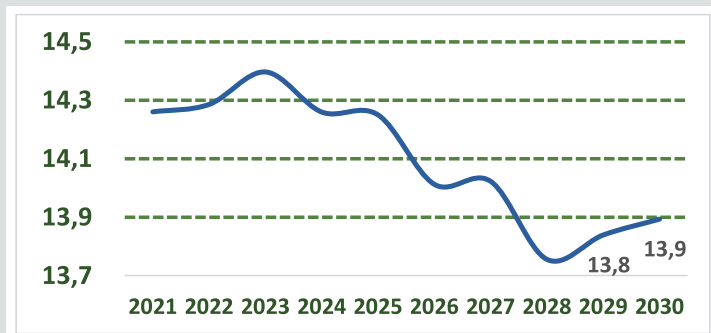
- de nouvelles fonctionnalités apparaissent sans cesse. Que ce soit dans le cadre de la sécurité active ou passive, de l'info-divertissement, de la connectivité et du confort, la somme des équipements est en constante progression ;

- le prix des équipements et pièces a augmenté ces dernières années plus vite que l'inflation. Cette évolution devrait perdurer du fait du possible rapatriement de certaines productions pour des raisons d'indépendance économique et stratégique. Le niveau des prix des métaux, parfois précieux, devrait rester élevé du fait de la constante croissance de la demande pour ces produits.

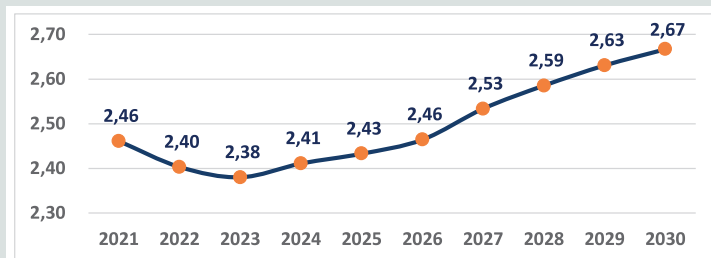
Si les hypothèses de croissance des ventes se vérifient, nous aurons en 2030, 4,7 millions de BEV dans le parc VP et près d'un million dans celui des VUL. Pour autant, les BEV ne devraient représenter au global que 13,8 % du parc VL en 2030.

En effet, selon les estimations de la FIEV, le parc VP en 2030 serait encore constitué de 35,8 millions de véhicules thermiques et celui

PRÉVISIONS D'ÉVOLUTION DU MARCHÉ DES PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS POUR VP, EN MILLIARDS D'EUROS CONSTANTS 2020 (TTC)



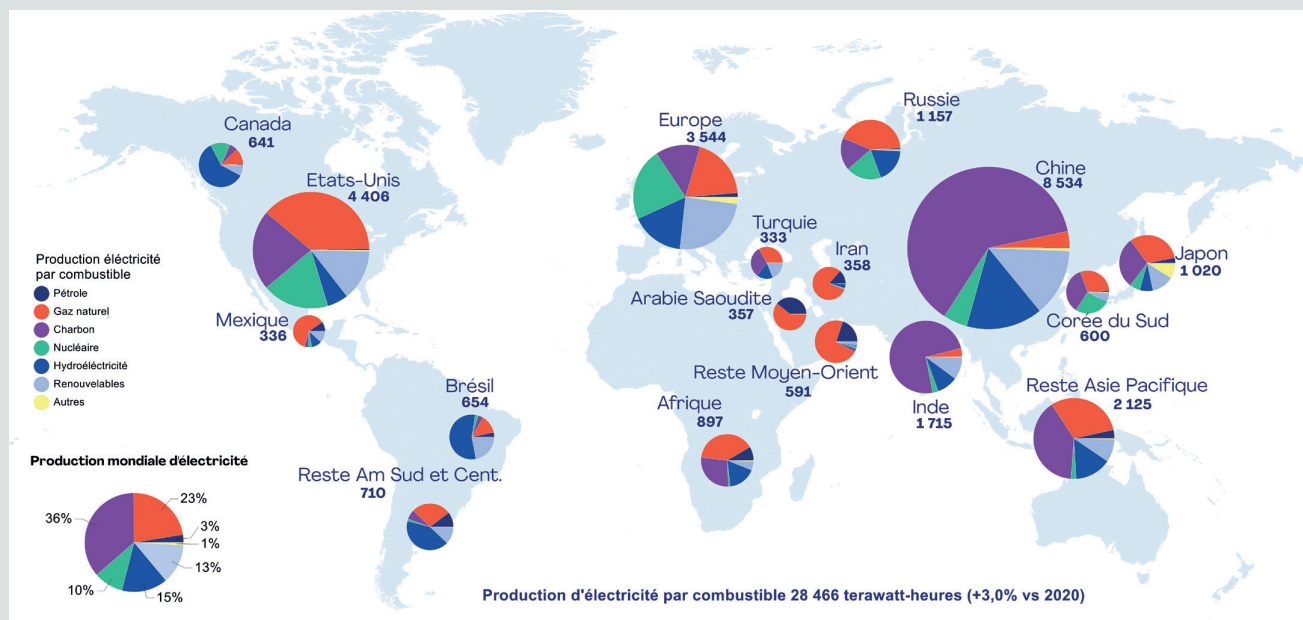
ÉVOLUTION DU MARCHÉ DES PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS POUR VUL, EN MILLIARDS D'EUROS CONSTANTS 2020 (TTC)



Source : Étude FIEV - Equip'Auto, Paris, 6 juillet 2022.

