



**Autorité de la Concurrence**  
**de la Nouvelle-Calédonie**

**Avis n° 2023-A-03 du 31 octobre 2023**

**sur la demande d'avis concernant le projet de délibération modifiant la partie réglementaire du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie, relative aux pièces détachées et de rechanges automobiles**

L'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie,

Vu la saisine du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie du 7 juillet 2023, enregistrée le 19 septembre 2023, pour recueillir l'avis de l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie (ci-après « l'Autorité »), sur le fondement de l'article Lp. 411-1 du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie (ci-après « le code de commerce »), sur le « *projet de délibération visant à inscrire les pièces détachées ou de rechanges automobiles sur l'annexe 4 du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie qui liste les produits et les services dont le prix peut être réglementé* »<sup>1</sup> ;

Vu la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu la loi de pays n° 2014-12 du 24 avril 2014 portant création de l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie et modifiant le livre IV de la partie législative du code de commerce applicable à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu le code de commerce et notamment son article Lp. 411-1 ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu le rapport du service d'instruction du 23 octobre 2023 ;

Vu les autres pièces du dossier :

La rapporteure générale, la rapporteure, le commissaire du gouvernement entendus lors de la séance du 27 octobre 2023 ;

Après en avoir délibéré le même jour, est d'avis de présenter les observations qui suivent :

---

<sup>1</sup> Voir l'acte de saisine du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, annexe 1, cote 2.

## Résumé

L'Autorité a été saisie par le gouvernement le 7 juillet 2023 d'une demande d'avis sur un projet de délibération visant à inscrire les pièces détachées ou de rechanges automobiles sur la liste de l'annexe 4 du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie. Cette liste recense les produits et services dont les prix sont susceptibles d'être réglementés par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

**Le projet de délibération impliquant, à terme, une réglementation du prix des pièces automobiles, la consultation de l'Autorité est obligatoire**, conformément à l'article Lp. 411-1 du code de commerce.

L'instruction du présent avis s'est appuyé sur plusieurs données statistiques, fournies par la Direction des affaires économiques (DAE) et par l'Institut de la Statistique et des Etudes Economiques (ISEE), ainsi que sur l'audition des principaux acteurs du secteur : représentants des institutions, professionnels du secteur, association de consommateurs.

En premier lieu, il ressort des constats de l'Autorité que le projet de modification de l'annexe 4 du code de commerce, tel que soumis au Congrès, comporte 7 chapitres douaniers et près de 30 000 tarifs douaniers différents. En conséquence, **le projet de délibération dépasse largement le cadre des seules pièces automobiles et son objet n'est pas en adéquation avec la nomenclature douanière visée**. De plus, les modalités d'encadrement du prix n'ont pas encore été définies précisément par le Gouvernement, ceci en raison de l'absence de consensus dans la négociation engagée avec les professionnels du secteur.

En deuxième lieu, même si l'Autorité n'est pas tenue, dans le cadre du présent avis et compte tenu des délais contraints prévus à l'article Lp. 411-1 du code de commerce, de procéder à une analyse du secteur, il est néanmoins apparu opportun d'examiner le fonctionnement des marchés en cause, étant précisé que cette analyse globale ne distingue pas les différentes catégories de véhicules.

L'Autorité a pu observer que le marché amont de l'importation et de la distribution des pièces automobiles, marqué par une segmentation entre le réseau indépendant et le réseau constructeur est concurrentiel et que les prix des pièces détachées étaient affectés par des marges variables et un empilement des coûts. Le marché aval des prestations d'entretien et de réparation des véhicules automobiles bénéficie quant à lui d'une animation concurrentielle importante et de tarifs inférieurs à ceux pratiqués en métropole. Cependant, le secteur connaît des **imperfections de marché, principalement liées à des problématiques d'ordre réglementaire**.

En troisième lieu, l'Autorité rappelle les conditions dans lesquelles le recours à l'article Lp. 411-2 du code de commerce est possible pour réguler les tarifs de produits et de services et constate que ces conditions ne sont pas réunies en l'espèce. En effet, d'une part les pièces détachées ou de rechanges automobiles ne constituent pas des produits de consommation courante et, d'autre part, il n'existe pas d'insuffisances de la concurrence sur les marchés concernés. **Le Gouvernement ne peut donc pas, au plan juridique, justifier l'encadrement des prix des pièces détachées et de rechange automobiles**.

Afin d'éclairer au mieux le gouvernement, l'Autorité a néanmoins réalisé une analyse concurrentielle plus approfondie pour déterminer si la mesure envisagée répondrait de façon justifiée et proportionnée à l'enjeu du projet de texte.

S'il ne fait aucun doute que la mesure envisagée **poursuit un objectif d'intérêt général ayant trait au pouvoir d'achat et à la sécurité des automobilistes calédoniens**, l'Autorité constate pourtant qu'elle implique des **risques disproportionnés d'atteinte à la libre concurrence**. Il ressort en effet des conclusions de l'Autorité que la réglementation des prix des pièces automobiles relève d'une mécanique complexe susceptible de pénaliser l'équilibre du secteur et surtout, qu'elle risque de conduire à une hausse des coûts pour le consommateur soumis à des stratégies de rattrapage et de report de la part des professionnels. En revanche, il existe des solutions moins attentatoires à la concurrence, permettant de garantir une baisse des prix et la sécurité des usagers de la route.

Pour l'ensemble de ces raisons, **l'Autorité recommande de laisser le jeu de la concurrence s'opérer librement** quant au prix des pièces détachées et de rechange automobiles (recommandation n° 1) et **d'ouvrir un chantier réglementaire élargi** pour résoudre les imperfections de marché relevées, au bénéfice des automobilistes calédoniens et de leur sécurité (recommandation n° 2).

*(Ce résumé a un caractère strictement informatif. Seuls font foi les motifs de l'avis numérotés ci-après.)*

## Sommaire

<b>I.</b>	<b>Le contenu du projet de délibération.....</b>	<b>7</b>
<b>A.</b>	<i>Le projet de modification de l'annexe 4-1A du code de commerce dépasse le cadre des seules pièces détachées ou de rechange automobiles.....</i>	<i>7</i>
<b>B.</b>	<i>L'absence de définition des modalités de fixation des prix reflète la négociation non-encore aboutie avec les acteurs concernés .....</i>	<i>8</i>
<b>II.</b>	<b>Le secteur des pièces détachées et de rechange automobiles en Nouvelle-Calédonie.....</b>	<b>10</b>
<b>A.</b>	<i>Un marché amont concurrentiel présentant une segmentation entre les réseaux « concessionnaires » et « indépendants ».....</i>	<i>10</i>
1.	<i>La présence de nombreux opérateurs.....</i>	<i>10</i>
2.	<i>Des prix affectés par des niveaux de marges variables et un empilement des coûts.....</i>	<i>12</i>
<b>B.</b>	<i>Le marché aval bénéficie d'une animation concurrentielle importante et de tarifs inférieurs à la métropole en matière de prestations de réparation et d'entretien.....</i>	<i>14</i>
1.	<i>Un marché aval pluriel et ouvert.....</i>	<i>14</i>
2.	<i>Des tarifs variés et inférieurs à ceux pratiqués en métropole pour les prestations de réparation et d'entretien.....</i>	<i>16</i>
<b>C.</b>	<i>Des imperfections de marché liées à des problématiques d'ordre réglementaire .....</i>	<i>19</i>
<b>III.</b>	<b>L'avis de l'Autorité .....</b>	<b>22</b>
<b>A.</b>	<i>Sur le principe du recours à l'article Lp. 411-2 du code de commerce pour réguler les prix des pièces détachées automobiles.....</i>	<i>23</i>
1.	<i>Sur le fait que les pièces détachées automobiles ne constituent pas un bien de grande consommation .....</i>	<i>23</i>
2.	<i>Sur l'absence d'altération des conditions de concurrence pouvant justifier une réglementation des prix .....</i>	<i>25</i>
<b>B.</b>	<i>L'impact du projet de délibération sur le jeu de la concurrence.....</i>	<i>27</i>
1.	<i>Une limitation à la liberté d'entreprendre justifiée par des motifs d'intérêt général .....</i>	<i>28</i>
2.	<i>Des risques disproportionnés d'atteinte à la concurrence sur les marchés concernés. ....</i>	<i>29</i>
<b>C.</b>	<i>Les recommandations de l'Autorité .....</i>	<i>33</i>

## LISTE DES ABREVIATIONS

ARA : Association des Réparateurs Automobiles

CCI-NC : Chambre de Commerce et d'Industrie de Nouvelle-Calédonie

CESE-NC : Conseil Economique, Social et Environnemental de la Nouvelle-Calédonie

CLREF : Commission de la Législation et de la Réglementation Economiques et Fiscales

DAE : Direction des Affaires Economiques

DITTT : Direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres

ISEE : Institut de la Statistique et des Etudes Economiques

MEDEF-NC : Mouvement des Entreprises de Nouvelle-Calédonie

PGC : Produits de Grande Consommation

PPN : Produits de Première Nécessité

PTAC : Poids Total Autorisé en Charge

SIDPAD : Syndicat des Importateurs Distributeurs de Pièces Détachées Automobiles de Nouvelle-Calédonie

