

**Décision n° 11-SOA-01 du 30 juin 2011  
relative à une saisine d'office pour avis relatif au fonctionnement  
concurrentiel des secteurs de la réparation et  
de l'entretien de véhicules et de la fabrication et  
de la distribution de pièces de rechange**

L'Autorité de la concurrence (Commission permanente),

Vu le traité instituant la Communauté Européenne et notamment ses articles 81 et 82,  
devenus 101 et 102 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

Vu le livre IV du code de commerce modifié et notamment son article L. 462-4 ;

Adopte la décision suivante :

## I. Le contexte

### A. LES PRIX DES PIÈCES DÉTACHÉES ET DES SERVICES DE RÉPARATION AUTOMOBILE

1. Le secteur de la réparation et de l'entretien automobile, y compris la fabrication et la commercialisation de pièces détachées représentait, en 2009, un marché d'environ 7 Mds d'euros s'agissant du commerce d'équipements automobiles, et de 21,7 Mds d'euros pour l'entretien et la réparation de véhicules automobiles<sup>1</sup>. 12,3 % des dépenses de consommations des ménages français sont ainsi consacrées à l'automobile d'après l'INSEE<sup>2</sup>. Si plus de la moitié de ces dépenses résulte de l'achat des véhicules et du carburant, environ un tiers découle de l'achat de pièces détachées et d'accessoires et des frais d'entretien et de réparation, le solde relevant pour l'essentiel du versement des primes d'assurance. Entre 2000 et 2009, les dépenses de réparation et d'entretien des véhicules des ménages français ont progressé de 50 %<sup>3</sup>.
2. Les prix des pièces détachées et, plus généralement, des prestations de réparation et d'entretien de véhicules ont connu une croissance très significative depuis la fin des années 90. En 2007, l'INSEE faisait ainsi observer que « *depuis 1998, les prix de l'entretien et de la réparation des véhicules (hors achats de pièces détachées et accessoires) ont augmenté d'environ 35 %, soit presque 2,5 fois plus que l'inflation. La hausse est d'en moyenne 5 points par an depuis 2001* »<sup>4</sup>. Entre 2000 et 2009, les prix des pièces détachées ont crû de 30 %, à comparer à la croissance des prix des véhicules neufs contenue à hauteur de 8 %<sup>3</sup>. De fait, alors que les pièces détachées représentent une part limitée (environ 10 %) du chiffre d'affaires global des constructeurs, elles contribuent en revanche pour une grande part (environ 33 %) à leur rentabilité<sup>5</sup>.
3. Cette hausse des prix peut, en partie, s'expliquer par la hausse du coût des matières premières et de la main d'œuvre. Elle est également facilitée par la prise en charge d'une large part des dépenses de réparation des véhicules par les organismes d'assurance, le consommateur étant moins sensible à une hausse du prix de ses primes d'assurance qu'à

---

<sup>1</sup> Source INSEE, Comptes du commerce – données provisoires 2009.

<sup>2</sup> Moyenne de la part des consommations des ménages liées à l'automobile entre 1998 et 2006 « Le budget automobile des ménages s'adapte aux prix des carburants » INSEE Première n. 1159, 2007.

<sup>3</sup> Dossier « Entretien Automobile » - 60 millions de consommateurs de mai 2011. Cf. également l'étude d'UFC Que Choisir publiée le 22 mars 2011 « *Monopoles des constructeurs sur les pièces de carrosserie* », et le rapport de la DGCCRF, « *L'évolution des cotisations d'assurance automobile et habitation* » (p.27, 21 janvier 2011).

<sup>4</sup> « Entretien, réparation et pièces détachées : 37 % du budget automobile - Le budget automobile des ménages s'adapte aux prix des carburants » INSEE Première n. 1159, 2007.

<sup>5</sup> Source AUTO-INFOS n° 1282 décembre 2009.

une hausse du prix des services de réparation et d'entretien. Elle peut enfin découler, pour partie, d'une insuffisance de concurrence entre les opérateurs de ce secteur.