« Ces évolutions de marché sont basées sur nos anticipations de parcs pour 2030 : soit 40,5 millions de VP et 6,9 millions de véhicules utilitaires (VUL). »

LA PART DES DIFFÉRENTES SOURCES D'ÉNERGIE, DANS LA PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ POUR TOUTES LES GRANDES ZONES ÉCONOMIQUES DU MONDE



Source : BP 2022.

En Europe, 34 % de la production électrique provient d'hydrocarbures (pétrole 1 %, gaz 19 %, charbon 14 %). Cette proportion diffère sensiblement d'un pays à l'autre. Elle est plus forte en Europe de l'Est. La hausse du prix des carburants et de l'électricité, si elle perdure, risque de perturber les projets d'implantation de sites de production de batteries (très énergivores) en Europe.

des VUL, de 6 millions. L'allongement de la durée de détention des véhicules explique le vieillissement du parc. Ainsi, même avec un taux de progression soutenu des ventes de BEV, le parc (VP et VUL) sera en 2030 encore massivement constitué de véhicules thermiques. La conséquence de ceci, est que le marché de la rechange va jusqu'en 2030 rester stable à prix constant. Il ne sera que marginalement affecté par la croissance des ventes de BEV.

■ L'influence du contexte socio-économique

L'évolution du marché de la rechange sera fortement marquée par le nouveau contexte socio-économique. L'automobile va devoir réaliser un

Aujourd'hui le prix de vente d'un véhicule électrique de moyenne gamme est encore 50 % plus élevé que celui du véhicule thermique qu'il est censé remplacer. Les spécialistes annonçaient une convergence des prix en 2024, nous savons que celle-ci se fera au plus tôt en 2026.

virage à 90 degrés du fait de la transition écologique imposée par les autorités de tous les pays européens. La chasse aux émissions de CO2, impliquées dans le réchauffement climatique, oblige les constructeurs et avec eux toute la filière, à se détourner des véhicules thermiques pour adopter l'électrique comme nouveau mode de traction. Cette évolution n'est pas sans

conséquence sur notre tissu industriel dont 40 % des effectifs travaillent à produire des pièces pour des groupes motopropulseurs thermiques. Les moteurs électriques sont beaucoup moins complexes que leurs homologues thermiques et beaucoup plus simples à fabriquer. Aujourd'hui le prix de vente d'un véhicule électrique de moyenne gamme est encore 50 % plus élevé

■ ■ ■ que celui du véhicule thermique qu'il est censé remplacer. Les spécialistes annonçaient une convergence des prix en 2024, nous savons que celle-ci se fera au plus tôt en 2026.

ratif important vis-à-vis de ses concurrents. En effet, La filière automobile s'est surtout attelée à atteindre un très haut niveau de compétence dans la dépollution des véhicules thermiques, comme en témoigne sa

Avec le véhicule électrique, l'Europe risque de perdre un avantage comparatif important vis-à-vis de ses concurrents. En effet, La filière automobile s'est surtout attelée à atteindre un très haut niveau de compétence dans la dépollution des véhicules thermiques, comme en témoigne sa capacité à mettre sur le marché des véhicules essence et diesel qui satisfont à la très sévère norme euro 6d.

■ La production de batteries, un talon d'Achille

Cette échéance devient chaque jour plus incertaine du fait des développements économiques récents. Les prix des composants nécessaires à la production de batteries restent élevés et ne retrouveront probablement pas leurs niveaux d'avant Covid. L'IEA (International Energy Agency) publie régulièrement des études qui rappellent que pour être en ligne avec les engagements « zéro carbone », il faudrait que les ventes de BEV s'élèvent à 70 millions de véhicules en 2040. De tels objectifs supposent que les volumes de production et d'extraction des matériaux qui composent la batterie, soient multipliés par 40, 50, 60 ... selon le minerai.

Sur le plan industriel, nous devons avoir à l'esprit que la Chine, grâce à son biotope industriel et à sa capacité à traiter les minerais, dispose d'un quasi-monopole sur les premières étapes dans la fabrication des batteries. Notamment le processus de transformation de la matière en source d'énergie.

Avec le véhicule électrique, l'Europe risque de perdre un avantage compa-

capacité à mettre sur le marché des véhicules essence et diesel qui satisfont à la très sévère norme euro 6d. Si sur le fond, l'avènement du véhicule électrique est incontournable, son déploiement à court terme pourrait subir des retards.

Pour que la transition énergétique soit la plus douce possible pour les producteurs, il faut que l'Europe se donne les moyens de produire sur son sol toutes les étapes nécessaires à la production complète d'une batterie. Nous entrevoyons dès à présent les progrès des nouvelles générations de batteries, elles seront plus compactes, moins lourdes, conçues avec des matériaux entamant moins les ressources de la planète, et avec des niveaux d'autonomies sans comparaison avec ce que nous connaissons aujourd'hui.

