

EN BREF EN BREF

SURPRODUCTION

■ Le secteur automobile serait en surcapacité de 35 %. Le potentiel de production excédentaire s'est accru depuis le début de la crise. « Cette situation pèse sur les prix, a déclaré John Fleming, patron de Ford Europe. La surcapacité est l'un des principaux facteurs qui justifient les remises que nous observons actuellement sur le marché ». Les constructeurs automobiles, qui souhaitent fermer des usines et supprimer des emplois, se heurtent à l'opposition des gouvernements et des syndicats.

OPEL

■ Ventes en baisse, mais retour aux bénéfices en 2012. Les ventes d'Opel chutent de 6,8% en Europe et sa pénétration baisse en Allemagne, où la marque a souffert du très long bras de fer entre GM et le gouvernement sur l'octroi de plus d'un milliard d'euros de garanties fédérales (finalement refusé par Berlin). Le patron d'Opel, Nick Reilly, mise néanmoins sur un bénéfice opérationnel dès 2011 et sur un bénéfice net en 2012.

INCENDIE

■ La concession du groupe Pigeon de Bruges (33) en partie détruite. L'incendie sur ce site Opel, Nissan, Kia et Subaru se serait déclenché, le 21 juin, dans le magasin de pièces de rechange avant de gagner l'atelier. Il n'y a eu aucun blessé et la concession recommence à fonctionner.

Réparation

Pas de répit sur les prix

Dans la dernière édition de ses statistiques trimestrielles, SRA* pointe une augmentation du prix des pièces détachées de 3,4 % sur les douze derniers mois.

Basé sur l'observation du tarif constructeur d'un panier, essentiellement composé de pièces de carrosserie pour 150 modèles et versions, le baromètre SRA stigmatise des augmentations bien supérieures à l'augmentation moyenne du coût de la vie. Bien que la tendance soit à un retour au raisonnable (l'indice

avait montré une surchauffe de 5,3 % entre juin 2008 et juin 2009 et de 3,5 % pour la période précédente), la progression reste largement supérieure à celle de l'indice des prix (+1,6 %).

Mauvais élèves

L'organisme note que seules les marques Fiat et Lancia ont vu leur panier de pièces baisser sur la période juin 2009 à juin 2010 (-0,20 % et -0,56 % respectivement). À l'inverse, les mauvais élèves le sont vraiment : BMW a

augmenté ses tarifs de 8,93 % en un an, Volkswagen de 6,79 %, Mercedes de 5,75 %. Mais la flambée n'est pas due qu'à ces seuls constructeurs allemands. Des trois français, Renault s'est montré le plus raisonnable sur la période (+0,82 %), tandis que Peugeot (+4,66 %) et Citroën (+4,82 %) participaient d'un bon poids dans l'augmentation de l'indice. Le taux de main-d'œuvre carrosserie a, pour sa part, cru dans les mêmes proportions que celui des pièces (3,3 %), tandis que le prix des ingrédients de peinture grimpeait de 4,1 %.

SRA a réalisé un focus sur le coût de la réparation des véhicules de moins de 2 ans d'âge sur l'année 2009. Il en ressort que 42,4 % du coût est imputable à la main-d'œuvre, 47,3 % aux pièces détachées et 10,3 % aux ingrédients de peinture. En 1999 la répartition était la suivante : 40,8 % pour la main-d'œuvre, 50,7 % pour les pièces et 8,5 % pour les produits de peinture. L'accroissement sensible des taux horaires n'a été que partiellement compensé par la baisse du temps moyen de réparation.

Didier Jobart

(*SRA : Sécurité et réparation automobiles)



POIDS Les pièces détachées représentent la charge la plus lourde dans le coût total d'une réparation.

Jurisprudence

GVF condamné pour refus d'agrément

Par un arrêt du 16 juin, la Cour d'appel de Paris condamne le groupe Volkswagen France (GVF) à dédommager un concessionnaire pour n'avoir pas pris en compte sa candidature comme distributeur. Le concessionnaire de Montluçon (03), qui avait été résilié en 2002 avec un préavis « extraordinaire » d'un an (au lieu de deux), avait posé sa candidature pour être agréé distributeur dans le cadre du nouveau règlement. À l'expiration du préavis, GVF lui a préféré un autre

candidat, qui, pourtant, ne respectait pas encore les critères exigés. Le concessionnaire, défendu par Maître Renaud Bertin, a porté l'affaire devant le Tribunal de Grande Instance (TGI) de Paris qui a condamné GVF à 300 000 €, pour n'avoir pas justifié le raccourcissement du préavis. Par contre, le TGI n'a pas retenu la responsabilité du constructeur, pour n'avoir pas agréé le concessionnaire comme distributeur. GVF a fait appel. La Cour qui a pris le contre-

pied du tribunal, a considéré que le préavis raccourci était justifié. Elle a condamné GVF pour son refus d'agréer son concessionnaire comme distributeur. Elle a considéré que GVF aurait dû examiner chaque candidature de façon non discriminatoire à partir de critères précis. La Cour a condamné GVF à payer 400 000 € de dommages et intérêts à son concessionnaire.

Jean-Pierre Genet

Plus de détail sur argusautopro.com

Des formations financées à 100%

VOTRE CODE D'ACCÈS

cnpa4721

compétences emplois

www.compétences-emplois.org