TGC : Taxe Générale à la Consommation

## INTRODUCTION

1. Par courrier en date du 7 juillet 2023, enregistré le 19 septembre 2023<sup>2</sup>, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a saisi l’Autorité d’une demande d’avis relative à un projet de délibération visant à inscrire les « pièces détachées ou de rechanges automobiles » sur la liste de l’annexe 4 du code de commerce afin d’instaurer par la suite une mesure d’encadrement des prix de ces produits.
2. La saisine du gouvernement se fonde sur l’article Lp. 411-1 du code de commerce, lequel prévoit que « *Les projets et propositions de lois du pays et de délibérations du congrès relatifs à la réglementation des prix sont adoptés après avis de l’autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie et du comité de l’observatoire des prix et des marges* ».
3. La saisine du gouvernement contient, outre le projet de délibération accompagné de l’annexe 4 du code de commerce modifiée, sur lesquels le Congrès de la Nouvelle-Calédonie aura à statuer en séance, un exposé des motifs<sup>3</sup>.
4. Contrairement aux dossiers de ce type précédemment examinés par l’Autorité, le gouvernement n’a pas adossé au projet de délibération un projet d’arrêté définissant la modalité d’encadrement des prix retenue parmi les différentes options qui s’offrent à lui, aux termes du I de l’article Lp. 411-2 du code de commerce. Ce choix s’explique par le fait que les services opérationnels du gouvernement sont engagés dans un processus de consultation des différents professionnels du secteur, ainsi que des associations de consommateurs, qui devrait prochainement démarrer. Les représentants de la Direction des affaires économiques (ci-après « la DAE ») ont précisé en audition qu’il était convenu, une fois la délibération adoptée de revenir vers les acteurs consultés »<sup>4</sup>.
5. Dès lors, la présente saisine du gouvernement consiste à solliciter l’avis de l’Autorité sur l’opportunité d’élargir la liste de l’annexe 4 aux « pièces détachées ou de rechanges automobiles » et l’invite à se prononcer, le cas échéant, « *sur la confirmation du caractère excessif des marges de nombreux produits qui relèvent de ce secteur et peut être pointer les pièces qu’ils seraient nécessaires de régler* »<sup>5</sup>.
6. En vertu du fait que la saisine a été déposée par le Gouvernement sur la base de l’article Lp 411- 1 du code de commerce, l’Autorité a, dans le présent avis, circonscrit son analyse à la question de l’encadrement des prix « des pièces détachées ou de rechanges automobiles », pour examiner la compatibilité du projet de délibération avec les limites posées par l’article Lp. 411- 2 du code précité en matière de réglementation des prix.
7. L’analyse de l’Autorité s’est appuyée sur l’audition des représentants du service des prix de la DAE, en leur qualité de référents dans la préparation du texte, ainsi que sur celle des représentants de l’association UFC que Choisir, afin de disposer d’une vision des problématiques rencontrées par les consommateurs. Ces deux auditions ont été complétées par celles de professionnels du secteur automobile, positionnés sur le marché amont, d’une part, avec le représentant du syndicat des importateurs distributeurs de pièces détachées automobiles de Nouvelle-Calédonie (ci-après « le SIDPAD ») et, d’autre part, sur le marché aval avec le représentant de l’association des réparateurs automobiles (ci-après « l’ARA »).

---

<sup>2</sup> Voir le courrier de saisine du président du Gouvernement du 7 juillet 2021 (annexe 1, cote 2) ainsi que l’accusé de réception délivré par le bureau de la procédure (annexe 3, cote 13).

<sup>3</sup> Voir le rapport au Congrès de la Nouvelle-Calédonie du 21 juin 2023 (annexe 2, cote 4).

<sup>4</sup> Voir le courriel de réponse de la DAE du 2 septembre 2023 (annexe 6, cote 19).

<sup>5</sup> *Ibid.*

8. Dans le cadre de la présente saisine, l'Autorité a tenu compte des préoccupations énoncées par le Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie en matière d'accessibilité des pièces détachées automobiles par les ménages calédoniens. Il a ainsi été possible de s'appuyer sur une étude de la DAE, s'échelonnant sur les mois de juin à octobre 2022.
9. Il convient de rappeler que lorsqu'elle est consultée pour avis, l'Autorité ne peut se prononcer que sur des questions de concurrence d'ordre général. Dans ce cadre, il ne lui appartient pas d'apprécier ni de qualifier des comportements individuels sur un marché au regard des articles Lp. 421-1 ou Lp. 421-2 du code de commerce, pas davantage de définir les marchés pertinents concernés.
10. En application de l'article Lp. 411-1, l'Autorité dispose d'un délai de 30 jours ouvrés pour rendre son avis.
11. En complément des saisines obligatoires de l'Autorité et du comité de l'observatoire des prix et des marges prévues expressément à l'article Lp. 411-2, le projet de délibération a d'ores et déjà fait l'objet d'un examen en commission de la législation et de la réglementation économiques et fiscales (CLREF)<sup>6</sup> et serait par ailleurs examiné lors de la session de la commission permanente du 3 novembre 2023, examen initialement programmé le 17 octobre 2023 mais repoussé<sup>7</sup>.
12. Après avoir présenté le projet de délibération en cause (I) ainsi que le secteur de pièces détachées et de rechange automobiles en Nouvelle-Calédonie (II), l'Autorité examinera d'une part, les critères d'éligibilité au dispositif législatif d'encadrement des prix prévus par l'article Lp. 411-2 du code de commerce et d'autre part, l'impact concurrentiel de la réglementation concernée, puis elle formulera des recommandations (III).

---

<sup>6</sup> Voir le procès-verbal d'audition de la DAE su 27 septembre 2023 (annexe 8, cote 35).

<sup>7</sup> Voir le courriel de réponse de la DAE du 16 octobre 2023 (annexe 9, cote 46).

## I. Le contenu du projet de délibération

---

13. Le projet de délibération s'inscrit dans le cadre des travaux menés par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie pour répondre aux problématiques de vie chère auxquelles sont confrontés les calédoniens, exacerbées par la crainte d'une contagion de l'inflation sur le territoire, à l'image des phénomènes observés en Europe. Aussi le Gouvernement poursuit-il l'objectif de réduire le montant du budget des ménages consacré à l'entretien et aux réparations automobiles à travers une réglementation du prix des pièces détachées et de réparation.
14. Le projet de délibération, objet de la présente demande d'avis, vient principalement ajouter « les pièces détachées automobiles à la liste des produits et des services ou des familles de produits ou de services » listés à l'annexe 4 du code de commerce et, dont les prix sont susceptibles d'être réglementés.

### *A. Le projet de modification de l'annexe 4-1A du code de commerce dépasse le cadre des seules pièces détachées ou de rechange automobiles*

15. Le projet de délibération soumis à l'avis de l'Autorité ne comporte que deux articles tendant à remplacer l'annexe 4-1A du code de commerce par la nouvelle version accompagnant le projet de délibération.
16. La seule évolution de l'annexe proposée, par rapport à son ancienne version, est l'introduction, en page 2, des « pièces détachées ou de rechange automobiles » parmi la « *liste de produits alimentaire et non alimentaires de première nécessité ou de grande consommation, d'origine locale ou importée, (définie et codifiée selon la nomenclature douanière) et des prestations de service* ».
17. Les produits placés sur cette liste peuvent faire l'objet de prix réglementés, par dérogation au principe général de la liberté des prix. En conséquence, l'introduction des « pièces détachées ou de rechange automobiles » dans l'annexe 4-1A du code de commerce implique que le prix de ces produits pourra être réglementé sur le fondement de l'article Lp. 411-2 du code de commerce et, de ce fait, déroger au principe de libre détermination des prix.
18. A ce stade, il est utile de relever que, contrairement aux autres produits ou prestations de service listés dans l'annexe 4-1A et qui sont désignés par un chapitre unique de la nomenclature douanière<sup>8</sup>, voire pour la plupart, par un tarif douanier spécifique, les pièces détachées ou de rechange automobiles sont définies par les chapitres 81 à 87 de la nomenclature douanière, soit 7 chapitres.
19. En d'autres termes, la plage douanière visée en référence, qui comporte en tout 29 708 tarifs douaniers différents, couvre un périmètre beaucoup plus large que celui des seules pièces détachées automobiles<sup>9</sup>. Les chapitres 81 à 87 de la nomenclature douanière concernent en effet une grande variété de produits issus ou fabriqués à partir de divers métaux mais qui ne présentent pas de caractère de connexité immédiate ou de substituabilité avec les pièces détachées automobiles. Ce constat s'applique à quasiment l'intégralité des chapitres douaniers visés, notamment, à titre d'exemple :

---

<sup>8</sup> Seul l'item « Vêtements et accessoires du vêtement en bonneterie » couvre deux chapitres.

<sup>9</sup> Une demande d'information, restée sans suite, a été adressée à la direction des douanes de Nouvelle-Calédonie pour apprécier le périmètre ainsi que les caractéristiques douanières des pièces détachées automobiles. Voir le courriel du 3 octobre 2023 adressé aux douanes (annexe 18, cote 103).