Si l'on peut raisonnablement penser qu'avec le temps les écueils du tout électrique seront levés, il serait souhaitable de ne pas brusquer les consommateurs. Rappelons qu'en France, 55 % des véhicules particuliers vendus appartiennent aux segments A et B (mini-citadines et citadines polyvalentes). Pour les ménages les plus mo-

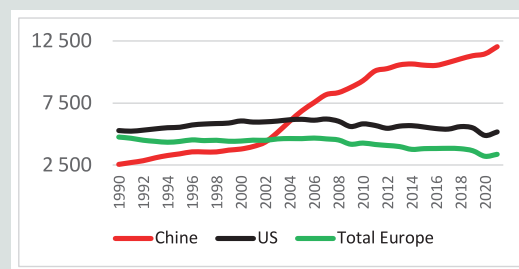
destes, la disparition des petits véhicules thermiques est un frein à leur mobilité. Ces véhicules, énergétiquement très efficaces et aux tarifs attractifs, correspondent aux besoins de la majorité des consommateurs.

L'Europe, responsable en 2020 de 10 % des émissions de CO₂ de la planète, dont les rejets de CO₂ baissent depuis 15 ans, s'est donné pour objectif d'être « carbone neutre » en 2050. L'atteinte de cet objectif louable ne doit pas se faire au détriment d'équilibres économiques et sociétaux fragiles et pourtant indispensables au bon fonctionnement de nos sociétés.

Une très large majorité de la population utilise l'automobile quotidiennement pour ses déplacements, 86 % du tonnage des marchandises est transporté par la route. La transition écologique ne doit pas faire oublier la nature des enjeux économiques et sociétaux liés à la mobilité. ■

* Étude FIEV - Equip/Auto, Paris, 6 juillet 2022. « La rechange, un marché résilient de 14 milliards d'euros d'ici à 2030 ».

ÉVOLUTION DES REJETS DE CO₂ EN MILLIONS DE TONNES



Source : BP 2022.

L'Europe est responsable en 2020 de 10 % des émissions de CO₂ de la planète. La croissance des besoins en énergie (en moyenne + 2 % par an), sera satisfaite pour de très longues années encore par l'usage des hydrocarbures. D'ici à 2035, les besoins planétaires en énergie croîtront de 30 %. Inévitablement, cela générera une augmentation des rejets de CO₂ à due proportion.

APRÈS-VENTE

Enfin la libéralisation du marché des pièces visibles ?

L'accès aux pièces de rechange est essentiel pour permettre une libre concurrence entre les réseaux agréés et les distributeurs et réparateurs indépendants. En France, à partir du 1^{er} janvier 2023, la vente des pièces automobiles « visibles » s'ouvre partiellement à la concurrence.



Charles Aronica
Directeur général de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV)
Chargé d'enseignement à l'Université Paris-Saclay au sein du Master II Droit de la Concurrence & des Contrats.

A lors que le marché de la vente de véhicules automobiles neufs est très concurrentiel, la concurrence est moins intense sur le marché de l'après-vente automobile, la principale source de concurrence provenant des distributeurs et réparateurs indépendants.

C'est pourquoi, depuis 1985 la Commission européenne a adopté différents règlements spécifiques pour que ces derniers soient à même de concurrencer efficacement les réseaux agréés des constructeurs,

notamment au travers d'un accès suffisant aux pièces de rechange. Malgré les différents règlements européens qui se sont succédés, certaines pièces demeurent « captives », les distributeurs et réparateurs ne pouvant se les procurer qu'auprès des constructeurs et membres de leurs réseaux agréés. C'est principalement le cas des pièces de rechange visibles (que l'on voit lors d'une utilisation normale du véhicule par l'utilisateur final) protégées au titre du droit des dessins et modèles ou du droit d'auteur dans les pays de l'Union

européenne (ci-après « UE ») où une telle protection est juridiquement possible.

Alors qu'il n'existe toujours pas d'harmonisation européenne sur le sujet, en France, l'article 32 de la loi n° 2021-1104 dite climat et résilience, du 22 août 2021, a consacré une ouverture partielle à la concurrence à partir du 1^{er} janvier 2023, de la vente des pièces automobiles visibles. Cependant la pratique dite du brand naming, en plein développement, risque de fortement limiter la vente de certains types de pièces visibles.

■ Une absence d'harmonisation européenne

Depuis presque vingt-cinq ans, il existe un débat en Europe concernant la protection par des dessins ou modèles des pièces de rechange (ex. : un élément de carrosserie, un optique) qui servent à restaurer l'apparence initiale d'un produit complexe (ex. : un véhicule). En l'absence d'accord entre le Parlement et la Commission d'une part et le Conseil d'autre part, la directive n° 98/71/CE sur la ■■■

Certaines pièces demeurent « captives », les distributeurs et réparateurs ne pouvant se les procurer qu'auprès des constructeurs et membres de leurs réseaux agréés. C'est principalement le cas des pièces de rechange visibles (que l'on voit lors d'une utilisation normale du véhicule par l'utilisateur final) protégées au titre du droit des dessins et modèles ou du droit d'auteur.

■■■ protection juridique des dessins et modèles du 13 octobre 1998 n'a pas harmonisé le régime de protection des dessins et modèles se rapportant à ce type de pièces. En conséquence, certains pays de l'UE, et notamment la France jusqu'à tout récemment, ont maintenu la possibilité pour le titulaire de dessins ou modèles de les utiliser pour s'opposer à la vente de pièces de rechange couvertes par ces droits. D'autres États membres ont, en revanche, instauré dans leur droit une disposition communé-

n° 6/2002 du Conseil sur les dessins ou modèles communautaires. Son article 110 § 1 prévoit en effet qu'« une protection au titre de dessin ou modèle communautaire n'existe pas à l'égard d'un dessin ou modèle qui constitue une pièce d'un produit complexe qui est utilisée [...] dans le but de permettre la réparation de ce produit complexe ».