## **B. LA STRUCTURE ET LE FONCTIONNEMENT DU SECTEUR DE LA RÉPARATION ET DE L'ENTRETIEN DES VÉHICULES**

4. Le secteur de la réparation automobile est partagé entre d'une part, les réparateurs agréés par les constructeurs, et d'autre part, les réparateurs indépendants, soit regroupés sous forme de centre-auto (comme SPEEDY ou MIDAS), soit mécaniciens autonomes (ou « MRA » pour mécaniciens réparateurs autonomes). Comme dans tout secteur, le prix et la qualité des services rendus par les réparateurs dépendent étroitement de l'intensité de la concurrence entre les opérateurs, et donc de la capacité des réparateurs indépendant à concurrencer effectivement les réparateurs agréés.
5. Plusieurs dispositions du Règlement (CE) n° 1400/2002<sup>6</sup> répondaient à cet objectif. En particulier, celui-ci assurait aux réparateurs indépendants un égal accès aux pièces détachées<sup>7</sup> et aux informations techniques du constructeur<sup>8</sup>, et ouvrait la possibilité aux consommateurs de faire réparer ou entretenir leur véhicule en dehors du réseau agréé par le constructeur sans remettre en cause leur garantie<sup>9</sup>. S'agissant du secteur de l'après-vente, le nouveau Règlement d'exemption (UE) n° 461/2010<sup>10</sup>, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2010, renvoie désormais en premier lieu aux dispositions du règlement général sur les restrictions verticales (n° 330/2010). S'il a supprimé certaines restrictions caractérisées (parmi lesquelles celles liées à la non-transmission des informations techniques aux opérateurs indépendants), il maintient en revanche trois restrictions caractérisées spécifiques à ce secteur et confirme l'importance « *de l'accès sans restriction [des réparateurs indépendants] à des intrants essentiels, tels que les pièces de rechange et les informations techniques* »<sup>11</sup>.
6. Pourtant, en 2006, les réparateurs agréés demeurent prédominants pour les actes de réparation effectués dans les premières années suivant l'achat du véhicule (avec en 2006 : 83,5 % de parts de marché pour les véhicules de moins de 2 ans et 51,9 % pour les véhicules de 5-6 ans<sup>12</sup>), ce qui tendrait à indiquer que les consommateurs choisissent leur réparateur en priorité parmi les opérateurs agréés et ne profitent donc pas encore

---

<sup>6</sup> Règlement (CE) n° 1400/2002 de la Commission du 31 juillet 2002 concernant l'application de l'article 81 §3 (désormais 101 §3 TFUE) du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile.

<sup>7</sup> Articles 4-1-i et j sur les restrictions caractérisées dans le cadre du Règlement (CE) n° 1400/2002 précité.

<sup>8</sup> Article 4-2 sur les restrictions caractérisées dans le cadre du Règlement (CE) n° 1400/2002 précité.

<sup>9</sup> Réponse à la question 37 de la brochure explicative du Règlement (CE) n° 1400/2002, JO L 203 du 1<sup>er</sup> août 2002, p.30.

<sup>10</sup> Règlement (UE) n° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile.

<sup>11</sup> Considérant 13 du Règlement précité.

<sup>12</sup> Etude du 26 avril 2006 du « *Groupement interprofessionnel de l'automobile, de ses produits et de ses services* », reprise dans le cadre de la décision n° 07-D-31 du 9 octobre 2007.

pleinement de la concurrence entre réparateurs indépendants et réparateurs agréés. Dans une précédente affaire, n° [07-D-31](#) du 9 octobre 2007, le Conseil de la concurrence avait en outre pu observer que toutes les difficultés d'accès aux données techniques n'étaient pas encore levées<sup>13</sup>.

### C. LA STRUCTURE ET LE FONCTIONNEMENT DU SECTEUR DE LA FABRICATION ET DE LA COMMERCIALISATION DES PIÈCES DÉTACHÉES

7. La compétitivité des prestations de réparation dépend également, pour une certaine part, de la concurrence entre les fournisseurs de pièces détachées, lesquelles sont souvent achetées par les consommateurs lors de l'entretien ou la réparation de leurs véhicules. A cet égard, comme dans le cas des services de réparation et d'entretien, plusieurs types de fabricants de pièces détachées doivent être distingués : les constructeurs eux-mêmes (19 % du marché européen environ en 2004), les équipementiers de première monte, fabriquant les pièces détachées pour la mise sur le marché du véhicule, et les équipementiers indépendants, dont les pièces sont montées sur les véhicules uniquement lors de leur réparation ou de leur entretien.
8. Les pièces ainsi produites répondent elles-mêmes à deux typologies. Les pièces « *concurrénées* » regroupent à la fois les pièces d'origine et les pièces de qualité équivalente. Les pièces « *captives* », quant à elles, voient leur commercialisation limitée par des dispositions du droit de la propriété intellectuelle ou par d'autres considérations, comme la sécurité des véhicules par exemple. Les constructeurs sont donc les seuls à pouvoir commercialiser ce type de pièce, ou, du moins, en contrôlent la commercialisation.
9. Au sein des pièces captives figurent notamment les pièces « *visibles* », i.e. les pièces de rechanges qui doivent obligatoirement être utilisées pour redonner, à un produit complexe réparé (comme un véhicule automobile par exemple), son apparence initiale. Représentant environ 25 % du marché global européen, les pièces « *visibles* » sont des pièces de carrosserie, d'éclairage, et les vitres, qui représentent respectivement 77 %, 12 % et 11 % du marché européen des pièces « *visibles* »<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> La procédure a débouché sur des engagements de la part du constructeur.