- Au chapitre 82, les outils et outillage<sup>10</sup>, articles de coutellerie et couverts de table en métaux communs ; parties de ces articles, en métaux communs ;
  - Au chapitre 83, les ouvrages divers en métaux communs<sup>11</sup> ;
  - Au chapitre 84, les réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques ; parties de ces machines ou appareils.
20. Seul le chapitre 87, intitulé « Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires » fait référence aux pièces détachées automobiles, lesquelles sont destinées aux véhicules automobiles, précisément les chapitres 87.01 à 87.05 de la nomenclature douanière<sup>12</sup>.
21. L'objet de la délibération n'est donc pas en adéquation avec la nomenclature douanière visée.

***B. L'absence de définition des modalités de fixation des prix reflète la négociation non-encore aboutie avec les acteurs concernés***

22. Pour mémoire, à l'occasion de l'adoption de la loi du pays n° 2018-10 du 7 septembre 2018, modifiant les dispositions du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie, les prix des pièces détachées automobiles, présentant un prix de revient licite supérieur à 5 000 F.CFP<sup>13</sup>, ont été soumis temporairement au dispositif de plafonnement des marges commerciales, constatées à une date donnée, mettant en pratique la modalité 5° de l'article Lp. 411-2 du code de commerce. Cette réglementation des prix a été entérinée par la délibération n° 350 du 7 septembre 2018<sup>14</sup>, s'agissant de l'inscription pour une période de 12 mois des pièces détachées ou de rechanges automobiles dans les mêmes conditions de forme que le présent projet<sup>15</sup>, et l'arrêté n° 2018-2459/GNC du 9 octobre 2018<sup>16</sup> fixant un coefficient de marge de 1,9 pour les importateurs-grossistes, y compris les concessionnaires, et 1,4 pour les détaillants, y compris les garagistes<sup>16</sup>.
23. Le contenu du projet de délibération actuel montre que le périmètre des pièces détachées automobiles visées par le projet de délibération n'est pas circonscrit, qu'il s'agisse :
- Des catégories de pièces ciblées, ce dont témoigne la page douanière particulièrement étendue, comme il a été indiqué précédemment ;

<sup>10</sup> A titre d'exemple, les bûches, pelles, pioches, scies à main, pinces, cisailles, outils de perçage, tournevis, outils de forage, outils à fraiser, couteaux, ciseaux, rasoirs...

<sup>11</sup> Cadenas, serrures, fermoirs, charnières, patères, coffres-forts, agrafes...

<sup>12</sup> Le chapitre 87.01 concerne les « Tracteurs », le 87.02 les « Véhicules automobiles pour le transport en commun de dix personnes ou plus, chauffeur inclus », le 87.03 les « Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport des personnes (autres que ceux du n°87.02), y compris les voitures du type "break" et les voitures de courses, le 87.04 les « Véhicules automobiles pour le transport des marchandises » et le 87.05 les « Véhicules automobiles à usages spéciaux, autres que ceux principalement conçus pour le transport des personnes ou de marchandises (dépanneuses, camions-grues, voiture de lutte contre l'incendie, camions-bétonnières, voitures balayeuses, voitures épanduses, voitures-ateliers, voitures radiologiques, par exemple) ».

<sup>13</sup> Les pièces détachées dont le prix de revient était inférieur à 5000 F.CFP ont été sorties du dispositif d'encadrement des taux de marges (article 19 de la loi compétitivité et prix).

<sup>14</sup> Délibération n° 350 du 7 septembre 2018 modifiant la délibération modifiée n° 14 du 6 octobre 2004 portant réglementation économique et portant application de la loi du pays n° 2018-10 du 7 septembre 2018 modifiant les dispositions du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie, de la loi du pays n° 2016-15 du 30 septembre 2016 et adoptant d'autres dispositions.

<sup>15</sup> A savoir les chapitres 81 à 87.

<sup>16</sup> Parallèlement, en application de l'arrêté n° 2018-2231/GNC du 11 septembre 2018, les prix de la main d'œuvre automobile concernant la réparation des véhicules et des camionnettes (mécanique, tôlerie, peinture), soumis au régime de la liberté contrôlée, ont été déplacés sous le régime de la liberté surveillée (obligation de dépôt des tarifs pratiqués auprès de la DAE).



- Des catégories de véhicules concernés : extension ou non au champ des deux roues, des camionnettes, des voitures... ;
  - Des publics concernés : consommateurs, professionnels du secteur automobile, professionnels en dehors du secteur automobile mais considérés comme rouleurs ou grand utilisateurs...<sup>17</sup>
24. Les représentants de la DAE ont indiqué que le projet n'excluait pas la possibilité d'inclure les pièces des véhicules de certaines catégories de professionnels, à l'instar des rouleurs du BTP, qui ont déjà revendiqué par le passé un régime tarifaire préférentiel sur leurs pièces détachées<sup>18</sup>. Dans un premier temps, toutefois, le champ de la réglementation envisagée concernerait les véhicules des particuliers d'une part et les pièces d'entretien automobile d'autre part, estimant que le « secteur étudié, qui correspond à celui du projet de texte soumis pour avis, devrait en toute logique s'arrêter aux véhicules des particuliers puisque les produits de grande consommation sont rattachables aux seules dépenses des ménages »<sup>19</sup>.
25. Pour autant, le projet de délibération ne raccorde pas l'encadrement tarifaire envisagé aux catégories de véhicules rattachées à la détention d'un permis de conduire, et plus précisément au permis B, par exemple<sup>20</sup>.
26. Par ailleurs, selon l'article Lp. 411-2 du code de commerce, il revient au Gouvernement de sélectionner la méthode de réglementation parmi les options ci-dessous :
- 1° fixer le prix de ces produits et prestation en valeur absolue ;
  - 2° instaurer une marge maximale par application d'un coefficient ou par une marge commerciale en valeur absolue, au coût de revient licite ou au prix d'achat net (déduction faite des remises de toute nature) ;
  - 3° appliquer un taux directeur de révision annuel ;
  - 4° exiger un engagement annuel de stabilité ou de baisse des prix ou des marges ;
  - 5° appliquer un coefficient maximum appliqué à un prix de vente ou une marge antérieurement pratiqués, et dont la date de référence est fixée par arrêté du Gouvernement ;
  - 6° instaurer un régime de liberté surveillée ou de liberté contrôlée<sup>21</sup>.
27. Toutefois, le projet de délibération soumis à l'avis de l'Autorité ne comprend pas les modalités d'application envisagée. Selon les représentants de la DAE, cette absence de précision résulte d'un manque de consensus, à ce stade, avec les acteurs du secteur sur la manière de procéder.
28. En effet, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a engagé, à la fin de l'année 2022, une consultation des acteurs économiques et institutionnels en sollicitant l'avis du conseil économique, social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie (CESE-NC), du mouvement

<sup>17</sup> Voir le procès-verbal d'audition de la DAE (annexe 8, cote 34).

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> Outre le permis B, le site internet de la DITTT recense 8 catégories de permis. Le permis voiture de tourisme (B) : véhicule comportant, outre le siège du conducteur, moins de 8 places assises et d'un PTAC (Poids Total autorisé en Charge) n'excédant pas 3500 Kg. Peut y être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 Kg. Lors de leur audition, les représentants de la DAE ont estimé que cette corrélation pourrait être « une manière intéressante de réfléchir au périmètre du texte » en vue d'en sortir les véhicules nécessitant un permis spécifique comme les poids lourds, les motocycles, les véhicules ou encore les scooters de petite cylindrée.

<sup>21</sup> Dans le cadre d'un régime de liberté surveillée, les prix sont déposés auprès du service compétent du gouvernement au moins quinze jours avant leur entrée en vigueur et dans celui d'une liberté contrôlée, les demandes de revalorisation tarifaire sont soumises à l'accord préalable du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

des entreprises de Nouvelle-Calédonie (MEDEF-NC) et de la chambre de commerce et d'industrie de Nouvelle-Calédonie (CCI-NC)<sup>22</sup>.

29. Selon le représentant du SIDPAD, le Gouvernement a privilégié le projet de réglementation du prix de ces pièces en raison de l'échec du projet de « panier de prix de pièces détachées automobiles » qui, à l'instar de la méthodologie appliquée pour les accords interprofessionnels du Bouclier Qualité -Prix et les 60 produits à prix mini, « s'est révélé infructueux pour le secteur des pièces autos »<sup>23</sup>.
30. Il ressort de ces éléments de contexte que le projet de délibération soumis pour avis à l'Autorité constitue le premier étage d'un chantier réglementaire visant à encadrer à terme les prix des pièces détachées ou de rechanges automobiles, selon des modalités qui restent, à ce stade, indéfinies précisément.

## II. Le secteur des pièces détachées et de rechange automobiles en Nouvelle-Calédonie

---

31. Le secteur des pièces détachées et de rechange automobiles en Nouvelle-Calédonie présente de fortes similitudes avec celui de la Polynésie française. Il a donc été possible de s'appuyer sur le récent avis de l'Autorité polynésienne de la concurrence sur l'organisation et le fonctionnement concurrentiel de ce secteur<sup>24</sup>, pour compléter les éléments transmis par la DAE et l'enquête menée par le service d'instruction auprès des différents acteurs calédoniens concernés.
32. En l'espèce, il y a lieu de distinguer le marché amont de l'approvisionnement et de la distribution de pièces détachées automobile (A) et le marché aval de l'entretien et de la réparation automobile (B) et de souligner que les imperfections de marché constatées relèvent de problématiques réglementaires (C).