En décembre 2007, le Parlement européen a donné son aval à cette proposition de la Commission, la subordonnant toutefois à une période de transition. Pour être adop-

dessins et modèles. Parallèlement à la publication de ce plan d'action, elle a publié une analyse d'impact initiale dont il ressort qu'en raison de la non-harmonisation européenne, le marché des pièces de rechange continue d'être fortement fragmenté, ce qui entraîne une insécurité juridique considérable et une grave distorsion de la concurrence, tout en augmentant les coûts pour les consommateurs.

C'est dans ce contexte, qu'en avril 2021, la Commission a lancé une consultation sur la révision du règlement sur les dessins ou modèles communautaires et de la directive sur les dessins ou modèles alors qu'à cette date onze États membres avaient ouvert à la concurrence leur marché de l'après-vente des pièces de rechange utilisées à des fins de réparation.

La Commission devrait tout prochainement publier de nouveaux projets de textes en vue de la révision de la législation de l'UE sur la protection des dessins et modèles. Parions qu'ils comprendront des dispositions en vue d'aligner des règles de l'UE en matière de protection des dessins et modèles pour les pièces de rechange visibles.

■ En France, ouverture partielle de la concurrence le 1^{er} janvier 2023

En France, l'article L. 511-1 du code de la propriété intellectuelle (ci-après « CPI ») prévoit que « peut être protégée à titre de dessin ou modèle l'apparence d'un produit, ou d'une partie de produit, caractérisée en particulier par ses lignes, ses contours, ses couleurs, sa forme, sa texture ou ses matériaux. Ces caractéristiques peuvent être celles du produit lui-même ou de son ornementation.

Est regardé comme un produit tout objet industriel ou artisanal, notamment les pièces conçues pour être as-

En raison de la non-harmonisation européenne, le marché des pièces de rechange continue d'être fortement fragmenté, ce qui entraîne une insécurité juridique considérable et une grave distorsion de la concurrence, tout en augmentant les coûts pour les consommateurs.

ment désignée sous l'appellation de « clause de réparation ». Celle-ci prévoit que le droit relatif aux dessins ou modèles concernant l'apparence d'un produit primaire n'est pas étendu aux produits vendus sur le marché secondaire, c'est-à-dire le marché de l'après-vente. En d'autres termes, la protection légale sur ces produits n'est pas opposable aux équipementiers souhaitant les proposer sur le marché de la rechange.

Souhaitant « accroître la concurrence, pour offrir plus de choix aux consommateurs quant à l'origine des pièces de rechange utilisées pour la réparation », la Commission européenne a présenté en septembre 2004 une proposition de modification de la directive n° 98/71/CE précitée généralisant la « clause de réparation » dans les vingt-huit États de l'UE de l'époque. À cette occasion, elle s'est inspirée de la « clause de réparation » déjà prévue par le Règlement

tée, la proposition de directive nécessitait un accord du Conseil de l'UE, accord qui n'est jamais intervenu compte tenu de l'existence d'une minorité de blocage. La Commission a donc pris acte de cette impasse et retiré sa proposition de directive le 21 mai 2014.

Par la suite, la Commission a mené une évaluation exhaustive de la législation de l'UE relative à la protection des dessins et modèles, qui s'est appuyée sur une vaste consultation publique et sur deux études économiques et juridiques majeures.

Par ailleurs, dans sa communication du 25 novembre 2020 intitulée « Exploiter au mieux le potentiel d'innovation de l'Union européenne - Un plan d'action en faveur de la propriété intellectuelle afin de soutenir la reprise et la résilience dans l'Union européenne », la Commission a annoncé qu'elle procéderait à la révision de la législation de l'UE sur la protection des

semblées en un produit complexe, les emballages, les présentations, les symboles graphiques et les caractères typographiques, à l'exclusion toutefois des programmes d'ordinateur ».

Issue de l'ordonnance n° 2001-670 du 25 juillet 2001 transposant la directive n° 98/71/CE précitée, cette disposition instaure dans notre droit la protection des dessins et modèles. Peuvent ainsi être protégées à ce titre les pièces détachées automobiles. Soulignons qu'en France les pièces visibles sont également protégeables au titre du droit d'auteur. Toutefois, ledit dessin ou modèle doit être nouveau et présenter un caractère propre (CPI, art. L. 511-2) et concerner une pièce « visible ». Cette triple condition implique ainsi, comme le précise l'article L. 511-5 du même code, que :

- la pièce, une fois incorporée dans le produit complexe (un produit composé de pièces multiples qui peuvent être remplacées), reste visible lors d'une utilisation normale de ce produit par l'utilisateur final, à l'exception de l'entretien, du service ou de la réparation ;

- les caractéristiques visibles de la pièce remplissent en tant que telles, les conditions de nouveauté et de caractère propre.

Seules les pièces visibles lors d'une utilisation normale du véhicule par l'utilisateur final peuvent dès lors bénéficier d'une protection au titre des dessins et modèles, ce qui exclut les pièces situées sous le capot des voitures. Parmi les pièces protégeables, on peut notamment citer les éléments de carrosserie (ailes, capots, etc.), le vitrage, les rétroviseurs et les pièces d'éclairage et de signalisation.

