



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

responsabilité

Question écrite n° 113021

Texte de la question

M. Jean-Paul Bacquet attire l'attention de M. le ministre auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique, sur l'évolution préoccupante du marché de la carrosserie-réparation. Il existe 12 000 entreprises de la réparation automobile, ce qui représente 70 000 emplois et les relations actuelles entre assureurs automobiles et carrossiers-réparateurs n'ayant pas abouti à une charte de bonne conduite, la situation devient préoccupante. La direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), la commission d'examen des pratiques commerciales (CEPC) et le comité économique et social européen (CESE) se sont inquiétés des conditions exorbitantes que les assureurs posent aux carrossiers-réparateurs ; la maîtrise du marché qu'ils ont acquise s'apparente à celle de la grande distribution face aux producteurs agricoles ou à celle des donneurs d'ordre dans leurs relations avec les sous-traitants de l'industrie. Conscients de leur responsabilité, les carrossiers-réparateurs s'obligent à fournir une prestation de qualité exemplaire à l'automobiliste. Mais les assureurs ne leur en donnent pas les moyens : les engagements pris dans la charte de bonne conduite sont restés lettre morte. Parce qu'il y va de la sécurité des usagers de la route, les membres de la fédération française de la carrosserie-réparation (FFC) demandent désormais aux élus de les aider à rééquilibrer les relations entre assureurs et carrossiers par le biais législatif. En effet, depuis plus de dix ans, les assureurs automobiles développent des plateformes nationales mutualisées d'achats de réparation des véhicules accidentés et participent à la dégradation des marges des PME de la carrosserie-réparation qu'ils conventionnent. Ils imposent leurs tarifs et des services gratuits en contrepartie d'un volume de travail aléatoire. De la même façon, leur rôle de « payeur » de la facture de réparation pour plus de 90 % des véhicules endommagés leur permet de contrôler les marges des ateliers non conventionnés. L'atomicité des ateliers, dont la majorité en France est de taille moyenne, est un atout pour garantir un service de proximité à l'automobiliste. Mais elle devient un handicap dans la course aux économies d'échelle des groupes financiers. Parce qu'une logique délétère pour le tissu industriel semble être privilégiée au détriment des PME. À l'instar des fournisseurs de la grande distribution confrontés à la puissance commerciale et financière des centrales d'achat, les carrossiers-réparateurs s'inquiètent du durcissement des relations commerciales avec les assureurs. Nombre des 12 000 ateliers, qui représentent 70 000 emplois et rapportent 6,5 milliards de chiffre d'affaires annuel (réparti entre main-d'oeuvre, pièces détachées et ingrédients de peinture) sont en grande difficulté. Ce qui pourrait se traduire par des fermetures avec des licenciements ou, à tout le moins, par l'impossibilité de créer de nouveaux emplois et même de former des apprentis, de transmettre des compétences et du savoir-faire, au moment où le secteur de la réparation automobile est le plus demandeur de personnel hautement qualifié. Il lui demande de traduire dans les faits la loi de modernisation de l'économie afin d'accompagner ces PME, de prévoir des garde-fous, par le biais législatif, et ainsi relever le défi d'une nouvelle stratégie industrielle où puisse s'instaurer une véritable relation clients et fournisseurs.

Texte de la réponse

Particulièrement soucieux de donner une réponse aux préoccupations des carrossiers qui l'alertaient sur l'état de leurs relations commerciales avec les assureurs, le ministre chargé de l'économie a, en octobre 2006, jugé

utile de saisir la commission d'examen des pratiques commerciales (CEPC) afin qu'elle formule un avis sur les pratiques mises en cause et qu'elle émette des recommandations concernant un code de bonne conduite visant à définir des règles de négociation consensuelles. La CEPC a rendu son avis au ministre le 14 mai 2008. Deux ans après la signature de cette charte, la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes a mené une enquête visant à vérifier les conditions de son application, afin d'apprécier les progrès enregistrés dans ce secteur. Les résultats de cette enquête seront connus en fin d'année. En tout état de cause, il peut, d'ores et déjà, être indiqué que cette charte a permis l'ouverture d'un dialogue entre les partenaires à un moment où la situation semblait bloquée. Les éventuelles pratiques restrictives de concurrence relevant de l'application de l'article L. 442-6-1 du code de commerce ne manqueront pas d'être poursuivies devant la juridiction civile ou commerciale compétente. De même, les éventuelles infractions aux règles de facturation seront poursuivies et sanctionnées en application de l'article L. 441-3 du code de commerce.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Paul Bacquet](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (4^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 113021

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Industrie, énergie et économie numérique

Ministère attributaire : Commerce, artisanat et consommation

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 juillet 2011, page 7033

Réponse publiée le : 20 septembre 2011, page 10069