### A. Un marché amont concurrentiel présentant une segmentation entre les réseaux « concessionnaires » et « indépendants »

#### 1. La présence de nombreux opérateurs

33. Comme illustré dans le schéma ci-dessous, les opérateurs actifs sur le marché de l'approvisionnement et de la distribution en pièces détachées, importent des pièces détachées de différentes catégories afin de les commercialiser à différents segments de clientèle : les garagistes (agrés constructeur, indépendants de mécanique générale et indépendants spécialisés), les professionnels, collectivités disposant d'une flotte de véhicules professionnels, les assureurs ou encore les particuliers disposant d'une expertise suffisante pour procéder au remplacement de la pièce par eux-mêmes.

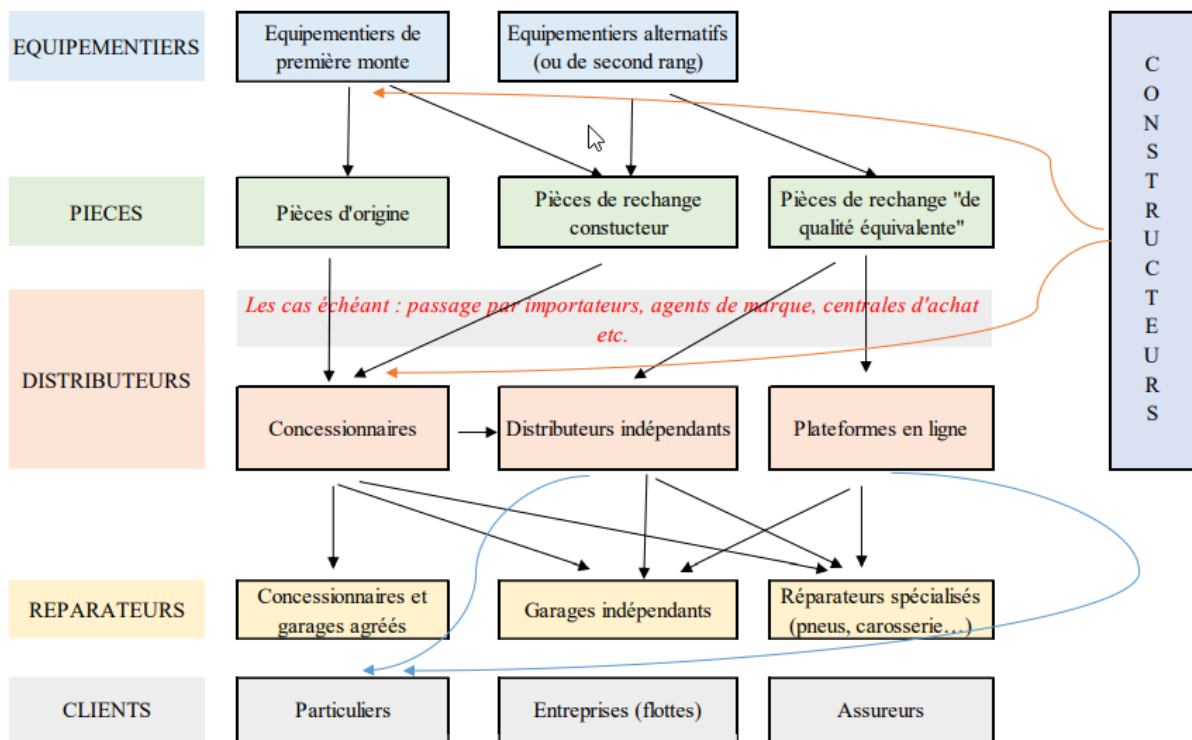
#### Présentation de l'organisation du circuit d'approvisionnement en pièces détachées automobile

---

<sup>22</sup> Voir les avis du CESE-NC, du MEDEF-NC et de la CCI-NC (annexes 15, 16 et 17, cotes 86 à 101).

<sup>23</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 73).

<sup>24</sup> Avis de l'autorité polynésienne de la concurrence [n° 2021-A-04 du 23 décembre 2021](#) sur le fonctionnement concurrentiel du secteur de la réparation et du commerce de pièces détachées pour véhicules motorisés.



Source : Schéma extrait de l'avis n° 2021-A-04 de l'APC, page 26.

34. S'agissant marché de produits, le représentant du SIDPAD a souligné l'importance de distinguer les pièces détachées automobiles selon leur typologie<sup>25</sup> :
- Les pièces « constructeur » sont des pièces estampillées avec la référence du constructeur ;
  - Les pièces « adaptables de qualité d'origine » ne sont pas estampillées avec le logo de la marque mais présentent les mêmes caractéristiques que les « pièces constructeur ». Bien qu'elles ne disposent pas du logo, elles correspondent au cahier des charges du constructeur ;
  - Les pièces « adaptables » ne répondent pas forcément aux exigences du cahier des charges du constructeur et ne permettent pas de bénéficier d'une éventuelle « garantie constructeur » ;
  - Les pièces « reconditionnées » peu disponibles sur le territoire en raison de la faible mise à disposition de matière pour pouvoir reconditionner d'autres éléments ;
  - Les pièces d'occasion.
35. Cette catégorisation des pièces détachées automobiles influe sur l'organisation du marché amont de l'approvisionnement qui s'articule autour de deux canaux de distribution :
- Le canal dit « constructeur », regroupant les concessionnaires, et
  - Le canal dit « indépendant », regroupant les distributeurs autonomes implantés sur le territoire<sup>26</sup>.
36. En matière de fourniture de pièces détachées, le canal constructeur approvisionne en pièces détachées le réseau agréé (concessionnaire) et les équipementiers, lesquels vendent

<sup>25</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 74).

<sup>26</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant de l'ARA (annexe 11, cote 58).

généralement les pièces fabriquées aux distributeurs indépendants et, par suite, aux réparateurs indépendants (« canal indépendant »).

37. Les concessionnaires importent uniquement les pièces détachées des marques qu'ils commercialisent en Nouvelle-Calédonie, se retrouvant pour chacune d'elle avec une interface unique. Les importateurs indépendants, quant à eux, importent des pièces détachées de toutes marques et se retrouvent donc en négociation avec une multitude de fournisseurs équipementiers<sup>27</sup>, sauf à ce qu'ils se soient spécialisés dans un type de pièce spécifique<sup>28</sup>.
38. En outre, les importations des professionnels du secteur peuvent être complétées, de manière résiduelle, par des approvisionnements d'opportunité, réalisés en direct par certains garagistes<sup>29</sup> et particuliers. Toutefois, les particuliers qui procèdent à l'achat sur internet de pièces détachées sont susceptibles de se heurter à un refus d'installation opposé par les garagistes qui sont frileux à engager leur responsabilité contractuelle sur des pièces dont ils ignorent l'origine<sup>30</sup>.
39. Parmi les opérateurs calédoniens présents au stade de l'approvisionnement en pièces détachées automobiles, on peut citer, pour les importateurs indépendants multimarques : la SFAC, NPS, ATECO, ACS (garage Guyader), Repco, Otodis (groupe CIPAC), Codima AutoDistribution (groupe GBH) ainsi que OCD, BNS, Axauto et APS, toutes quatre rattachées au groupe Dumay<sup>31</sup>. Pour le « canal concessionnaire », on retiendra les principaux groupes que sont le groupe Dang (Toyota), le groupe Jeandot (Renault, Volkswagen, Ford, Kia), Pentecost (Mercedes, Subaru, DS) et Hickson (Mazda)<sup>32</sup>.
40. L'Autorité observe donc que les différentes pièces automobiles, détachées ou de rechange, sont importées sur le territoire calédonien par différents opérateurs et par différents canaux. En particulier, le canal indépendant ne semble pas présenter de carence de la concurrence, le marché comptant un nombre conséquent d'opérateurs, dont les plus significatifs sont intégrés à des groupes présents plus largement dans l'économie calédonienne.

## **2. Des prix affectés par des niveaux de marges variables et un empilement des coûts**

41. A l'appui de sa saisine pour avis, le Gouvernement a transmis une note de la DAE dressant « un état des lieux des prix et des marges pratiqués dans le secteur des pièces détachées automobiles », analysant la structure tarifaire d'un panier de pièces détachées d'entretien automobile, parmi les plus consommées<sup>33</sup>, sur les modèles automobiles citadine et pick-up.
42. L'étude montre que le coefficient de marge moyen des importateurs sur un échantillon de produits est de 2,37, niveau supérieur au coefficient de marges maximum de 1,9 fixé pour les importateurs grossistes au moment de la mise en place de la TGC en octobre 2018 et pour une durée d'un an.

---

<sup>27</sup> En conséquence, les importateurs indépendants disposent d'un stock de pièces conséquent présentant en moyenne une valorisation à 300 millions F.CFP. Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 76).

<sup>28</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 78).

<sup>29</sup> Sur ce point, le représentant de l'ARA a indiqué en audition que ce phénomène s'était développé depuis quelques temps mais qu'au préalable une étude de prix est effectuée auprès des importateurs afin de mesurer l'opportunité de procéder à un approvisionnement en direct. Voir le procès-verbal d'audition du représentant de l'ARA (annexe 11, cote 62)

<sup>30</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant de l'ARA (annexe 11, cote 61).

<sup>31</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 75).

<sup>32</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant de l'ARA (annexe 11, cote 58).