D'une durée maximale de vingt-cinq ans, ce mécanisme permet au propriétaire du dessin ou modèle d'interdire « la fabrication, l'offre, la mise sur le marché, l'importation, l'exportation, l'utilisation, ou la détention à ces

Seules les pièces visibles lors d'une utilisation normale du véhicule par l'utilisateur final peuvent dès lors bénéficier d'une protection au titre des dessins et modèles, ce qui exclut les pièces situées sous le capot des voitures.

fins, d'un produit incorporant le dessin ou modèle » (CPI, art. L. 513-4).

■ La clause de réparation, un long débat

Concernant la réparation automobile, le débat sur l'adoption d'une clause de réparation en France existe depuis presque 20 ans. Ainsi, après plusieurs amendements déposés en ce sens dans le cadre de plusieurs projets de lois, tous rejetés, le débat a rebondi avec la publication d'un avis de l'Autorité de la concurrence du 8 octobre 2012, aux termes duquel elle a recommandé « de lever, de manière progressive et maîtrisée, la restriction pour les pièces de rechange [visibles] destinées à la réparation en suggérant au législateur d'adopter la clause de réparation » en France. Elle estimait que cette ouverture à la concurrence conduirait à une baisse des prix de ces pièces tout en assurant un fonctionnement plus efficace du secteur.

À la suite de cet avis, en octobre 2012, le Conseil économique, social et environnemental a invité « les représentants de la filière à réfléchir aux modalités d'un partage plus équilibré des droits de commercialisation des pièces couvertes par des droits de dessins et modèles entre les constructeurs et les équipementiers, au bénéfice collectif de la filière elle-même et des consommateurs ».

Par la suite, tous les nouveaux amendements visant à libéraliser le mar-

ché des pièces de rechange visibles qui ont été déposés dans le cadre de plusieurs projets de loi ont été rejetés. En revanche, le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) et la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV) ont signé, le 20 octobre 2017, en présence des pouvoirs publics, une charte de co-commercialisation de pièces de rechange protégées par le droit des dessins et modèles : vitrages, optique-lanternerie et rétroviseurs. En ce qui concerne les vitrages, les constructeurs se sont engagés à ne pas invoquer leurs droits de dessins et modèles et/ou d'auteur qui remettraient en cause leur commercialisation. Pour les pièces d'optique-lanternerie/rétroviseurs, ils sont convenus que des accords de co-commercialisation seront passés, pour les projets futurs, entre équipementiers retenus et constructeurs. Cette charte a constitué une première étape dans le processus de libéralisation du marché des pièces de rechange visibles. Lors du 10^e anniversaire de l'Autorité de la concurrence en 2019, le Premier ministre de l'époque avait retenu la proposition d'insérer une clause de réparation dans la législation française. C'est pourquoi par la suite, le législateur a adopté à deux reprises des dispositions visant à libéraliser le marché des pièces visibles, respectivement dans la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite LOM, puis dans la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique, dite loi ASAP. Toutefois, dans les deux cas, les dispositions ont été censurées par le Conseil constitutionnel, au motif qu'il s'agissait de cavaliers législatifs, c'est-à-dire de dispositions introduites par des amendement dépourvus de lien suffisant avec les projets de lois en cause.

...

■ Libéralisation partielle ou totale selon les pièces

Il aura donc fallu attendre l'adoption de l'article 32 de la loi n° 2021-1104 dite climat et résilience du 22 août 2021 pour que le législateur français consacre enfin l'ouverture partielle à la concurrence, à partir

du dessin ou du modèle de la pièce contre 25 ans aujourd'hui (CPI, art. L. 513-1 dans sa version en vigueur le 1^{er} janvier 2023).

La libéralisation prochaine du marché accroîtra assurément la concurrence. Cependant la pratique dite du brand naming, apparue il y a quelques années et en plein déve-

Enfin, tous les équipementiers pourront produire et commercialiser ces pièces à l'issue d'une période de 10 ans à compter de l'enregistrement du dessin ou du modèle de la pièce contre 25 ans aujourd'hui.

du 1^{er} janvier 2023, de la vente des pièces de rechange automobiles visibles, étant entendu que le Conseil constitutionnel a validé la disposition.

Plus précisément, le législateur a prévu une libéralisation partielle pour toutes les pièces visibles, à l'exception des pièces relatives au vitrage pour lesquelles il a adopté une libéralisation totale. En conséquence, à compter du 1^{er} janvier 2023, l'ensemble des équipementiers, c'est-à-dire, d'une part, ceux qui fabriquent les pièces d'origine livrées aux constructeurs pour la première monte (les pièces livrées pour la fabrication des véhicules neufs) ainsi que la rechange et, d'autre part, ceux qui ne livrent pas en première monte, auront la possibilité de commercialiser les pièces de vitrage. En revanche, pour les autres pièces visibles, seuls les équipementiers fabricant les pièces d'origine livrées aux constructeurs pour la première monte auront la possibilité de commercialiser ces pièces, à côté des constructeurs (CPI, art. L. 513-6 dans sa version en vigueur le 1^{er} janvier 2023). Enfin, tous les équipementiers pourront produire et commercialiser ces pièces à l'issue d'une période de 10 ans à compter de l'enregistrement

lancement, risque de fortement limiter la vente de certains produits visibles dans tous les pays de l'UE.

