

CLASSIFICATION

Les multiples facettes de la pièce pour automobile

D'origine, de qualité équivalente, adaptable, d'occasion ou renouvelée, il existe une classification très précise de la pièce de rechange. Que recouvrent réellement ces différentes notions ? Analyse des enjeux juridiques et commerciaux pour les professionnels de la filière automobile.

Le maintien d'un véhicule dans des conditions de fonctionnement satisfaisantes suppose que tout composant qui n'est plus conforme à ses spécifications, du fait d'un accident ou de l'usure entraînée par le fonctionnement ou l'âge, soit remplacé par une pièce de rechange. La pièce de rechange joue donc un rôle très important dans l'entretien et la réparation d'un véhicule. Il existe cependant plusieurs catégories de pièces de rechange, telles que les pièces d'origine, de qualité équivalente, adaptable, de réemploi, de contrefaçon, d'échange standard. Quel acteur de la filière automobile n'a pas entendu parler de ces différentes catégories de pièces ? Pourtant, peu d'entre eux sont capables de déterminer ce que recouvrent ces

En Europe, les achats aux constructeurs par les réparateurs et les distributeurs agréés varient de 87% à 95% selon le pays de l'Union.

différentes notions. Or, la classification des pièces de rechange ne présente pas seulement un intérêt théorique. Pouvoir se prévaloir de telle ou telle notion présente de véritables enjeux économiques et juridiques.

■ Tout ce qui est nécessaire n'est pas accessoire

Aux termes de la norme Afnor X 60-012, une pièce de rechange est une pièce destinée à remplacer une pièce défectueuse ou dégradée dans un matériel ou une installation. Dans la législation européenne, on trouve une définition des pièces de rechange automobile dans le règlement n°1400/02 (règlement CE n°1400/02 de la Commission du 31 juillet 2002 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile, « JO CE » L 203 du 1^{er} août 2002) qui régit la distribution des véhicules automobiles neufs, mais également leur réparation et leur entretien. La définition retenue est la suivante :

« Des biens qui sont destinés à être montés dans ou sur un véhicule automobile pour remplacer des composants de ce véhicule, y compris des biens tels que les lubrifiants qui sont nécessaires à l'utilisation d'un véhicule automobile, à l'exception de l'essence. »

Dès lors, les lubrifiants, la peinture et les articles généraux tels que les vis, écrous, ou boulons qui sont destinés à être montés sur un véhicule



Lubrifiants, peintures, écrous ou boulons, destinés à être montés sur un véhicule, sont considérés comme des pièces de rechange.

de rechange



En matière de jante, les goûts, cela ne se discute pas. Mais l'origine et leur qualité si. Comme pour toutes les pièces indispensables à l'utilisation du véhicule.

automobile sont considérés comme des pièces de rechange.

Traditionnellement, on distingue les pièces de rechange des accessoires automobiles. Ces derniers sont des produits qui ne sont pas indispensables à l'utilisation d'un véhicule automobile, comme un autoradio, un lecteur de CD, un kit « mains libres », un système de navigation ou un porte-bagages. Il convient de noter que cette distinction est reprise

dans le règlement n° 1400/02. Cependant, la Commission européenne a précisé que s'ils sont installés sur la chaîne de montage du véhicule neuf et intégrés au sein d'autres pièces ou systèmes du véhicule, les accessoires deviennent des composants du véhicule. Dès lors, les pièces nécessaires à leur réparation ou leur remplacement sont des pièces de rechange au sens du règlement 1400/02 (brochure explicative – question n° 95,

disponible sur le portail de l'UE à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/explanatory_brochure_fr.pdf).

Les pièces de rechange peuvent être neuves, rinnovées ou d'occasion.

■ Trois catégories de pièces neuves

Les pièces de rechange neuves peuvent être classées en trois catégories : d'origine, de qualité équivalente et adaptables.

Le règlement n° 1400/02 définit les pièces de rechange d'origine comme étant « 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 ». ■■■

La directive 2007/46/CE du 5 septembre 2007 (établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques qui leur sont destinés, « JO CE » L 263/1 du 9 octobre 2007) définit quant à elle les « pièces ou équipements d'origine » comme étant ceux « qui sont fabriqués conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule pour la production des pièces ou des équipements en vue de l'assemblage du véhicule en question. Ceci comprend les pièces ou équipements qui sont fabriqués sur la même chaîne de production que ces dernières pièces ou derniers équipements... ».

Pour la Commission, il existe trois catégories de pièces de rechange d'origine :

- les pièces de rechange fabriquées par les constructeurs ;
- celles qui sont fournies par les équipementiers aux constructeurs, qui les revendent aux membres de leurs réseaux ;
- les pièces fournies directement par les équipementiers aux membres des réseaux des constructeurs ou aux acteurs de la rechange indépendante.

En pratique, il existe deux catégories de pièces de rechange d'origine. En effet, à la différence éventuelle du marquage constructeur, les pièces fournies par les équipementiers aux membres des réseaux des constructeurs ou aux acteurs de la rechange indépendante sont identiques à celles fournies aux constructeurs.

Les pièces sont dites d'origine si elles sont produites selon les spécifications et normes prévues par le constructeur du véhicule.

Pour être qualifiées de pièces de rechange d'origine, ces différentes catégories doivent répondre à deux conditions cumulatives : être de la même qualité que les composants utilisés lors du montage d'un véhicule automobile et être produites selon les spécifications et les normes de production fournies par le constructeur automobile.

■ Origine contrôlée par la propriété intellectuelle

La question s'est posée de savoir si cette notion de pièces de rechange d'origine pouvait s'appliquer à celles qui ne sont pas fabriquées par l'équipementier qui livre les pièces utilisées pour le montage du véhicule automobile neuf, mais qui satisfont aux deux conditions rappelées précédemment. La définition retenue par le projet de règlement publiée par la Commission en mars 2002 était claire, puisque seules « les pièces de rechange qui sont produites par le fabricant des composants qui sont ou ont été utilisés pour le montage du véhicule automobile neuf » pouvaient être qualifiées de pièces de rechange d'origine (projet de règlement de la Commission du 16 mars 2002, « JO CE » n° C 67 du 16 mars 2002 p. 2).

Le texte définitif du règlement est moins clair, mais la Commission a confirmé que la notion de pièce de rechange d'origine peut s'appliquer aux pièces qui ne sont pas fabriquées par l'équipementier retenu en première monte, mais qui satisfont aux deux conditions cumulatives fixées par le règlement. Elle a toutefois précisé que cette réponse doit se comprendre abstraction faite des droits de propriété intellectuelle éventuellement détenus par l'équipementier de première monte (réponse de la Commission européenne à la Fédération des industries des équipements pour véhicules en date

du 18 septembre 2003 à la suite d'une demande d'interprétation du règlement d'exemption n° 1400/2002). En pratique, dans de très nombreux cas, notamment pour les produits complexes, seul l'équipementier de première monte peut livrer des pièces identiques à la rechange, dans la mesure où les solutions techniques nécessaires à la fabrication des pièces lui appartiennent. Dans ces cas, il existe *de facto* une restriction d'utilisation de la notion de pièce de rechange d'origine au profit des pièces de rechange qui sont fabriquées par l'équipementier de première monte.