<sup>14</sup> Commission staff working document : Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending directive 98/71/EC on the legal protection of designs – Extended Impact Assessment – SEC(2004)1097– point 1-3-1-2.

10. L'un des objectifs annoncés du règlement d'exemption n° 461/2010 du 27 mai 2010 vise « à protéger l'accès des fabricants de pièces de rechange aux marchés de l'après-vente automobile, garantissant ainsi que des pièces de rechange de marques concurrentes soient accessibles de manière permanente aux réparateurs, qu'ils soient indépendants ou agréés, et aux grossistes »<sup>15</sup>. En particulier, ledit règlement qualifie de caractérisées les restrictions, spécifiques au secteur de l'après-vente automobile<sup>16</sup>, limitant les ventes de pièces de rechange ou d'autres équipements, soit entre un réparateur agréé et un réparateur indépendant, soit entre les fournisseurs et les réparateurs ou empêchant les fabricants de pièces détachées d'apposer leur logo sur les pièces. La reconduction de ces restrictions fait suite au constat par la Commission européenne que les objectifs du précédent Règlement d'exemption n°1400/2002 n'avaient pas été totalement atteints dans le secteur de l'après-vente sur le marché européen<sup>17</sup>.
11. L'encadrement réglementaire de la commercialisation des pièces « visibles » est quant à lui plus complexe. Deux marchés de la commercialisation des pièces « visibles » doivent en effet être distingués : celui de la première monte sur les véhicules neufs, où les pièces sont systématiquement protégées par le droit de la propriété industrielle, et le « *second marché* », correspondant à la vente desdites pièces pour la réparation des véhicules, qui peut être libéralisé par l'Etat membre, au travers d'une clause dite « *de réparation* »<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Considérant 18 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 J.O. n° C 138 du 28/05/2010.

<sup>16</sup> Restrictions caractérisées précisées à l'article 5 du Règlement (CE) n° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile auxquelles s'ajoutent celles précisées par le Règlement général (UE) n° 330/2010 de la Commission du 20 avril 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées, et notamment l'article 4-e.

<sup>17</sup> Considérant 11 du Règlement (UE) n° 461/2010 et Rapport d'évaluation du Règlement (CE) n° 1400/2002 – Annexe : Staff working document n° 2 Evolution of the motor vehicle markets since Regulation 1400/2002 entered into force.

<sup>18</sup> En application de la directive 98/71/CE sur la protection juridique des dessins ou modèles, les Etats membres ne peuvent modifier celles de ces dispositions protégeant les pièces visibles que « *si l'objectif en est de libéraliser le marché de ces pièces* » (article 14 de la directive mettant en œuvre la solution dite du « *status quo plus* »). En 2002, l'article 110 du règlement (CE) n° 6/2002 du Conseil sur les dessins ou modèles communautaires énonce que les pièces « *visibles* » sur le « *second marché* » ne sont pas protégées par un droit de propriété intellectuelle communautaire en vertu d'une clause dite « *de réparation* ». Cependant, les exceptions nationales protégeant ces pièces perdurent, dans l'attente d'une harmonisation dans le cadre de la révision de la directive 98/71/CE. Un projet de modification de la directive par le parlement européen a été adopté en 2007 prévoyant une clause de réparation pour l'intégralité du secteur automobile mais elle n'a pas été validée par le conseil européen. Ce sont donc les dispositions nationales de chaque Etat membre qui régissent toujours les protections en la matière. La situation est ainsi hétérogène en Europe, certains pays maintenant le régime de protection des dessins ou modèles pour les pièces « *visibles* » (Allemagne, Autriche, Danemark, Finlande, France, Portugal, Suède, République tchèque, Chypre, Estonie, Lituanie, Malte, Pologne, Slovaquie, Slovaquie, Slovaquie), d'autres protégeant les pièces « *visibles* » seulement lorsqu'il s'agit de véhicules neufs, les pièces n'étant donc pas protégées le marché secondaire de la réparation et de l'entretien des véhicules (Belgique, Espagne, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni, Hongrie, Lettonie). Cf. le document de travail sur la proposition de directive du parlement et du Conseil modifiant la directive

Contrairement à d'autres pays, la France a fait le choix de ne pas libéraliser ce marché, mettant en avant, notamment, la menace que présenterait une telle démarche sur les incitations à innover des entreprises, sur la disponibilité des pièces visibles les moins demandées et sur la sécurité des consommateurs<sup>19</sup>.