■ Une limitation de la concurrence liée au brand naming

La technique du brand naming consiste pour certains constructeurs à exiger de leurs équipementiers retenus en première monte, outre les marques, logos ou dénominations traditionnellement apparents, d'apposer quasi systématiquement leur marque / logo sur la partie frontale de certaines pièces visibles, telles que les pièces de vitrage ou les optiques-lanterneries, et faisant alors partie intégrante du design visible de ces pièces une fois montées sur le véhicule. La conséquence est alors assez simple : l'équipementier ne peut proposer sur le marché qu'un produit ne comportant pas cette marque et donc avec un design différent immédiatement identifiable par l'utilisateur, qui considérera alors de manière erronée ne pas être en présence d'une pièce d'origine.

Si cette situation n'apparaît pas critiquable au regard du droit des marques, elle soulève des ques-

tions au regard du droit de la concurrence résultant de l'ajout d'une marque en face visible (alors que la marque est déjà visible sur la face arrière de la pièce) dans le seul but de créer une différenciation – fictive – de la pièce aux yeux de l'utilisateur final et donc de créer une restriction d'accès au marché de l'après-vente.

En effet dans la quasi-majorité des cas, le propriétaire d'un véhicule accidenté souhaitera remplacer les pièces abîmées par des pièces identiques visuellement à celles utilisées en première monte. C'est encore plus vrai lorsqu'il s'agira de remplacer un optique, le client pouvant difficilement accepter que les deux ne présentent pas le marquage d'origine du constructeur. Grâce à cette pratique, les constructeurs qui l'utilisent créent donc un monopole de commercialisation pour les pièces concernées et vont à l'encontre de la volonté du législateur de libéraliser le marché.

Pour remédier à cette situation, les législateurs européen et français pourraient adopter des dispositions permettant aux équipementiers retenus en première monte et ayant contribué de manière significative à la conception de pièces visibles, de vendre lesdites pièces avec la marque du constructeur, lorsque l'apposition de ladite marque est imposée par ce dernier et reste visible une fois la pièce montée sur le véhicule. L'utilisation de cette marque devrait suivre le même régime que celui en vigueur au titre de la clause de réparation pour les dessins et modèles lorsque le marquage fait partie intégrante du design de ces pièces. Il s'agit d'un point essentiel pour permettre une véritable concurrence sur le marché des pièces de rechange visibles concernées par cette technique au profit du consommateur. ■

LES PIEC ÉMERGENT

L'automobile s'invente un avenir plus circulaire

D'occasion, remanufacturées, reconditionnées, les pièces issues de l'économie circulaire ne représentent environ que 5 % du marché total de la pièce automobile en France en 2022. La lutte contre l'obsolescence programmée des produits, la faible empreinte environnementale requise, l'aval de la majorité des consommateurs notamment, jouent en faveur de ces pièces de rechange d'un nouveau genre.



Julien Dubois
Président, France Auto Reman
Directeur général associé, LRPI Remanufacturing.



Jean-Michel Guarneri
Président-Directeur général, LRPI Remanufacturing
Secrétaire général, France Auto Reman.

Les PIEC alias pièces issues de l'économie circulaire sont définies à l'article R. 224-24 du code de la consommation. Elles sont de deux types :

- « Les composants et éléments qui sont commercialisés par les centres de traitement de véhicules hors d'usage (VHU) agréés [...] après avoir été préparés en vue de leur réutilisation », ce qui s'entend comme « toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui sont devenus des déchets sont utilisés de nouveau⁽¹⁾ ».

- « Les composants et éléments remis en état conformément aux spécifications du fabricant », autrement dit les produits remanufacturés, également appelés « échange standard », produits remis à neuf dans le cadre de procédés industriels.

■ Les enjeux juridiques

Si le réemploi des pièces automobiles est dans l'ADN même du métier de recycleur et de remanufacturier automobile, la législation française incite à son utilisation

depuis un peu moins de 10 ans.

• En effet, c'est tout d'abord la loi Consommation n° 2014-344 du 17 mars 2014 qui s'intéresse à l'information sur la disponibilité et la mise à disposition des pièces détachées. Afin de lutter contre l'obsolescence programmée des produits, la loi prévoit que chaque fabricant informe de la période pendant laquelle les pièces détachées indispensables à l'utilisation des biens sont disponibles sur le marché.

• En deuxième lieu, la loi Royal (n° 2015-992 du 17 août 2015, relative à la transition énergétique pour la croissance verte) introduit une nouvelle disposition dans le code de la consommation exigeant des professionnels qui commercialisent des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles de permettre aux consommateurs d'opter pour l'utilisation, pour certaines catégories de pièces de rechange, de pièces issues de l'économie circulaire.