■ Quand les constructeurs entretiennent la confusion

Sous les effets d'une publicité astucieuse de certains constructeurs, qui communiquent sur la notion de « pièce d'origine constructeur X », reprenant ainsi à leur compte la notion de pièces d'origine, les clients, voire les réparateurs, peuvent penser que les pièces de rechange d'origine commercialisées par les constructeurs sont différentes de celles commercialisées par d'autres acteurs. Une dérive est donc susceptible de se produire dans l'esprit des consommateurs et des réparateurs : la définition de la pièce d'origine passant du domaine technique (les pièces de même qualité que les composants utilisés lors du montage d'un véhicule automobile et produites selon les spécifications et les normes de production fournies par le constructeur automobile) à une notion strictement commerciale (pièce vendue par le réseau constructeur).

Par ailleurs, il convient de mettre en exergue la pratique des constructeurs qui imposent aux équipementiers l'apposition de leur marque et/ou logo pour les pièces qui leur sont livrées pour la première monte et la

rechange et l'interdisent simultanément pour la rechange indépendante et les pièces vendues directement aux distributeurs et réparateurs agréés. La présence de deux types de pièces, identiques à l'exception de la marque du constructeur, aboutit à une confusion pour le réparateur comme pour l'utilisateur final quant à l'origine de ces pièces.

■ De l'équivalence certifiée à la substitution acceptable

Le règlement n° 1400/02 définit les « pièces de rechange de qualité équivalente » comme « exclusivement des pièces de rechange fabriquées par toute entreprise capable de certifier à tout moment que la qualité en est équivalente à celle des composants qui sont ou ont été utilisés pour le montage des véhicules automobiles en question ».

Cette définition n'en est pas vraiment une. La Commission précise dans la brochure explicative du règlement qu'il s'agit de pièces de « qualité première monte » ou supérieure, mais non fabriquées selon les normes et spécifications du constructeur. Dès lors, un fabricant qui met sur le marché une pièce de rechange qu'il qualifie de « qualité équivalente » doit pouvoir certifier à tout moment que c'est bien le cas par rapport à la pièce utilisée lors de la fabrication du véhicule. Cela pose la question de la qualité et de l'équivalence.

La qualité d'une pièce est définie comme « l'ensemble des caractéristiques d'un produit qui lui confère l'aptitude à satisfaire des besoins exprimés et implicites » (NF EN Iso 8402). Juridiquement, la qualité d'une pièce, c'est la conformité de celle-ci par rapport au cahier des charges de commande. L'équivalence signifie quant à elle « de valeur égale, comparable ».

En pratique, avant de certifier une

pièce de « qualité équivalente », le fabricant devrait donc passer en revue ses processus et standards de qualité et se soucier des critères relatifs à l'éventuelle homologation de la pièce. Il devrait également élaborer un cahier des charges pour déterminer l'équivalence à l'origine sur la base de plusieurs critères (par exemple l'interchangeabilité, la durabilité, la fonctionnalité).

Enfin, les pièces de rechange adaptables, ne sont pas, quant à elles, définies par le règlement n° 1400/02. Elles peuvent être définies comme des pièces substituables aux pièces utilisées lors du montage du véhicule automobile, mais qui ne sont ni d'origine ni de qualité équivalente.

À la différence des pièces de contrefaçon, les pièces adaptables peuvent être fabriquées et distribuées légalement, sous réserve, le cas échéant, de respecter les conditions d'homologation.

■ L'occasion, pour le coût et le recyclage

La vente de pièces d'occasion répond à un besoin des automobilistes de pouvoir faire réparer leurs véhicules à un moindre coût et pour une qualité perçue comme suffisante. Cela répond par ailleurs au besoin de recyclage, qui ne cesse de croître. Les véritables pièces d'occasion sont les pièces de réemploi, lesquelles ont

La pièce d'occasion est dite « en échange standard » si elle est montée dans un atelier qui a les moyens de garantir ses caractéristiques d'origine.

Trop souvent, elles sont, à tort, confondues avec les pièces de contrefaçon. Celles-ci sont des pièces réalisées en violation des droits de propriété intellectuelle et/ou industrielle d'un tiers (marque, brevet, dessin et modèle...). Leur fabrication, importation, commercialisation, détention ou utilisation sont interdites et sanctionnées pénalement (voir article suivant, page 22). En effet, la fabrication d'accessoires ou de pièces détachées automobiles peut être limitée au regard d'un droit de propriété intellectuelle détenu par un constructeur, un équipementier ou toute autre personne. Un tel droit octroie un monopole à son titulaire. C'est, par exemple, le cas en France des pièces détachées visibles telles que les éléments de carrosserie protégés par des dessins ou modèles. Ces pièces sont également dites « pièces captives ».

déjà été utilisées sur un véhicule et qui sont ensuite vendues pour être réutilisées en l'état. Il s'agit des pièces que l'on peut se procurer chez les démolisseurs automobiles. Pour celles-ci, il convient de respecter des règles de démontage, de contrôle et de stockage.

Il existe également des pièces qui sont rénovées avant d'être vendues. Pour ces pièces rénovées, certains acteurs ont proposé de distinguer les pièces rénovées à neuf, les pièces rénovées adaptables et les pièces réparées. Il nous semble plus simple de distinguer les pièces d'échange standard et les autres pièces rénovées.

Les pièces d'échange standard sont définies par le décret n° 80-709 du 5 septembre 1980 (décret pris pour l'application de la loi du 1^{er} août 1905 sur les fraudes et falsifications en matière de produits ou de services en ce qui concerne les véhicules ■■■

automobiles, « JO RF » du 12 septembre 1980). Ce dernier dispose que « la mention “échange standard” ne peut être utilisée pour désigner, en vue de la vente, un moteur, un organe ou un sous-ensemble monté ou destiné à être monté sur un véhicule automobile, en remplacement d’un élément usagé qui fait l’objet d’une reprise, que si le moteur, l’organe ou le sous-ensemble livré, identique ou équivalent est neuf ou a été remis en état conformément aux spécifications du fabricant soit par celui-ci, soit dans un atelier dont les moyens de production et de contrôle permettent de garantir les caractéristiques d’origine ».

Le même texte précise que « lorsqu’il est procédé à une telle opération, la mention “échange standard” suivie du nom ou de la raison sociale du constructeur ou de l’auteur de la restauration doit être inscrite en caractères apparents sur tous les documents commerciaux, notamment sur les devis de réparation, les bons de commande et de livraison et les factures ».

■ Enjeux commerciaux et juridiques de la classification

L’intérêt pour les différents acteurs de la filière automobile d’être en mesure de se prévaloir de certaines notions réside dans les enjeux qui en découlent, d’un point de vue du marketing et de la communication, mais également au regard du droit des contrats et de la distribution. Sur le plan publicitaire et commer-

La Commission européenne impose aux équipementiers un certificat attestant de l’origine ou de la qualité de leurs pièces.