<sup>33</sup> Ont notamment été retenues dans la constitution de ce panier : les plaquettes de frein, les disques de frein, la pompe à eau, le filtre à air, le filtre à huile, le triangle avec rotule et l'alternateur.

43. L'étude fait néanmoins apparaître que les structures tarifaires des opérateurs sont variables, selon le mode d'approvisionnement utilisé. Ainsi, la voie aérienne, beaucoup plus onéreuse que la voie maritime, affecte inégalement le coût de revient d'un produit. Dans son avis [n°2020-A-07 du 28 décembre 2020](#), relatif à la structure des prix des produits de grande consommation en Nouvelle-Calédonie, l'Autorité a souligné que l'acheminement par fret maritime permettait une répartition plus « indolore » des coûts sur les produits, d'autant plus si le container est fortement valorisé<sup>34</sup>.
44. De la même manière, les marques et modèles commercialisés font varier les prix pratiqués par les professionnels. Le « canal constructeur » commercialise en effet des pièces détachées de marque d'origine constructeur, réservées au réseau agréé constructeur, tandis que le « canal indépendant » commercialise des pièces adaptables moins coûteuses.
45. Il ressort également des données chiffrées contenues dans la note que le coefficient de marge moyen observé sur le panier de produits considérés est de 2,37 avec une variabilité allant de 1,82 à 2,68 selon les produits étudiés comme en témoigne le tableau ci-dessous.

Coefficients de marge moyens constatés sur l'ensemble du panier de produits

Coefficients de marge moyens sur les produits du panier									
Citadine					Pick-up				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1,82	2,43	2,23	2,64	2,50	2,09	2,44	2,38	2,50	2,68
<b>Coefficient de marge moyen : 2,37</b>									

*Source : Données extraites de la note de la DAE, page 3*

46. Cette analyse des marges agrégées, affinée par catégorie d'importateur, confirme l'importance de cette segmentation de marché. Ainsi, l'étude indique que « *concernant les importateurs non rattachés aux concessions, les coefficients de marge pratiqués peuvent varier entre 1,19 et 2,98* » et que « *pour ce qui est des concessionnaires, ces derniers appliquent des coefficients allant de 1.95 à 3.61 (...) avec en moyenne un coefficient de 2.59* »<sup>35</sup>.
47. Entendu en audition, le représentant du SIDPAD a néanmoins nuancé ces chiffres et s'est interrogé sur la finesse de l'analyse en indiquant : « *Tout est relatif. C'est trop élevé par rapport à quoi ? (...) ce qui nous intéresse, c'est effectivement ce qui nous reste à la fin du mois. Il ne faut pas confondre le niveau des coefficients et ce qu'il reste à la fin pour gagner sa vie. Il faut analyser les bénéfices qui sont dégagés* »<sup>36</sup>.
48. Il apparaît, en outre, que l'application de coefficients de marge élevés est renforcée par l'évolution à la hausse des coûts des matières premières, causée par un contexte international inflationniste, qui renchérit inévitablement les prix d'achat des pièces automobiles. Enfin, les prix pratiqués comprennent également l'intégralité des frais de la chaîne logistique, que l'Autorité a déjà eu l'occasion d'examiner dans le cadre de l'avis n°2020-A-07 précité.

<sup>34</sup> A contrario, approvisionnement par voie aérienne, généralement réservé à des produits coûteux ou des commandes spécifiques, verra son coût plus fortement impacté.

<sup>35</sup> Voir la note de la DAE sur les pièces détachées (annexe 7, cote 25).

<sup>36</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 83).

49. Cet empilement de coûts affecte naturellement le prix des pièces détachés, comme tend à le démontrer l'exemple suivant :

Impact du coefficient de marge et de l'application de la fiscalité sur un  
alternateur en réseau concessionnaire

Alternateur	Prix de revient	Coefficient de marge			Prix de vente HT	TGC			Prix de vente TTC
Citadine	30 755 F.CFP	X	2,4	=	73 812 F.CFP	X	22%	=	90 051 F.CFP

*Source : Données extraites de la note de la DAE, page 5*

50. Les représentants de la DAE auditionnés ont admis que les éléments recueillis méritaient d'être complétés par une analyse financière de la structure des coûts (imputables aux frais de la chaîne logistique) et des charges (principaux postes de charge pesant sur les professionnels) supportés par les opérateurs afin de déterminer si les marges pratiquées s'inscrivent ou non dans le renforcement de positions capitalistiques.
51. De plus, il est ressorti des débats en séance devant l'Autorité que les marges examinées par la DAE dans sa note sont des marges brutes et qu'il n'est pas possible d'en déduire, en l'état, l'existence de marges excessives.
52. En définitive, sur le marché amont, il convient d'une part de constater le caractère concurrentiel de ce marché et de nuancer les niveaux de marges qualifiés d'« excessifs » par le gouvernement.

***B. Le marché aval bénéficiant d'une animation concurrentielle importante et de tarifs inférieurs à la métropole en matière de prestations de réparation et d'entretien***

**1. Un marché aval pluriel et ouvert**

53. Le réseau des réparateurs, qui s'approvisionnent en pièces détachées dans le cadre de leur activité, se segmente également entre les concessionnaires ou garages agréés et les garages indépendants n'étant rattachés à aucune enseigne. Selon les déclarations du représentant du SIDPAD, le marché calédonien se divise quasiment à part égale entre ces deux canaux<sup>37</sup>.
54. Des degrés de concurrence différents sont toutefois observés entre ces deux sous-segments du marché des pièces détachées et d'entretien automobile. Il ressort en effet des déclarations du représentant de l'ARA que la structure de marché est plus ouverte chez les indépendants que chez les concessionnaires qui disposent d'un statut privilégié à plusieurs égards.
55. De fait, les concessionnaires sont en mesure de profiter de leurs relations étroites avec les constructeurs de marque, de leurs connaissances techniques très privilégiées des véhicules et des clauses liées à la garantie constructeur des gammes de leurs marque, ce qui leur permet de s'imposer comme interlocuteur obligé pour les consommateurs. Ainsi, les concessionnaires disposent d'avantages qui leur permettent de s'assurer une forme de monopole sur la vente de certaines pièces et la maintenance des véhicules. Ce phénomène est par ailleurs renforcé par l'arrivée sur le marché de nouveaux modèles de véhicules dont l'entretien et la réparation nécessitent une documentation spécifique et des bancs diagnostics auxquels seuls les

<sup>37</sup> *Ibid.*, cote 78.

concessionnaires ont accès. Le recours aux concessionnaires se trouve parfois inévitable ce qui limite la pression concurrentielle que les garagistes indépendants peuvent exercer sur les concessionnaires<sup>38</sup>.

56. Il existe également une différence significative du degré de concurrence selon le caractère substituable ou spécifique des pièces. Ainsi, plus le produit est courant, plus le secteur apparaît concurrentiel et les consommateurs disposent d'un large choix en termes d'offre.
57. Il ressort néanmoins de l'instruction menée par l'Autorité que le marché aval des réparateurs automobiles est largement ouvert et pluriel. On y distingue les réparateurs spécialisés, proposant uniquement le remplacement de pneumatiques, les réparations carrosserie, les opérations de maintenance programmées... des réparateurs généralistes, tels que les « fastfitters » comme Midas, Speedy qui, selon les déclarations du représentant du SIDPAD, « commencent néanmoins à faire des opérations un peu plus poussées »<sup>39</sup>.
58. Les chiffres du tableau ci-dessous attestent en effet de la multitude d'acteurs présents sur le marché :

Ventilation des établissements d'entretien et de réparation automobile  
par spécialisation

Type de garage	Nombre d'établissements
Fabrication de carrosserie	1
Fabrication de remorques et semi-remorques	2
Réparation automobile d'autres véhicules automobiles : carrosserie	4
Réparation automobile d'autres véhicules automobiles : électricité, électronique	2
Réparation automobile d'autres véhicules automobiles : entretien courant	22
Réparation automobile d'autres véhicules automobiles : mécanique	34
Réparation automobile de véhicules automobiles légers : carrosserie	65
Réparation automobile de véhicules automobiles légers : électricité, électronique	3
Réparation automobile de véhicules automobiles légers : entretien courant	183
Réparation automobile de véhicules automobiles légers : mécanique	277
Réparation de motocycles	23
<b>Total</b>	<b>616</b>

*Source : Chambre des métiers et de l'artisanat*

59. Par ailleurs, il ressort de l'instruction que de nouveaux concurrents émergent régulièrement sur le territoire tandis que certains particuliers s'approvisionnent de manière autonome en pièce détachées, auprès des grossistes ou directement auprès de sites marchands spécialisés. Il s'agit donc d'un secteur où la concurrence se fait de plus en plus ressentir pour les professionnels.
60. Sur le plan géographique, la majorité des concessionnaires et garages se concentre dans la Province Sud et plus spécifiquement dans la zone du Grand Nouméa (79%). L'essentiel des garages se trouve donc dans la région la plus peuplée du territoire, la Province Nord ne comptabilisant que 16,7% des établissements et la Province des Iles seulement 4,2%.

<sup>38</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant de l'ARA (annexe 11, cotes 58 et 59) et le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 77).

<sup>39</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 79).