• En troisième lieu, l'arrêté du 8 octobre 2018⁽²⁾ met en place une obligation pour les professionnels

de l'entretien et de la réparation automobile d'informer le consommateur de son droit d'opter pour des PIEC. Pour cela, le consommateur doit avoir accès à l'ensemble des informations nécessaires afin qu'il puisse effectuer ce choix en toute connaissance de cause (notamment s'agissant du prix et de l'origine des pièces – recyclées par des centres de véhicules hors d'usage (VHU) agréés ou remises en état conformément aux spécifications établies par les constructeurs, commercialisées sous la dénomination « échange standard »). Pour autant, à l'heure actuelle, le législateur ne s'est pas intéressé au statut juridique de la pièce issue de l'économie circulaire entraînant ainsi une insécurité juridique pour les recycleurs automobiles. En effet, les centres VHU agréés s'interrogent sur le point de savoir si, une fois commercialisée, la PIEC a encore le statut de déchet ou si elle est devenue un produit après avoir fait l'objet d'une procédure de sortie du statut de déchet (SSD). Or, malgré des enjeux ■■■

■■■ de responsabilité évidents, il n'existe aucun arrêté ministériel spécifique à ce type de déchet (malgré des tentatives infructueuses). La loi anti-gaspillage pour une économie circulaire n° 2020-105 du 10 février, qui prévoit une refonte de la réglementation relative aux véhicules hors d'usage, sera probablement lors de sa transposition réglementaire l'occasion de créer une SSD de fait pour les centres VHU agréés.

■ L'emploi de la PIEC encore trop limité en France

Nous le constatons au quotidien, la réutilisation tend à devenir une étape « automatique » avant le recyclage. De nombreux assureurs ont d'ailleurs pris position sur le sujet et encouragent désormais leurs assurés à utiliser des pièces de réemploi (PRE) en cas de sinistre. Les objectifs sont doubles : préserver le pouvoir d'achat du consommateur

et préserver l'environnement. Le dernier rapport de l'Ademe⁽³⁾ relatif aux VHU montre d'ailleurs que la majorité des centres VHU agréés démontent de la pièce pour réutilisation (voir encadré). Pour autant, la part de pièces de réemploi utilisée dans la réparation reste faible en France au regard d'autres pays : moins de 4 % des pièces utilisées dans les réparations payées par les assureurs sont des pièces de réemploi. Et le marché total de la pièce automobile n'est circulaire qu'à 5 % environ ! À comparer aux 15 % déjà atteints aux Etats-Unis ou plus près de nous, en Suède.

Les automobilistes sont désormais majoritairement ouverts aux solutions circulaires : 7 sur 10 se déclarent intéressés par l'installation de pièces d'occasion ou renouvelées sur leur voiture. Le potentiel est là et pour l'atteindre, « l'offre produit » a de nombreux défis à relever, au-delà des questions de sécurité qui restreignent nécessairement l'uti-

lisation de certaines pièces : les recycleurs investissent pour s'industrialiser et digitaliser leur stock, et les remanufacturiers s'organisent pour que leur savoir-faire industriel soit mieux connu des professionnels du secteur.

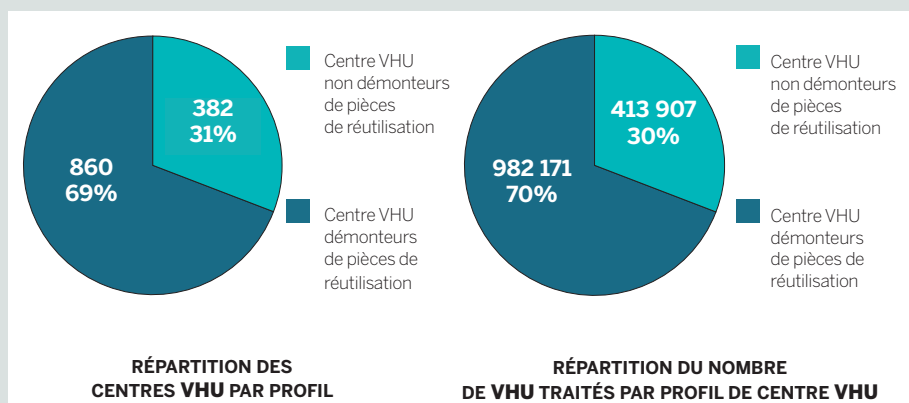
Savoir si, une fois commercialisée, la PIEC a encore le statut de déchet ou si elle est devenue un produit après avoir fait l'objet d'une procédure de sortie du statut de déchet (SSD). Or, malgré des enjeux de responsabilité évidents, il n'existe aucun arrêté ministériel spécifique à ce type de déchet.

■ Remanufacturing ou le « nouveau neuf »

Principale objection des réparateurs à l'utilisation de la pièce de réemploi, la qualité des produits est un enjeu majeur pour le développement des offres d'économie circulaire. À ce titre, le remanufacturing apporte une réponse très convaincante.

Depuis de très nombreuses années, les remanufacturiers français, industriels souvent peu connus, implantés durablement dans les territoires, remettent à neuf des milliers de moteurs, de boîtes de vitesse, d'injecteurs, d'alternateurs, de transmissions, de turbos, de pneumatiques, de composants électroniques... La liste des composants qui se réparent est immense. Ces acteurs industriels, le plus souvent spécialistes d'un produit, suivent des cahiers des charges techniques précis, en collaboration avec le fabricant d'origine, et des processus de production et de contrôle qualité très stricts.