Glossaire des pièces de rechange

Pièces de rechange d’origine

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 (art. 1.t du règlement n° 1400/02).

Pièces de rechange de qualité équivalente

Pièces de rechange dont la qualité est équivalente à celle des composants qui sont ou ont été utilisés pour le montage des véhicules automobiles en question (art. 1.u du règlement n° 1400/02).

Pièces de rechange adaptables

Pièces de rechange substituables, mais qui ne sont ni d’origine ni de qualité équivalente.

Pièces de contrefaçon

Pièces réalisées par un fabricant en violation des droits de propriété intellectuelle et/ou industrielle d’un tiers (marque, brevet, dessin et modèle...) dont la fabrication, l’importation, la commercialisation, la détention ou l’utilisation peuvent entraîner des sanctions pénales et civiles.

cial, les fabricants de pièces et grossistes ont un véritable intérêt à pouvoir se prévaloir des notions de pièces d’origine, voire de qualité équivalente, mais également d’échange standard. De même, les acteurs de la filière qui sont en contact direct avec le client final ont un intérêt à communiquer sur le fait qu’ils distribuent ou utilisent ces types de pièces pour la réparation des véhicules qui leur sont confiés.

■ La liste des réparations doit préciser la nature des pièces

Il est en effet plus simple de vendre au client final une pièce d’origine plutôt qu’une pièce adaptable, ou une pièce d’échange standard plutôt qu’une pièce rénovée ne bénéficiant pas de ce qualificatif.

Par ailleurs, l’annexe 3 de l’arrêté du 29 avril 2009 fixant les modalités

d’application de la procédure relative aux véhicules endommagés (« JO » du 14 mai 2009) dispose que « la liste des réparations effectuées sur le véhicule, précisant celles touchant à la sécurité ainsi que la nature des pièces remplacées (pièces neuves d’origine ou de qualité équivalente ou de réemploi), est transmise au propriétaire à sa demande ».

Il appartient aux fabricants de pièces et, le cas échéant, aux constructeurs de certifier que les pièces vendues sont d’origine ou de qualité équivalente. Il leur appartient également de préciser s’il s’agit d’une pièce d’échange standard. La Commission a précisé que pour les pièces de rechange d’origine, il appartient à l’équipementier de délivrer un certificat selon lequel les pièces sont de même qualité que les composants utilisés pour le montage d’un véhicule et ont été fabriquées selon les spécifications et les normes de pro-

duction du constructeur. Les pièces accompagnées de ce type de certificat sont présumées être des pièces de rechange d'origine. L'équipementier peut procéder à une « autocertification » ou avoir recours à un tiers tel qu'un organisme de certification. Concernant les pièces de rechange de qualité équivalente, le fabricant de pièces doit également pouvoir délivrer un certificat attestant que les pièces sont de qualité équivalente à celle des composants utilisés pour le montage d'un véhicule. Cette « certification » se fait de la même manière que pour les pièces de rechange d'origine.

■ Approvisionnement libre... sous contrôle des constructeurs

Il convient de souligner que le fait d'indiquer, de manière mensongère, à un consommateur que les pièces qui lui sont vendues ou qui sont utilisées pour entretenir ou réparer son véhicule sont des pièces d'origine, de qualité équivalente ou d'échange standard, relève du délit de pratiques

Étant donné leurs engagements contractuels envers les constructeurs, les réparateurs ont intérêt à se soucier de la qualité des pièces de rechange qu'ils achètent à des tiers.

commerciales trompeuses au sens de l'article L. 121-1, I-2° du code de la consommation.

Une telle pratique commerciale trompeuse est punie d'un emprisonnement de deux ans et/ou d'une amende de 37500 €, ce montant pouvant être porté à 50 % des dépenses de la publicité ou de la pratique constituant le délit (C. consom., art. L. 121-6). Ces montants s'élèvent respectivement à 187500 € et 250 % en cas de responsabilité pénale de la personne morale (C. pén., art. 121-2 et 131-41).

Au regard du droit de la distribution, la différence entre pièces de rechange et accessoires automobiles, telle que rappelée précédemment, est très importante. Les accords de distribution de pièces de rechange sont régis par le règlement n° 1400/02, alors que les accords de distribution d'accessoires relèvent du règlement général simplifié n° 2790/1999.

Aux termes du règlement n° 1400/02, à l'exception des réparations effectuées dans le cadre de la garantie, du service gratuit et des actions de rappel, les distributeurs et les réparateurs agréés sont libres d'acheter à des tiers (équipementiers, distributeurs indépendants...) au moins 70 % des achats de pièces de rechange concurrentielles qu'ils effectuent. Un constructeur peut contractuellement imposer à ses distributeurs et réparateurs agréés l'obligation d'utiliser des pièces détachées d'une marque particulière jusqu'à 30 % des achats de pièces de rechange concurrentielles effectués par ceux-ci.

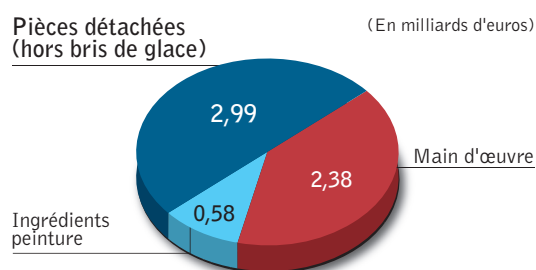
Pour les 70 % de pièces pour lesquelles il existe une liberté d'approvisionne-

ment, le règlement n° 1400/02 prévoit que le constructeur peut imposer à ses distributeurs et réparateurs agréés l'obligation d'utiliser uniquement des pièces de rechange d'origine ou de qualité équivalente. En pratique, tous les constructeurs utilisent cette possibilité offerte par le règlement et prévoient donc cette obligation dans les contrats qui les lient aux membres de leurs réseaux. Les approvisionnements des distributeurs et réparateurs agréés auprès des constructeurs varient de 87 à 95 % selon les pays de l'Union (rapport de juin 2006 du cabinet London Economics relatif à l'évaluation du règlement CE n° 1400/02, disponible sur le portail de l'UE : http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/documents/retailing.html).

Même si leurs approvisionnements auprès de tiers sont limités et se font essentiellement auprès de grossistes indépendants, étant donné leur engagement contractuel de ne s'approvisionner qu'en pièces d'origine ou de qualité équivalente, ils ont intérêt à se soucier de la qualité des pièces de rechange qu'ils achètent à des tiers. S'ils utilisent des pièces qui ne sont pas d'origine ou de qualité équivalente, ils risquent de voir les contrats qui les lient aux constructeurs résiliés. De même, les tiers qui leur vendent des pièces devraient s'assurer de bénéficier des certifications nécessaires s'ils ne sont pas fabricants desdites pièces. ■

Charles Aronica, responsable juridique de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV) ■ ■ ■

Les pièces détachées : 50 % de la réparation automobile



Sur les 5,95 Md€ que coûte aux assureurs la réparation automobile (hors bris de glace), les pièces détachées représentent plus de 50 %. En ajoutant le bris de glace, le coût des pièces s'élève à 3,58 Md€.