## Répartition des établissements d'entretien et de réparation automobile par province

Province	Nombre d'établissements
Province des Iles	26
Province Nord	103
Province Sud	487
<b>Total</b>	<b>616</b>

*Source : Chambre des métiers et de l'artisanat*

61. Si les habitants de la Province Nord, de la côte Est du territoire et des îles Loyauté disposent de moins de choix et de solutions lorsqu'il s'agit d'obtenir des pièces détachées pour réparer et entretenir leur véhicule, le manque d'offre classique tend à être compensé par le développement de certains services fournis notamment par les stations-services et quelques commerces généralistes revendant des pièces détachées<sup>40</sup>.
62. Par ailleurs, ce maillage hétérogène du territoire dans le secteur des pièces détachées reste le reflet d'une répartition inéquitable de la majorité des services fournis en Nouvelle-Calédonie et n'est donc pas forcément synonyme d'altération de la concurrence.
63. L'Autorité observe donc que, dans la limite des rigidités exposées, le marché aval de l'entretien et de la réparation automobile bénéficie d'une animation concurrentielle importante.

### **2. Des tarifs variés et inférieurs à ceux pratiqués en métropole pour les prestations de réparation et d'entretien**

64. Parallèlement à l'étude des marges, la note précitée de la DAE examine les taux horaires de la main d'œuvre automobile, soumis au régime de la liberté surveillée des prix<sup>41</sup> et qui sont classés en plusieurs catégories, notamment :
  - la main d'œuvre T1 (mécanique générale) ;
  - la main d'œuvre T2 (mécanique spécialisée) ;
  - la main d'œuvre T3 (mécanique haute spécialisée), tôlerie et de peinture.
65. Entre 2018 et 2022, les professionnels du secteur ont sollicité des revalorisations tarifaires à 54 reprises, aboutissant à une « *hausse moyenne globale de 20 % sur toutes les prestations de réparation de véhicule* »<sup>42</sup>.
66. D'après les éléments communiqués, les écarts de prix peuvent être du simple au double, notamment chez les garagistes indépendants. Selon les chiffres avancés par les professionnels consultés, certains d'entre eux pratiquent « *un taux horaire de 5 000 F. CFP mais en général le prix moyen est aux alentours de 7 000 F.CFP (T1) et 7.700 F.CFP (T2)* »<sup>43</sup> En comparaison, les tarifs des concessionnaires s'établissent autour de 8 000 / 9 000 F. CFP<sup>44</sup>.

<sup>40</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 79) et le procès-verbal d'audition du représentant de l'ARA (annexe 11, cote 61).

<sup>41</sup> Le régime de la « liberté surveillée » est une des modalités d'encadrement des prix prévu au I de l'article Lp. 411-2 du code de commerce et suppose que les prix doivent être déposés auprès de la DAE au moins quinze jours avant leur entrée en vigueur.

<sup>42</sup> Dans le détail, les taux de tôlerie ont subi une hausse de 15%, les taux de mécanique (T1, T2 et T3) ont quant à eux augmenté de 26%. En ce qui concerne les taux de peinture, une évolution de 22% est constatée. Voir la note de la DAE sur les pièces détachées (annexe 7, cote 27).

<sup>43</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant de l'ARA (annexe 11, cote 65).

<sup>44</sup> *Ibid.*

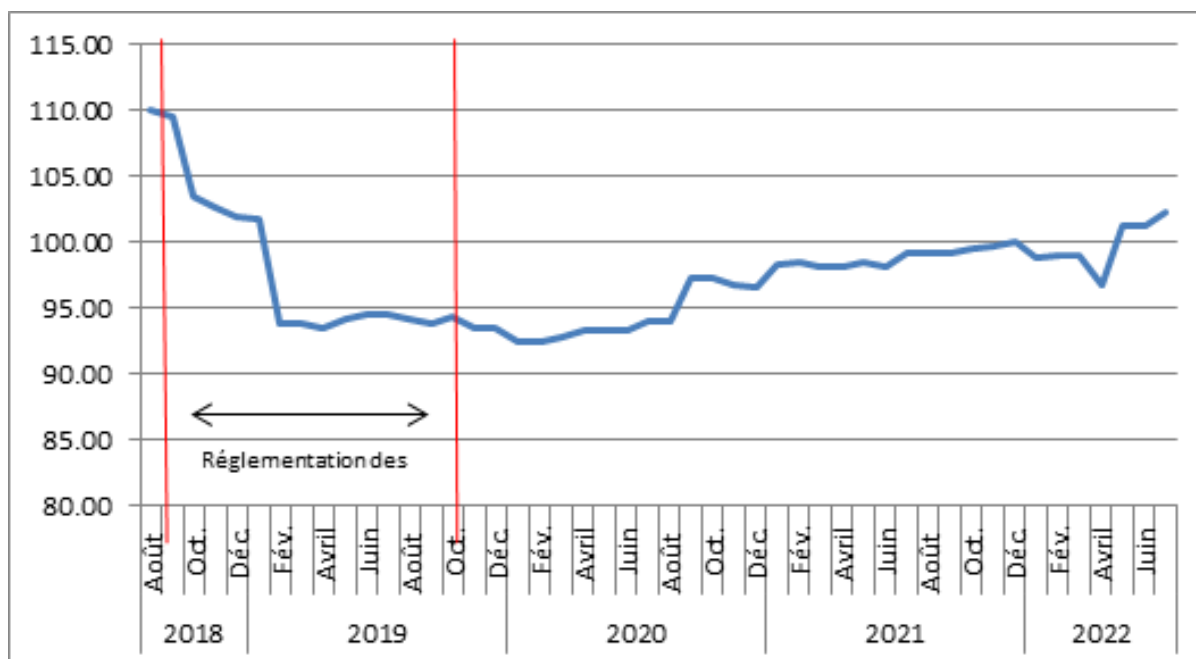


67. Les données de mécanique automobile de l'INSEE montrent que l'élévation des tarifs du taux horaire de la main d'œuvre automobile mise en exergue par la DAE ne semble pas s'inscrire dans un phénomène isolé. Le tarif de la main d'œuvre en France métropolitaine subit en effet une envolée exponentielle à partir de 2020, très certainement tirée à la hausse par les chocs conjoncturels intervenus ces trois dernières années.
68. Pour autant, lors de son audition, le représentant de l'ARA a souligné que les niveaux des taux horaires de la main d'œuvre automobile pratiqués en Nouvelle-Calédonie étaient relativement bas, comparativement à ceux qui existent dans l'hexagone. Il estime que les tarifs relevés en Nouvelle-Calédonie sont « *loin des tarifs pratiqués en France. Le tarif horaire mécanique, il y a 2 ans, était de 102,60 euros [environ 12 300 F. CFP] sur de la T1 et T2 et 114 euros [environ 13 700 F.CFP] pour de la T3. Ici, sur du T3 on est sur du 8 200 pour les indépendants, il faut compter 11 000 ou 12 000 pour les concessionnaires* »<sup>45</sup>.
69. De fait, l'enquête de comparaison spatiale des prix réalisée par l'institut de la statistique et des études économiques (ci-après « l'ISEE ») en 2022, confirme que les dépenses de transports et des « autres biens et services », sont en Nouvelle-Calédonie respectivement moins onéreuses de 6% et 12% par rapport à la métropole. L'étude précise que le « *transport était le poste qui présentait le moins d'écart avec la France métropolitaine avec un indice de Fisher de 2 % en 2015. C'est cependant la première fois qu'il ressort inférieur en Nouvelle-Calédonie* » (soulignements ajoutés).
70. Le Gouvernement soumet par ailleurs un ensemble de données chiffrées<sup>46</sup> qui lui permet d'arriver à la conclusion que les dépenses d'entretien de véhicules particuliers en général, et de pièces détachées automobiles en particulier, s'inscriraient dans une tendance haussière dans le budget des ménages.
71. Plus précisément, une étude de l'ISEE réalisée en 2020 fait apparaître un déclassement du poste « achats de véhicules » au profit de celui lié aux « frais d'utilisation des véhicules », élément qui permettrait de déduire que « *les ménages ont préféré s'investir davantage dans la maintenance de leur véhicule que dans le remplacement de celui-ci* »<sup>30</sup>.
72. En complément, il est indiqué dans le rapport du Gouvernement que sur « *le budget des ménages précité, les frais d'utilisation de véhicules dont pièces détachées et réparations représentent une dépense moyenne mensuelle par individu de 11 550 frs* »<sup>31</sup>, et que ce poste n'aurait cessé d'augmenter depuis la fin du contrôle des marges pour enregistrer une progression de 9,5% entre octobre 2019 et juin 2022, comme tend à le démontrer le graphique ci-après :

---

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> Données chiffrées en particulier statistiques, extraites de travaux de l'ISEE.