12. Le maintien de cette protection est toutefois susceptible d'emporter un coût élevé pour les consommateurs. Dans une étude récente, l'association de consommateurs UFC-Que Choisir faisait ainsi état, pour ces pièces visibles, d'un différentiel de prix significatif entre les prix pratiqués par les constructeurs et les prix pratiqués par des fournisseurs alternatifs dans les pays où le marché des pièces « visibles » a été libéralisé, compris, en moyenne, entre -27 % et -42 % suivant le modèle de véhicule et le pays considérés. Plusieurs études confortent ces constats en démontrant un écart de prix significatif d'une part entre les pièces « visibles » vendues sur les marchés libéralisés par rapport aux marchés non libéralisés, et d'autre part entre les pièces « visibles » vendues par les constructeurs par rapport à celles vendues par des fournisseurs alternatifs<sup>20</sup>.

## II. Discussion

13. Aux termes du nouvel article L. 462-4 du code de commerce : « *L'Autorité de la concurrence peut prendre l'initiative de donner un avis sur toute question concernant la concurrence. Cet avis est rendu public. Elle peut également recommander au ministre chargé de l'économie ou au ministre chargé du secteur concerné de mettre en œuvre les mesures nécessaires à l'amélioration du fonctionnement concurrentiel des marchés* ».
14. L'avis aura pour principal objectif d'évaluer les conditions réelles de concurrence d'une part dans le secteur de la réparation et de l'entretien de véhicules et d'autre part dans celui de la fabrication et de la distribution de pièces de rechange. Il s'agira ainsi de vérifier si d'éventuels obstacles y subsistent. L'analyse sera réalisée notamment au regard de la mise en œuvre récente du nouveau règlement d'exemption n°461/2010 du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile.
15. En premier lieu, l'avis appréciera si les réparateurs indépendants sont en mesure d'exercer une concurrence réelle et effective vis-à-vis des réparateurs membres d'un réseau agréé par un constructeur, notamment par la possibilité qui leur est offerte ou non d'accéder aux pièces détachées et aux informations techniques sur les véhicules.

---

98/71/CE sur la protection juridique des dessins ou modèles – Commission des affaires juridiques - COM(2004) 582 final – 2004/0203(COD).

<sup>19</sup> Eléments repris notamment dans la contribution de la délégation du Sénat pour l'Union Européenne faisant suite à l'examen de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 98/71/CE, de novembre 2004, ainsi que dans la Réponse du Secrétaire d'Etat chargé du Commerce, de l'Artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme et des services à la Question orale sans débat n° 0192S publiée dans le J.O. Sénat du 16 avril 2008.

<sup>20</sup> Commission staff working document précité SEC(2004)1097 § 1-1-2 et § 4-1-3.

16. En deuxième lieu, l'avis étudiera si les réparateurs, qu'ils soient agréés ou indépendants, peuvent mettre en concurrence les différents types de fournisseurs de pièces détachées pour véhicules, à savoir les constructeurs automobiles, les équipementiers de première monte et les fournisseurs alternatifs.
17. Enfin, s'agissant des pièces « *visibles* », lesquelles sont protégées en France par le droit de la propriété intellectuelle, l'avis de l'Autorité de la concurrence étudiera l'impact sur le marché du monopole des constructeurs sur la commercialisation de ces pièces. Il s'agira plus spécifiquement d'évaluer les effets de cette protection sur les prix de vente pratiqués, la disponibilité des pièces, ou encore l'incitation à innover des fabricants actuels.
18. Sur tous ces points, l'Autorité se réserve la possibilité de faire des recommandations destinées à améliorer le fonctionnement concurrentiel des marchés évoqués plus haut.

Délibéré sur le rapport oral de M. Erwann Kerguelen, rapporteur, et l'intervention de Mme Virginie Beaumeunier, rapporteure générale, par M. Bruno Lasserre, président, président de séance, Mmes Françoise Aubert, Anne Perrot, Elisabeth Flüry-Hérard et M. Patrick Spilliaert, vice-présidents.

La secrétaire de séance,  
Marie-Anselme Lienafa

Le président,  
Bruno Lasserre