Source : SRA

APPROVISIONNEMENT

Contrefaçon de marque : la vigilance s'impose pour les revendeurs de pièces de rechange

En constante progression, la contrefaçon expose son auteur à des sanctions pénales et civiles. Mais le code de la propriété intellectuelle sanctionne également la détention, la vente ou l'offre à la vente de produits revêtus d'une marque contrefaite. Directement exposés, les garagistes et revendeurs doivent donc être particulièrement vigilants sur l'origine des produits qu'ils commercialisent.

Aux termes des dictionnaires usuels, la contrefaçon consiste à reproduire par imitation une œuvre littéraire artistique ou industrielle au préjudice de son auteur. Codifiée en France par le code de la propriété intellectuelle (CPI), la contrefaçon caractérise, quelle qu'en soit la forme, la violation de droits de propriété intellectuelle et/ou industrielle détenus par leur auteur.

La contrefaçon suppose donc un préalable : un droit qui peut être protégé par celui qui s'en prétend titulaire. Ce droit peut concerner différents aspects, et notamment les marques de commerce (les pièces détachées automobiles connaissent également des problématiques de contrefaçon de dessins et modèles, notamment pour les éléments extérieurs et visibles des véhicules).

Les tribunaux font peser sur les distributeurs une présomption de faute et une obligation de s'assurer de la licéité des pièces.

La provenance géographique et le prix d'achat
des pièces de rechange peuvent amener les juges à écarter la bonne foi du revendeur.

Ces faits de contrefaçon portent sur l'ensemble des pièces de rechange automobiles, qu'il s'agisse des éléments de carrosserie (phares, ailes, capots, etc.), des éléments moteurs et, plus généralement, tous les éléments du véhicule appelés à être remplacés régulièrement (plaquettes et disques de freins, amortisseurs, etc.).

Outre la violation des droits de leur titulaire, la contrefaçon de pièces détachées automobiles présente un risque particulier pour le consommateur, qui en est le destinataire final. En effet, les pièces de rechange automobile sont dans leur quasi-intégralité soumises à des normes strictes relatives aux performances, à la sécurité des pièces comme de leurs composants (par exemple, l'ensemble des produits de freinage est soumis à la norme ECE R90). Une majorité des pièces de contrefaçon ne les respecte pas, d'où un risque pour le bon fonctionnement du véhicule, sa sécurité comme celle de ses occupants et des tiers en cas d'accident.

En dépit des particularismes qui précèdent, la contrefaçon de marque des pièces détachées automobiles

reste soumise au régime classique de la contrefaçon prévu par le CPI et peut entraîner, au plan pénal comme au plan civil, des sanctions lourdes et très pénalisantes pour le contrefacteur. Dans les faits, ce dernier sera souvent le distributeur et/ou revendeur des pièces détachées de contrefaçon. Ces professionnels, sur lesquels les tribunaux font peser une présomption de faute et une obligation lourde de s'assurer de la licéité des produits qu'ils commercialisent, doivent en conséquence être particulièrement vigilants sur l'origine des produits qu'ils vendent.

■ Différents cas de contrefaçon

La contrefaçon de marque de pièces détachées automobiles peut tout d'abord s'analyser comme une contrefaçon par imitation et reproduction. Il s'agit des cas classiques de contrefaçon prévus et définis aux articles L. 713-2 et L. 713-3 du CPI. L'article L. 713-2 du CPI interdit la reproduction d'une marque pour des produits ou services identiques à ceux désignés dans l'enregistrement. Il s'agit de l'hypothèse la plus simple à mettre en œuvre pour le titulaire des droits, puisqu'il y a un cas de contrefaçon *per se* (en soi). La seule reproduction de la marque pour des produits identiques emporte contrefaçon.

Pour le revendeur de pièces de rechange automobiles, ces cas de contrefaçon peuvent être délicats

à déterminer, la qualité apparente des pièces contrefaites pouvant permettre de les confondre avec des produits authentiques. Cela implique de sa part une vigilance toute particulière à l'authenticité des pièces acquises.

L'article L. 713-3 du CPI interdit :

– la reproduction d'une marque pour des produits ou services similaires à ceux désignés dans l'enregistrement (par opposition aux produits identiques. Exemple : la reproduction d'une marque de chaussures de football pour désigner des chaussures de tennis);

– l'imitation d'une marque pour des produits ou services identiques ou similaires à ceux désignés dans l'enregistrement (voir, par exemple, TGI Saint-Pierre-de-La Réunion, 7 novembre 2008 : imitation des marques Lucas et TRW par les marques Lukas et TPW apposées sur des emballages reprenant les codes couleurs des marques contrefaites, pour les produits identiques).

■ La copie ne suffit pas, il faut un risque de confusion

Dans ces dernières hypothèses, la seule reproduction et/ou imitation est insuffisante pour démontrer la contrefaçon. Le titulaire des droits doit également démontrer l'existence d'un risque de confusion entre la marque accusée de contrefaçon et sa propre marque. La qualification de contrefaçon suppose alors un examen global des marques par le juge, qui les comparera sous les angles visuel, phonétique, intellectuel et analysera les produits ou services similaires pour apprécier l'existence éventuelle d'un risque de confusion pour un consommateur d'attention moyenne.

Second cas de contrefaçon, d'apparence anodine, l'usage illicite de

La loi précise expressément qu'importer des marchandises contrefaites, c'est contrefaire.

marque connaît une actualité constante en matière de pièces de rechange automobile. L'article L. 713-6 b du CPI dispose en effet que « l'enregistrement d'une marque ne fait pas obstacle à l'utilisation du même signe ou d'un signe similaire comme référence nécessaire pour indiquer la destination d'un produit ou d'un service, notamment en tant qu'accessoire ou pièce détachée, à condition qu'il n'y ait pas de confusion dans leur origine ».

■ La marque et le modèle doivent apparaître clairement

De nombreuses pièces détachées sont ainsi commercialisées sous la marque de leur fabricant, généralement équipementier automobile et proposant à la vente des pièces de rechange de qualité d'origine (ou de qualité équivalente et/ou simplement adaptable, selon la définition qui en est donnée par le règlement CE n° 1400/2002). Ce faisant, les équipementiers précisent la destination des véhicules (donc leur marque et modèle) pour lesquels ces pièces pourront être utilisées.

Cette référence ne doit pas être équivoque, elle doit être parfaitement claire (c'est généralement le cas) sous peine de sanction pour contrefaçon (Crim., 4 février 1998, pourvoi n° 97-80118 : la Cour retient en l'espèce que la seule mention en tous petits caractères du terme « for » [pour] avant la marque Volvo sur des emballages de filtres, sans

mention du fabricant, outre que les produits se trouvent au milieu de produits authentiques Volvo, sont constitutifs de contrefaçon).