Evolution de l'indice des prix à la consommation – poste frais d'entretien

Source : Graphique extrait de la note de la DAE page 2

73. Cependant, l'Autorité constate que sur le marché aval de la réparation et de l'entretien des véhicules automobiles, la récente étude de l'ISEE précitée vient nuancer l'appréciation du Gouvernement en soulignant que les « transports, qui représentent 18 % des dépenses de consommation des ménages calédoniens, contre 14 % en France métropolitaine, sont globalement moins coûteux en Nouvelle-Calédonie. Le carburant et les frais de réparation et d'entretien s'y avèrent moins coûteux de 30% en moyenne » (soulignement ajouté)<sup>69</sup>.
74. Les professionnels auditionnés par l'Autorité ont également fait référence à cette étude pour comparer le contexte calédonien à celui de la métropole. Ainsi, le représentant du SIDPAD a indiqué que l'inflation de 9,5% enregistrée en Nouvelle-Calédonie est restée inférieure à la métropole où « l'inflation est de 12,5 sur les pièces détachées » et estimé que les professionnels ont « fourni des efforts pour éviter l'augmentation des prix par rapport à la métropole ». Selon lui, « la pièce détachée représente 1% du panier moyen des ménages en Nouvelle-Calédonie. Cela fait partie des 18% du panier moyen qui est consacré au transport. (...) On parle donc d'un impact qui restera assez limité »<sup>47</sup>.
75. Cette analyse a été corroborée par les avis du MEDEF-NC, de la CCI-NC qui mettent en exergue le poids relativement limité des pièces détachées automobiles dans le total des dépenses des ménages. Le CESE, se rapportant au rapport 2021 de l'ISEE, estime également que la part des pièces détachées dans le budget des ménages calédoniens est à relativiser.
76. Le rapport fourni par l'ISEE en 2021 montre en effet que, sur la dépense moyenne mensuelle des ménages pour leur frais d'utilisation de véhicule qui s'établit à 11 550 F. CFP, seulement 3 820 F. CFP sont consacrés aux pièces détachées et de réparations, avec une part propre aux pièces détachées s'élevant à 1 528 F. CFP. **La majeure part (66%) de la dépense mensuelle liée à l'utilisation du véhicule réside donc dans les frais d'essence.** Sur la base de ces données, les frais relatifs aux pièces détachées et à la réparation automobiles ne pèseraient pas plus de 2,2% dans les dépenses des ménages calédoniens :

<sup>47</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 81).

## Coefficients budgétaires, dépense moyenne et évolution réelle de la dépense mensuelle de transport par postes

	Coefficients budgétaires % du budget total		Coefficients budgétaires % du budget transport		Dépense moyenne mensuelle par individu (F.CFP constants 2008)		Évolution réelle (%) 2008-2019
	2008	2019	2008	2019	2008	2019	
<b>Dépense totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	-	-	<b>154 070</b>	<b>154 430</b>	<b>0,2</b>
Dépense de transport	19,1	18,5	100,0	100,0	29 590	31 070	5,1
Achat de véhicules	9,3	5,7	48,4	30,6	14 320	9 120	-36,3
dont Voitures neuves	5,3	2,7	27,5	14,4	8 140	4 310	-47,1
Voitures d'occasion	3,7	2,7	19,2	14,5	5 680	5 570	-1,9
Frais d'utilisation de véhicules	5,3	6,8	27,4	36,5	8 120	11 550	42,2
dont Pièces détachées et réparation	1,6	2,2	8,1	12,1	2 400	3 820	59,2
Carburant	3,6	4,3	18,6	23,1	5 500	7 660	39,3
Assurance véhicules	2,0	2,3	10,2	12,4	3 010	3 750	24,6
Service de transport	2,4	3,4	12,4	18,4	3 670	6 010	63,8
dont Services de transport aérien international	1,5	2,4	8,0	13,1	2 370	4 370	84,4
Services de transport par route (bus taxi)	0,3	0,6	1,7	3,3	510	1 060	107,8
Dessertes aérienne et maritime domestique	0,3	0,3	1,4	1,8	420	560	33,3
Autre transport	0,2	0,4	1,6	2,1	470	640	36,2

Source : Isee, enquêtes BCM 2008 et BDF 2019

Unités : %, F.CFP

*Source : Tableau extrait de la note de synthèse N°49 de l'ISEE - Enquête Budget des Familles - Nouvelle-Calédonie*

77. L'Autorité constate donc que, sur le marché aval des prestations et réparations automobiles, les prix pratiqués démontrent l'existence d'une réelle animation concurrentielle et d'une hausse des prix plus limitée qu'en métropole. Il y a donc lieu de relever que l'appréciation du Gouvernement se trouve relativisée par les différentes études de l'ISEE, qui, de surcroît, ne pointent pas de risque inflationniste élevé pour la Nouvelle-Calédonie.

### *C. Des imperfections de marché principalement liées à des problématiques d'ordre réglementaire*

78. Les professionnels du secteur font état de leur incompréhension au sujet de la réglementation applicable au secteur et notamment la fiscalité des pièces détachées automobiles. A titre d'illustration, le représentant du SIDPAD souligne également que « *la plupart des pièces importées sont à 22% (par ex. compresseurs, plaquettes et disques de freins), d'autres à 11% (par ex. parties de clim) et sinon quelques-unes à 3% (par ex. balais d'essuie-glace)* »<sup>48</sup>. Il en conclut que ces discordances sont difficilement explicables et « *qu'un taux de TGC unique serait bien plus simple pour tout le monde* »<sup>49</sup>.
79. Ce point est corroboré par le représentant de l'ARA qui explique : « *La TGC sur les pièces est de 11 % sur tout ce qui est filtration et freinage, sinon de 22%. Mais aucune uniformité, sur une même pièce, il peut y avoir une TGC de 11% chez un garagiste mais de 22% chez l'autre. A titre d'exemple, un turbo peut être taxé avec un taux de TGC à 11% ou à 22% selon sa classification douanière. Il faudrait donc unifier le code douanier pour les pièces automobiles et mettre un seul taux.* »<sup>50</sup>
80. De fait, les produits en cause sont assujettis à un taux supérieur de TGC de 22%, bien supérieur aux produits classifiés dans la délibération modifiée n° 14 du 6 octobre 2004. Par exemple, pour les pièces détachées reprises aux sous chapitres 8507 et 8708 la fiscalité oscille entre 22% et 67% comme en témoigne le tableau ci-dessous :

#### Fiscalité applicable sur les pièces détachées

Tarif douanier	Libellé	TGC	DD	TRM	TAP	Total
----------------	---------	-----	----	-----	-----	-------

<sup>48</sup> Ibid.

<sup>49</sup> Ibid.

<sup>50</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant de l'ARA (annexe 11, cote 61).

<b>8507</b> Accumulateurs électriques, y compris les séparateurs, même de forme carrée ou rectangulaire Batterie						
8507.10.20	Accumulateurs au plomb pour le démarrage des moteurs à piston à électrolytes gélifiés ou stabilisés	22%	10%	-	5%	<b>37%</b>
8507.10.99	Accumulateurs au plomb pour le démarrage des moteurs à piston autres, autres			30%		<b>67%</b>
<b>8708</b> Parties et accessoires des véhicules automobiles des n°s 87.01 à 87.05						
8708.30.00	Freins et servo-freins et leurs parties	22%	10%	-	-	<b>32%</b>
8708.70.00	Roues et leurs parties et accessoires					
8708.80.00	Systèmes de suspension et leurs parties (yc les amortisseurs de suspension)					
8708.92.80	Silencieux et tuyaux d'échappement comportant un pot catalytique			20%		<b>52%</b>
8708.92.90	Silencieux et tuyaux d'échappement autres					

*Source : ACNC, à partir de la nomenclature douanes et du fichier des mesures de régulation de marché*

81. L'application de taux de TGC différents (taux supérieur de TGC et TRM sur certains produits), aboutit donc à des discordances dans le meilleur des cas, voire à des distorsions de concurrence entre revendeurs sur le prix d'un même produit en raison d'un classement douanier différent.
82. De plus, il apparaît que certains produits, comme les batteries, sont assujettis, en sus de la fiscalité classique, à un taux de régulation de marché de 30% en raison d'une production locale effective à protéger. D'après le représentant du SIDPAD, cette protection de marché renchérirait le prix de revient import des batteries « *nouvelle génération avec des techniques plus poussées (batterie au gel, Rollover)* »<sup>51</sup>, alors même que le producteur ne dispose pas des équipements nécessaires à leur production.
83. Par ailleurs, des difficultés se posent également en raison des insuffisances de la réglementation. C'est le cas pour la « garantie constructeur » qui n'est pas encadrée en Nouvelle-Calédonie alors qu'elle est susceptible d'altérer le jeu de la concurrence. En effet, d'une part, la « garantie constructeur » est fortement susceptible d'affecter le comportement du consommateur qui tend à privilégier le réseau agréé, surtout dans les premières années de vie du véhicule, pour maintenir cette dernière. D'autre part, les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles ne sont pas réglementairement appréhendés alors qu'ils sont de nature à limiter la concurrence par des restrictions verticales.
84. Si ce point a été mis en lumière par l'autorité polynésienne de la concurrence dans le cadre de son avis n°2021-A-04 précité, qui relève notamment que les « *clauses contractuelles restreignant – même pendant la période de garantie - leur liberté de choix du prestataire et imposant le recours au concessionnaire pour toute prestation d'entretien ou de réparation (...) et qu'ils peuvent faire effectuer l'entretien et les réparations chez le professionnel de leur choix* »

<sup>51</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 80).

à condition de respecter le carnet d'entretien fourni par le constructeur et de remplacer les pièces par des pièces d'origine constructeur ou de qualité équivalente »<sup>52</sup>, il ressort des constats de l'Autorité que la Nouvelle-Calédonie est confrontée à des problématiques identiques.