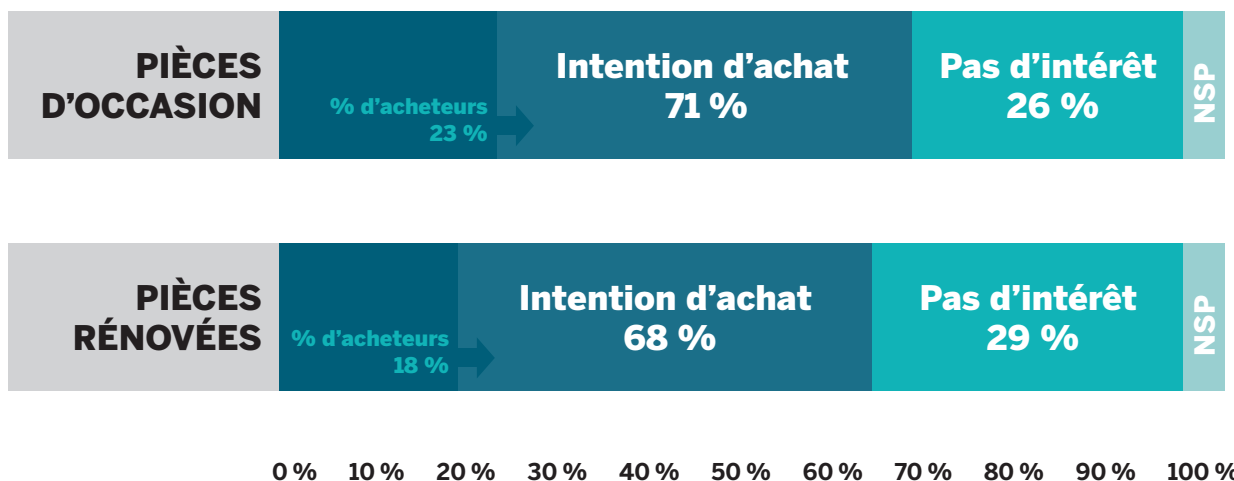
LES CENTRES VÉHICULES HORS D'USAGE (VHU) AGRÉÉS REVENTENT LES PIÈCES D'OCCASION



Source : Rapport annuel de l'Observatoire de la filière des véhicules hors d'usage, données 2018.

Légende : 137 742 tonnes de pièces ont été démontées en 2018 pour réutilisation, soit 87,6 Kg par VHU pris en charge. Les centres VHU, en fonction de leur activité, démontent plus ou moins de pièces pour les revendre comme pièces d'occasion. 382 centres VHU dont la déclaration a été vérifiée et certifiée ne démontent pas de pièces de réutilisation (soit 31 % des centres VHU contre 30 % en 2017 pour un nombre quasi similaire de déclarations certifiées conformes). Une grande majorité de centres VHU démontent donc des pièces sur les VHU qu'ils prennent en charge.

RÉPARATION CIRCULAIRE : LES CONSOMMATEURS SONT PRÊTS !



Source : GIPA, Étude conducteurs 2022.

Questions posées à 3 900 conducteurs français : « Pour réparer votre voiture, seriez-vous intéressé par le pose de ... ? »

Produits « neufs » (qualité et garantie égales au produit neuf d'origine), à faible empreinte environnementale (80 % d'énergie et de matières premières économisées), produits localement (80 % made in France), et vendus entre 30 et 60 % moins chers que les produits neufs, les produits remanufacturés sont dans l'air du temps !

■ Reconditionné : le renouveau de l'occasion ?

L'entreprise française BackMarket l'a imposé dans le monde ultra-concurrentiel des appareils électroniques : le « reconditionné » est un produit d'un nouveau genre. Ni occasion ni remanufacturé, le produit reconditionné est, depuis 2022 (décret n° 2022-190 du 17 février 2022), défini dans le code de la consommation (art. R. 122-4) : Un produit ou une pièce détachée d'occasion, au sens de l'article L. 321-1 du code de commerce, peut être qualifié de « produit recondi-

tionné » ou être accompagné du terme « reconditionné », dès lors que les conditions suivantes sont réunies :

1° Le produit ou la pièce détachée a subi des tests portant sur toutes ses fonctionnalités afin d'établir qu'il répond aux obligations légales de sécurité et à l'usage auquel le consommateur peut légitimement s'attendre ;

2° S'il y avait lieu, le produit ou la pièce détachée a subi une ou plusieurs interventions afin de lui restituer ses fonctionnalités. Cette intervention inclut la suppression de toutes les données enregistrées ou conservées en lien avec un précédent usage ou un précédent utilisateur, avant que le produit ou la pièce ne change de propriétaire. L'occasion contrôlée dans ses fonctionnalités essentielles, et le cas échéant « réparée », voilà qui peut venir compléter les gammes de produits remanufacturés et former une gamme de pièces issues de l'économie circulaire de haute

qualité. La qualité est d'ailleurs probablement l'une des conditions qui permettra à la PIEC de briser le plafond de verre que semblent lui opposer bon nombre de réparateurs.

Les professionnels de la seconde vie des pièces automobiles ont donc un défi partagé à relever : engager l'écosystème de la réparation automobile dans la réduction de l'empreinte environnementale de l'automobile grâce à la (re)mise sur le marché de pièces et composants de qualité. Et permettre ainsi d'entretenir un parc automobile vieillissant dans des conditions économiques et écologiques plus acceptables. ■

1 - Article L. 541-1-1 du code de l'environnement.
 2 - Arrêté du 8 octobre 2018 relatif à l'information du consommateur sur les prix et les conditions de vente des pièces issues de l'économie circulaire dans le cadre des prestations d'entretien ou de réparation des véhicules automobiles.
 3 - Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.