■ Sanctions pénales et civiles de la contrefaçon

Les actes de contrefaçon présentent une dualité de régime, puisqu'ils peuvent constituer des délits pénaux comme civils.

Aux termes des articles L. 716-9 à L. 716-11 du CPI, les actes de contrefaçon sont punis d'une amende pouvant aller jusqu'à 400 000 € et d'une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à quatre années. Ces sanctions peuvent en outre être accompagnées (CPI, art. L. 716-11-2) de la fermeture de l'établissement ayant servi à la réalisation de l'infraction, celle-ci pouvant aller jusqu'à 5 ans.

Enfin, tous les délits de contrefaçon peuvent donner lieu à la responsabilité de la personne morale.

Les tribunaux n'hésitent pas à retenir des peines de prison à l'encontre des personnes reconnues coupables de contrefaçon, leur montant comme la durée des peines dépendant bien entendu des circonstances de fait propres à chaque espèce et à la mauvaise foi de l'auteur des actes de contrefaçon (voir notamment Crim., 17 novembre 2004, pourvoi n° 04-80078 : importation de filtres Volvo contrefaisants; une peine de 2 ans d'emprisonnement et une amende de 7 622,45 € ont été retenues à l'encontre du dirigeant de la personne morale; Crim., 29 juin 2005 : importation en vue de leur revente de pièces contrefaisantes des marques Citroën et Peugeot : une peine d'emprisonnement de 8 mois avec sursis et une amende de 72 000 € ont été retenues à l'encontre du dirigeant de la personne morale).

Les personnes reconnues coupables d'actes de contrefaçon s'exposent ■■■

également à des sanctions civiles de différents types, résumées, depuis la loi du 29 octobre 2007, à l'article L. 716-14 du CPI : « Pour fixer les dommages-intérêts, la juridiction prend en considération les conséquences économiques négatives, dont le manque à gagner, subies par la partie lésée, les bénéfices réalisés par le contrefacteur et le préjudice moral causé au titulaire des droits du fait de l'atteinte ».

■ Publication judiciaire, frais de garde et destruction

L'auteur des faits de contrefaçon doit tout d'abord réparer le préjudice en résultant pour le titulaire des droits (cela s'applique également aux cas de contrefaçon de dessins et modèles). Il s'agit en premier lieu de réparer le préjudice financier résultant du manque à gagner pour le titulaire des droits résultant de la vente de produits de contrefaçon. En la matière, les règles propres à la réparation du préjudice prévues par le code civil s'appliquent, et le montant alloué dépendra donc généralement de l'ampleur des actes de contrefaçon. Le contrefacteur sera également tenu d'indemniser le titulaire des droits pour l'atteinte portée à la marque elle-même, c'est-à-dire d'indemniser l'atteinte à la valeur patrimoniale de la marque en raison du seul acte de contrefaçon. Sur ce terrain, les sommes allouées par les tribunaux sont très variables, leur montant dépendant dans les faits de la notoriété et du prestige attachés à la marque contrefaite (voir notamment

CA Paris, 28 novembre 2001, Jurisdata n°180058 : marque Jean-Paul Gaultier).

Outre les sanctions qui précèdent, l'auteur d'actes de contrefaçon est passible d'un certain nombre de sanctions complémentaires, dont les impacts financiers et commerciaux peuvent être très conséquents :

- la publication judiciaire : prévue notamment par l'article L. 716-15 du CPI, cette mesure de publicité, qui participe à la défense légitime du titulaire des droits contrefaits, est régulièrement octroyée par les tribunaux ;
- le rappel et/ou la destruction de l'ensemble des biens contrefaits ;
- les droits de garde : dans le cas de retenue de biens en douane durant la procédure, la personne reconnue coupable de contrefaçon peut enfin, et logiquement, avoir à supporter le coût des frais de garde.

Ces sanctions, parfaitement justifiées au regard des conséquences des actes de contrefaçon, devraient inviter les professionnels vendeurs de pièces détachées pour automobiles à la plus grande prudence dans le cadre de leur approvisionnement. Ce sont en effet le plus souvent ces revendeurs et/ou garagistes dont la responsabilité est mise en cause dans les dossiers de contrefaçon de pièces détachées.

■ La responsabilité des revendeurs en première ligne

L'expérience démontre en effet que les personnes poursuivies pour contrefaçon sont rarement les fabri-

cants des pièces contrefaites elles-mêmes, mais le plus souvent les revendeurs (distributeurs et/ou garagistes) de ces pièces.

Les pièces de contrefaçon ont des provenances très diverses, parfois difficiles à déterminer, d'autant que le fabricant désigné sur les pièces est généralement la victime de l'acte de contrefaçon.

La loi prévoit expressément la responsabilité de vendeurs et/ou revendeurs de pièces de contrefaçon. L'article L. 716-9 b) du CPI prévoit ainsi la sanction de « quiconque aura importé, sous tous régimes douaniers, ou exporté des marchandises présentées sous une marque contrefaite », application du principe selon lequel « importer, c'est contrefaire » (à cet égard, il convient de noter que le seul transit douanier de pièces détachées arguées de contrefaçon est possible : Crim., 3 septembre 2002, pourvoi n° 01-87.631).

L'article L. 716-10 du CPI sanctionne quant à lui la détention, la vente ou l'offre à la vente de produits revêtus d'une marque contrefaite.

Tout revendeur, distributeur de pièces de rechange automobile contrefaites est donc, au sens de la loi, un contrefacteur, et la jurisprudence est particulièrement sévère à l'égard des professionnels en général et des professionnels de l'automobile en particulier.

En effet, les actes de contrefaçon constituent un délit civil. La mauvaise foi n'étant pas nécessaire à l'action civile, il en résulte que la bonne foi est inopérante en matière d'atteinte à la marque. Partant, le revendeur de pièces de rechange automobiles contrefaites ne pourra se défendre en invoquant son ignorance du caractère de contrefaçon des pièces commercialisées. Le seul fait de vendre et/ou de proposer à la vente des biens contrefaits emporte la qualification de

L'expérience démontre que les personnes poursuivies pour contrefaçon sont rarement les fabricants, mais le plus souvent les revendeurs.

contrefaçon.

La bonne foi est également délicate à rapporter dans le cas d'une action publique, dans le cadre de laquelle le caractère intentionnel du délit est, en revanche, requis par les textes (voir art. L. 716-9 et L. 716-10 du CPI, précités, qui prévoient la revente de produits de contrefaçon « sciemment »).

En effet, sa qualité de professionnel fait peser sur le revendeur distributeur de pièces de rechange automobile une véritable présomption de mauvaise foi, les tribunaux estimant logiquement qu'il « appartient au revendeur, en raison de sa qualification professionnelle, de vérifier les articles qui lui sont livrés » (voir notamment CA Paris, 4^e chambre, 30 janvier 1985).

■ Une présomption de mauvaise foi

Compte tenu de l'importance du marché des pièces de rechange automobile de contrefaçon et de la publicité qui en est faite, les juges sont particulièrement stricts dans cette appréciation. Les magistrats sont notamment attentifs aux circonstances entourant l'achat des pièces contrefaites pour écarter toute bonne foi du revendeur, et notamment :

- à la provenance géographique des pièces. Dans une affaire portant sur des plaquettes de freins contrefaites, les premiers juges ont écarté toute bonne foi d'un revendeur de pièces détachées poursuivi pour contrefaçon de marque qui s'était fourni à Dubaï en retenant que « La défenderesse ne justifie pas qu'elle aurait pris toutes les mesures qui auraient été de nature à éviter l'importation de produits contrefaits, alors qu'elle a choisi un fournisseur situé dans un lieu dont elle ne pouvait ignorer qu'il était une plaque tournante de la contrefaçon

Le poids de la contrefaçon

Dans le domaine de l'automobile, la contrefaçon de marque est devenue depuis plusieurs années un véritable marché mondial, dont un bref rappel chiffré permet de mesurer l'impact sur le marché plus général des pièces de rechange automobile.

En 2005, le manque à gagner des constructeurs de véhicules de marque résultant des faits de contrefaçon était estimé par l'OCDE à 12 milliards de dollars¹.

L'OCDE observait également qu'entre 2000 et 2005, la proportion de pièces de contrefaçon dans le marché mondial des pièces de rechange automobile avait doublé, passant de 5 à 10 %, chiffre toujours avancé aujourd'hui. Dans certains États, comme la Russie, cette proportion s'élevait à 30 % au début des années deux mille.

1. Rapport de monsieur le député Laffineur à l'Assemblée nationale en date du 8 juin 2005 dans le cadre de la lutte de l'Union européenne contre la contrefaçon, p. 31.

de pièces automobiles » (TGI Saint-Pierre-de-La Réunion, 7 novembre 2008, inédit ; voir également CA Paris, 15 janvier 1998, Jurisdata n°1998-0220129 : « En ne s'informant pas, le professionnel a commis une faute qui ne lui permet pas d'invoquer sa bonne foi, d'autant qu'il se fournit à Hong Kong, où il est de notoriété publique que les contrefaçons sont fréquentes ») ;

- au prix d'achat des pièces détachées : l'achat de pièces à des prix inférieurs à leur prix habituel est également un élément révélateur de la mauvaise foi du revendeur de pièces détachées pour les magistrats.

La jurisprudence rappelle également souvent que la modicité du prix est un élément permettant de douter de la licéité des pièces. La Cour de cassation a ainsi relevé que « les juges du second degré ajoutent que les filtres contrefaisants ont été achetés à un prix inférieur de 40 % à celui payé à la société Volvo ; qu'ils en déduisent que c'est en parfaite connaissance de cause que le prévenu, spécialiste de la vente de pièces détachées depuis

plus de 15 ans, a détenu et vendu des produits d'une marque contrefaite » (Crim., 4 février 1998, pourvoi n° 97-80.118) ou encore qu'« en ce qui concerne les jupes arrière de véhicules Peugeot 205, ces pièces de qualité douteuses étaient vendues à un prix inférieur à celui des jupes d'origine » (Crim., 20 juin 2000, n° de pourvoi 99-81.520 ; dans cette affaire, le revendeur automobile s'était fourni auprès d'un ancien sous-traitant des Automobiles Peugeot qui continuait à fabriquer, en dépit de la fin de son contrat, des pièces Peugeot, sans que celles-ci ne répondent au cahier des charges du constructeur).

La jurisprudence retient parfois également l'acquisition de pièces détachées en dehors du réseau habituel de revente et d'approvisionnement des pièces authentiques (réseau de constructeur automobile ou de distribution d'un équipementier) pour caractériser la mauvaise foi du professionnel de l'automobile.

■ Une quasi-obligation de résultat

En pratique la jurisprudence impose aux revendeurs de pièces de rechange automobiles une obligation positive de se renseigner de manière approfondie et méticuleuse sur l'origine et l'authenticité des pièces qu'ils acquièrent en vue de leur revente – qui pourrait s'apparenter à une obligation de résultat –, cette recherche pouvant leur imposer de solliciter l'avis et/ou l'expertise des fabricants des pièces détachées ou encore des constructeurs des automobiles auxquelles les pièces acquises sont destinées (Crim., 29 juin 2005, pourvoi n° 04-87.337). La lutte contre la contrefaçon de pièces de rechange automobiles, qui suppose des réseaux de distribution et de revendeurs, est à ce prix. ■

Bastien Mathieu, docteur en droit, avocat au barreau de Paris

■ ■ ■

CONFORMITÉ

Sécurité des pièces de rechange et homologation

Pour des raisons évidentes de sécurité et de protection de l'environnement, de très nombreux équipements et pièces doivent, à l'instar des véhicules automobiles eux-mêmes, être homologués avant d'être mis sur le marché. Cette exigence de conformité aux prescriptions techniques s'est renforcée récemment avec le décret du 30 avril 2009 transposant la directive européenne du 5 septembre 2007.

La sécurité des automobilistes et des autres usagers de la route constitue une priorité des constructeurs et équipementiers automobiles. Ils développent en permanence des solutions techniques innovantes permettant d'éviter l'accident (sécurité active, par exemple, ABS, ESP, SSP) et, s'il se produit, d'en réduire les effets (sécurité passive, par exemple Airbag, ceinture de sécurité, appui-tête réactif), voire d'alerter les secours (« eCall »).

La sécurité des véhicules constitue également une priorité des pouvoirs publics européens. C'est pourquoi, l'automobile est le secteur où le nombre de directives et règlements techniques est le plus élevé. Il ne cesse d'ailleurs d'augmenter avec l'apparition des innovations techniques. Le 21 août dernier, la Commission a ainsi publié une communication qui prévoit d'imposer en série un système d'appel d'urgence « eCall » dans le

Le Certificat de conformité européen est le sésame de la mise sur le marché d'un équipement. Les systèmes essentiels en termes de sécurité ou de protection de l'environnement doivent l'obtenir **depuis la transposition, en avril, d'une directive européenne.**

cadre de la réception communautaire des véhicules neufs.

La sécurité d'un véhicule dépend notamment de sa conformité aux prescriptions techniques. En conséquence, avant de mettre un véhicule en circulation, il est obligatoire de le faire homologuer par les pouvoirs publics. Le principal objectif de la législation concernant la réception des véhicules est de garantir que les nouveaux véhicules présentent un degré élevé de sécurité et de protection environnementale.

■ Éviter les réparations dangereuses

Le montage de certaines pièces ou de certains équipements après la mise sur le marché ou la mise en service des véhicules pourrait compromettre cet objectif. C'est pourquoi, depuis très longtemps, certains équipements et pièces touchant directement à la sécurité doivent également faire l'objet d'une homologation avant mise en circulation. La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007, transposée en France dans le code de la route par décret du 30 avril 2009, prévoit quant

à elle une obligation d'homologation pour les pièces ou équipements qui sont susceptibles de compromettre, de manière significative, le fonctionnement des systèmes qui sont essentiels en termes de sécurité ou de protection environnementale (directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, « JO UE », L263 du 9 octobre 2007, p. 1).

■ Homologation obligatoire avant mise sur le marché

L'homologation est une procédure par laquelle l'Administration constate qu'un véhicule, un modèle de véhicule ou une pièce/un équipement est conforme aux prescriptions techniques réglementaires. Aucun véhicule ne peut être mis en circulation sans avoir fait l'objet d'une telle réception. En France, ce sont les directions régionales de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (Drire, anciennement service des Mines) qui sont chargées de s'assurer qu'un véhicule de conception nouvelle, modifié, reconstruit ou importé est conforme aux prescriptions techniques réglementaires concernant la sécurité et les nuisances. Cette réception constitue un préalable indispensable à l'obtention du certificat d'immatriculation auprès des préfetures.

Pour les nouveaux véhicules, les constructeurs obtiennent une réception

Le fabricant de pièces obtient une réception par type dans l'un des pays de l'Union, valable dans les autres États membres.

par type, sur la base d'un prototype représentatif d'un véhicule produit en série. Depuis une directive du 6 février 1970, il leur est possible d'obtenir une réception européenne (réception CE), prononcée par un État membre de l'Union européenne et valable dans tous les autres États membres. L'homologation se traduit par l'obtention d'un Certificat de conformité européen attestant que le produit répond à l'ensemble de la réglementation européenne, tant en termes de sécurité que de pollution. Cette possibilité a été étendue aux véhicules lourds et aux remorques par la directive précitée 2007/46/CE. Leur mise en circulation nécessitait au préalable une réception nationale dans chaque pays d'immatriculation. La mise en circulation sur le territoire national d'un véhicule importé d'un pays hors UE, reconstruit ou modifié doit faire l'objet d'une réception spécifique auprès de la Drire. À l'instar des véhicules automobiles, de très nombreux équipements et pièces doivent faire l'objet d'une homologation, condition préalable à leur mise sur le marché. La procédure est quasiment identique, puisque le fabricant de pièces ou d'équipements obtient une réception par type dans l'un des pays de l'UE, laquelle est valable dans les autres États membres. L'homologation se traduit par l'obtention d'un Certificat de conformité européen.

■ Type et première monte

La liste des pièces et équipements concernés est relativement longue. Ces pièces font l'objet de directives et règlements techniques européens relatifs à la sécurité active (exemples : dispositifs de direction, freinage, essuie-glaces et lave-glaces, vitrages de sécurité, pneumatiques, éclairage et signalisation...) ou passive (exemples : appuis-tête, ceintures de

sécurité, sièges, poignées et charnières de porte...), ainsi qu'à l'environnement (exemples : compatibilité électromagnétique, émissions de gaz polluants...).

Les fabricants de pièces détachées et équipements concernés doivent obtenir une homologation avant leur mise sur le marché. Toutefois, les équipementiers qui fournissent leurs produits en première monte font homologuer leurs pièces dans le cadre

tiels en termes de sécurité ou de protection environnementale », la directive 2007/46/CE prévoit une obligation d'homologation avant leur mise sur le marché. Afin d'éviter les doubles homologations, certaines exceptions sont toutefois prévues.

Les pièces ou équipements « susceptibles de présenter un risque important pour le bon fonctionnement de systèmes essentiels pour la sécurité du véhicule ou sa performance

Une liste de pièces susceptibles de compromettre les systèmes essentiels en termes de sécurité ou de protection environnementale va être établie.

de l'homologation du véhicule (réception par type en rapport avec le véhicule). Les pièces détachées sont alors exonérées si elles sont identiques au type approuvé à l'origine. Les pièces homologuées ne constituent pas en soit une catégorie de pièce et n'entrent pas dans une seule catégorie. En effet, parmi les pièces détachées homologuées, il est possible de trouver des pièces d'origine, des pièces de qualité équivalente et des pièces adaptables (voir p.17). C'est le cas, par exemple, en matière de garnitures de frein, lesquelles doivent faire l'objet d'une homologation au titre du règlement ECE R 90 (règlement ECE 90 du 1^{er} novembre 1992, sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des garnitures de freins assemblées de rechange pour les véhicules à moteur et leurs remorques).

■ Sécurité et respect de l'environnement, deux exigences de la réception

Pour un certain nombre de pièces « susceptibles de compromettre le fonctionnement des systèmes essen-

environnementale » doivent faire l'objet d'une homologation.

Le fabricant de pièces ou d'équipements doit présenter à l'autorité compétente en matière de réception un rapport d'essai élaboré par un service technique désigné, qui certifie que les pièces ou équipements pour lesquels une autorisation est demandée sont conformes aux exigences réglementaires. Le fabricant ne peut introduire qu'une seule demande par type et par pièce et auprès d'une seule autorité compétente en matière de réception. L'homologation se traduit par l'obtention d'un Certificat de conformité européen. Le fabricant est tenu de garantir que les pièces et équipements sont produits et continuent à être produits dans le respect des conditions auxquelles le certificat a été délivré. Chaque pièce ou partie d'équipement concernée doit recevoir un marquage approprié.

Le nombre de pièces et équipements concernés est limité. Le législateur européen a prévu que la liste de ces derniers, avec les exigences qui s'y rapportent, devait être établie après consultation des parties intéressées sur la base d'un rapport et ■■■

«s'efforcer de parvenir à un équilibre juste entre les exigences de renforcement de la sécurité routière et de la protection de l'environnement et les intérêts des consommateurs, des fabricants et des distributeurs, en préservant la concurrence sur le marché des pièces et équipements de rechange». Cette liste devra constituer l'annexe 13 de la directive. Dès que cette liste aura été arrêtée, toute pièce qui y figurera devra faire l'objet d'une homologation préalable à sa mise sur le marché.

■ Les exceptions à l'homologation

Concernant les pièces listées à l'annexe 13, certaines seront toutefois «exemptées» d'homologation au titre de la directive. Il s'agit, d'une part, des «pièces ou équipements d'origine», qui sont couverts par une réception par type de système en rapport avec un véhicule. Étant homologués dans le cadre d'une réception par type d'un véhicule, il n'y a pas besoin d'homologation spécifique pour ce type de pièces.

Il s'agit, d'autre part, des pièces ou équipements qui ont fait l'objet d'une réception par type en application d'un acte réglementaire (la liste des actes réglementaires figure à l'annexe IV de la directive), sous réserve toutefois que cette réception ne porte pas sur d'autres aspects que la sécurité du véhicule ou sa performance environnementale.

Un État membre de l'UE ne peut pas interdire la vente ou la mise en circulation de pièces ou équipements dûment homologués dans l'un des

autres états de l'UE. Dès qu'il est homologué, le produit peut être mis sur le marché. Par ailleurs, les pièces et équipements qui ne font pas l'objet d'une homologation peuvent être mis sur le marché sans aucune autorisation.

Il existe toutefois une obligation générale de sécurité à la charge de tous les professionnels de la filière automobile. La directive 2001/95/CE du 3 décembre 2001 sur la sécurité générale des produits («JO CE» du 15 janvier 2002 L11/4), transposée en France par l'ordonnance n° 2004-670 du 9 juillet 2004 («JO» du 10 juillet 2004, p. 12520), vise à s'assurer que seuls des produits de consommation sûrs sont mis en circulation dans le marché de l'Union européenne.

■ Surveiller, signaler et maîtriser les risques

Aux termes de ces textes, qu'il s'agisse de pièces homologuées ou non, le responsable de la mise sur le marché doit adopter des mesures qui lui permettent, d'une part, de se tenir informé des risques que les produits qu'il commercialise peuvent présenter et, d'autre part, d'engager les actions nécessaires à la maîtrise de ces risques, notamment en procédant au retrait du produit du marché, à une mise en garde adéquate et efficace des consommateurs ou au rappel de ce produit auprès de ceux-ci.

Par ailleurs, si le responsable de la mise sur le marché d'un produit constate que celui-ci ne satisfait pas à l'obligation générale de sécurité, il doit en informer immédiatement les autorités administratives compétentes, en indiquant les actions qu'il engage afin de prévenir les risques pour les consommateurs. En France, les constructeurs automobiles et leur réseau de distribution doivent notifier les risques à la direction de la Sécurité et de la Circulation routière

(DSCR). À l'inverse, c'est la direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes (DGCCRF) qui réceptionne les signalements effectués par les équipementiers ainsi que par les distributeurs et réparateurs non-membres d'un réseau de constructeurs (avis aux opérateurs sur la mise en place de l'obligation de signalement des risques et des mesures prises par les professionnels, «JO» du 10 juillet 2004, p. 12574).

■ Le réemploi en question

Le législateur prévoit d'autres obligations en matière de pièces touchant à la sécurité. Par exemple, l'annexe 3 de l'arrêté du 29 avril 2009 fixant les modalités d'application de la procédure relative aux véhicules endommagés («JO» du 14 mai 2009) dispose que «La liste des réparations effectuées sur le véhicule, précisant celles touchant à la sécurité ainsi que la nature des pièces remplacées (pièces neuves d'origine ou de qualité équivalente, ou de réemploi), est transmise au propriétaire à sa demande» (voir «JA» 2009, p. 258).

Ce texte fait référence aux pièces de réemploi et à la sécurité, sans toutefois faire de lien entre les deux. Peut-on accepter que certaines pièces homologuées touchant directement à la sécurité puissent être réemployées sans être remises en état conformément aux spécifications du fabricant? Plus généralement, ne devrait-il pas y avoir une réflexion des pouvoirs publics, en concertation avec toutes les parties intéressées, sur ce sujet, ainsi que sur la mise en place de règles impératives communes liées aux règles de démontage, de contrôle et de stockage des pièces de réemploi? ■

Charles Aronica, responsable juridique de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV)

Les pouvoirs publics devraient réfléchir à des règles concernant le démontage, le contrôle et le stockage des pièces de réemploi.

ENTRETIEN AVEC ...



Alain Martel,
directeur des assurances
dommages
du groupe Macif

« Il faut favoriser l'utilisation de la pièce de réemploi dans la réparation automobile »

Votre mutuelle est-elle intéressée à promouvoir l'usage de la pièce de réemploi auprès de ses assurés lors de la réparation des dommages ??

Notre mutuelle a toujours été soucieuse de protéger le pouvoir d'achat de nos sociétaires, donc de favoriser l'utilisation de la pièce de réemploi ou équivalente lors de la réparation du véhicule accidenté. Des partenariats existent déjà avec des fournisseurs pour faciliter et contrôler la qualité des pièces et le service auprès des courtiers agréés par notre mutuelle.

Quel intérêt l'assuré pourra-t-il retirer de cette pratique ? Peut-on envisager des incidences sur la rédaction des contrats d'assurance automobile ?

L'intérêt évoqué traditionnellement par les acteurs de la réparation réside dans la possibilité de sauver un véhicule qui, économiquement, ne peut plus être réparé parce que le montant des réparations est supérieur à la valeur à dire d'expert au jour de l'accident. Si le devis peut être diminué suffisamment sur le poste pièces neuves par des pièces de réemploi ou équivalentes, la réparation peut être réalisée à hauteur de la pièce en charge et après accord de l'expert. En dehors de cette hypothèse, le propriétaire du véhicule, dans certains cas, reste le payeur, il peut seul décider d'intégrer des pièces d'occasion et pratiquer l'auto-réparation si le véhicule n'est pas soumis à la procédure de véhicule endommagé.

En France, les assureurs n'ont pas favorisé ce marché parallèle à la pièce neuve constructeur, car ils n'ont jamais intégré un rapport gagnant/gagnant avec l'assuré. En effet, hormis quelques tests, l'assureur n'a jamais partagé les économies sur le coût de la réparation, soit par suppression de tout ou partie de la franchise, soit par des rabais tarifaires.

« Les assureurs n'ont jamais intégré un rapport gagnant/gagnant avec l'assuré sur le coût de la réparation. »

Pensez-vous que l'avènement de la procédure des véhicules gravement endommagés (VGE), incluant un suivi des travaux de réparation sous le contrôle de l'expert, est de nature à impulser l'utilisation de ce type de pièces ?

La procédure VGE prévoit la possibilité de réparer avec de l'occasion. Cela constitue un argument important et nécessaire pour développer ce marché. Mais, il n'est pas suffisant, car les fournisseurs de ces pièces doivent contribuer au développement par l'industrialisation du processus, la qualité et les garanties accordées à ces pièces après montage, ainsi que la création d'un stock suffisamment important pour promouvoir et crédibiliser leur offre. Le contexte est porteur, car la protection de l'environnement et la réutilisation des objets industriels répondent aux attentes des Français et des autorités.

L'expert aura-t-il un rôle à jouer dans ce domaine ?

Les experts ont un rôle fondamental. Ils sécurisent la technique de réparation, contrôlent la qualité des pièces et le respect des normes de sécurité. Ils sont indispensables dans le processus de validation des typologies de pièces d'occasion pouvant être ou ne pas être autorisées à alimenter ce marché.

L'utilisation de la pièce de réemploi aura-t-elle un impact sur le chiffrage initial des dommages par l'expert ?

L'impact réel et mesurable de l'utilisation des pièces de réemploi ne peut être calculé que sur la facture, au regard du chiffrage initial effectué sur la base des prix des pièces neuves. Encore faut-il que les économies soient réelles et suffisantes. Ce marché de la pièce d'occasion ne concerne que les véhicules âgés de plus de huit ans.

Faut-il encadrer l'utilisation de ce type de pièces de façon à en exclure certaines, notamment celles qui touchent de trop près à la sécurité du véhicule ?

Des travaux sont d'ores et déjà en cours avec les syndicats professionnels des carrossiers, les experts et les assureurs afin de déterminer les typologies de pièces qui ne pourront pas être réutilisées, notamment celles inhérentes à la sécurité. ■

Propos recueillis par **Véronique Crouzy**