85. Ainsi, le représentant du SIDPAD a fait état des difficultés d'approvisionnement qui pèsent sur les importateurs indépendants dans la mesure où ils sont empêchés d'accéder au marché des pièces détachées d'origine constructeur, soit parce que ces dernières sont réservées au réseau agréé constructeurs, soit parce que les constructeurs ne communiquent pas les informations nécessaires à l'identification et à l'importation desdites pièces par les opérateurs indépendants. Dans ces circonstances, certaines pièces, qualifiées de spécifiques, peuvent être considérées comme des pièces captives et, comme le résume le représentant du SIDPAD, « en termes de concurrence, c'est l'accès à l'information qui pose vraiment problème »<sup>53</sup>.
86. Selon l'association UFC-Que Choisir, auditionnée à l'occasion du présent avis, la difficulté d'accès aux pièces détachées ou de rechange est également entretenue par l'absence de réglementation sur l'économie circulaire qui autorise l'installation de pièces détachées d'occasion par les garagistes. L'existence d'une telle réglementation en métropole aurait au contraire pour effets d'augmenter le choix dont disposent les consommateurs et de faire baisser les prix<sup>54</sup>.
87. A noter que les représentants de l'association de défense des droits des consommateurs militent également pour la mise en place d'« un contrôle technique et environnemental tous les 5 ans avec obligation de réparation », estimant qu'il « ne sert à rien »<sup>55</sup> d'essayer d'avancer en l'absence d'une telle réglementation.
88. En outre, les acteurs du secteur regrettent l'absence de réglementation concernant l'accès à la profession de réparateur automobile, tandis que l'offre de formation pour les métiers de l'automobile ne serait pas suffisamment étoffée : « Le manque de compétence des professionnels est un véritable problème, ce qui explique aussi les difficultés à se spécialiser dans un domaine »<sup>56</sup>.
89. Le représentant du SIDPAD a précisé : « A titre personnel, je suis en train d'organiser des formations à destination des garagistes avec un formateur venant de métropole. Je vais devoir m'en occuper moi-même puisque rien n'est mis en œuvre par les organismes compétents (le groupement national de la formation automobile ne fait pas grand-chose ou est inactif) et les institutions. Si je ne prends pas cette initiative je vais me retrouver avec un marché en évolution d'un point de vue technologique, des pièces qui vont répondre à ce besoin mais des garagistes qui n'auront plus les compétences pour les mettre en œuvre ou les réparer. [Confidentiel] Par ailleurs, l'accès à la profession est totalement libre et cela pose un vrai problème notamment avec le phénomène des « jobbers ». Il ne faut aucun diplôme, aucune compétence pour disposer d'une patente. D'autant plus que l'obtention d'une patente ne coûte presque rien » (soulignements ajoutés). Il conclut : « Il faut une réglementation dans le domaine »<sup>57</sup>.
90. Cet aspect est d'ailleurs relayé par les représentants de l'UFC-Que Choisir qui déplorent eux aussi « un manque de compétence évident des professionnels de ce secteur en NC »<sup>58</sup> et

---

<sup>52</sup> Voir la recommandation n° 3 de l'avis n° 2021-A-04.

<sup>53</sup> *Ibid.*

<sup>54</sup> Voir le procès-verbal d'audition des représentants de l'UFC-Que Choisir (annexe 10, cotes 51-52).

<sup>55</sup> *Ibid.* cote 49.

<sup>56</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 79).

<sup>57</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 79).

<sup>58</sup> Voir le procès-verbal d'audition des représentants de l'UFC-Que Choisir (annexe 10, cote 50).

constatent que, en l'absence de réglementation sur la profession de garagistes, certains particuliers feraient réparer leurs véhicules par des non-professionnels « *ce qui est très négatif concernant la sécurité des véhicules* »<sup>59</sup>.

91. Enfin, parmi les recommandations formulées de la DAE dans sa note, outre les propositions relatives à l'encadrement des prix dans le secteur, l'accompagnement du consommateur constitue une piste de travail essentielle. La DAE souligne en effet l'importance de « *donner au consommateur calédonien la possibilité de faire jouer la concurrence en matière d'entretien et de réparation dans le secteur automobile* » ceci par « *un choix éclairé, guidé par une meilleure communication auprès des consommateurs par le biais du site « Prix.nc » et sa page Facebook (publications comparatives entre enseignes sur le prix de vente au détail des pièces détachées)* »<sup>60</sup>. L'Autorité partage pleinement l'importance dans ce secteur de faire jouer à la fois la concurrence tout en favorisant une meilleure information du consommateur.
92. Il s'agit d'ailleurs d'une revendication de l'association UFC-Que Choisir, dont les représentants ont signalé « *l'insuffisance de l'information du consommateur sur les prix des pièces et des prestations et sa latitude limitée à pouvoir faire jouer la concurrence dans les actes d'entretien et de réparation* » principalement en raison d'une « *asymétrie d'information* »<sup>61</sup> entre les professionnels et les consommateurs. En effet, le choix de pièces détachées et d'entretien exige un niveau de connaissances techniques, si bien que les consommateurs et les professionnels ne sont pas dans une relation équilibrée, comme ceci peut être le cas pour les actes d'achats ayant trait à l'alimentation, l'habillement, les loisirs.

### III. L'avis de l'Autorité

---

93. Le projet de délibération propose de placer les pièces détachées et de rechange automobiles dans la liste des produits dont les prix sont susceptibles d'être réglementés sur le fondement de l'article Lp. 411-2 du code de commerce et, de fait, de déroger au principe de libre détermination des prix qui prévaut à l'article Lp. 410- 2 de ce même code.
94. Dans ce cadre, une lecture combinée des articles 22-20° et 83 de la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 consacre la compétence de principe du Congrès en matière de réglementation des prix, tandis que le Gouvernement dispose d'une compétence propre en matière de fixation des prix et tarifs réglementés<sup>62</sup>.
95. Il convient donc au préalable de vérifier si les conditions d'application de la dérogation à la libre détermination des prix sont remplies, au regard notamment de l'article Lp. 411-2 du code de commerce (A).
96. Ensuite, au regard de la compétence du Gouvernement en matière de fixation des prix et tarifs réglementés, l'Autorité, dans le cadre de son analyse concurrentielle entend éclairer le Gouvernement sur le point de savoir si les atteintes aux principes de la libre détermination des prix, de la liberté d'entreprendre et de la liberté du commerce et de l'industrie et de la libre concurrence sont justifiées, adaptées et proportionnées à l'objectif poursuivi d'intérêt général (B).
97. Enfin, l'Autorité examine s'il n'existe pas de méthodes moins contraignantes et donc moins restrictive de concurrence pour proposer, le cas échéant, des mesures de substitution ou des recommandations (C).

---

<sup>59</sup> *Ibid.*, cote 49.

<sup>60</sup> Voir la note de la DAE sur les pièces automobiles (annexe 7, cote 29).

<sup>61</sup> Voir le procès-verbal d'audition des représentants de l'UFC-Que Choisir (annexe 10, cote 52).

<sup>62</sup> Voir l'article 127-7° de la même loi organique.

## ***A. Sur l'inapplicabilité de l'article Lp. 411-2 du code de commerce pour réguler les prix des pièces détachées automobiles***

98. L'article Lp. 410-2 du code de commerce pose le principe selon lequel : « *sauf dispositions spécifiques, les prix des biens, produits et services marchands sont librement déterminés par le jeu de la concurrence* ». Cette règle s'applique à tous les stades, de la production à la distribution. La liberté des prix est donc le principe et la réglementation l'exception.
99. Par exception à ce principe, et comme exposé *supra*, le I de l'article Lp. 411-2 du code de commerce définit les différentes modalités d'encadrement des prix auxquelles le législateur calédonien est susceptible de recourir pour réguler les prix des produits (alimentaires et non alimentaires, d'origine locale ou importée) et des prestations de services identifiées comme prioritaires.
100. En complément, le II de l'article susvisé dispose qu' « *une délibération du Congrès détermine la liste des produits et services ou des familles de produits ou de services susceptibles d'être réglementés selon les modalités visées au premier alinéa, en tenant compte de leur impact sur le budget des ménages, s'agissant de produits et services de première nécessité ou de grande consommation et/ou de la situation de secteurs ou de zones pour lesquels les conditions de concurrence peuvent justifier une réglementation des prix* » (soulignements ajoutés).
101. Dans sa décision n° 2019-774 QPC du 12 avril 2019, le Conseil Constitutionnel a considéré que le champ d'application des mesures en cause était limité à certains produits et services. Si leur liste est déterminée par le Congrès, il incombe à ce dernier de respecter les deux critères alternatifs définis au paragraphe II de l'article Lp. 411-2. L'un réside dans l'impact des produits et services sur le budget des ménages, « *s'agissant en particulier de produits et services de première nécessité ou de grande consommation* »<sup>23</sup>. L'autre repose sur l'état de la concurrence dans certains secteurs ou certaines zones.
102. Des lors, les deux critères susvisés tenant, l'un à l'impact sur le budget des ménages d'un produit de grande consommation ou de première nécessité (1) et l'autre, à la situation concurrentielle sur les secteurs visés (2), sont des critères autonomes et alternatifs sur lesquels il convient de se fonder pour déterminer l'éligibilité d'un produit ou d'un service à figurer sur la liste établie par le Congrès.

### **1. Sur le fait que les pièces détachées automobiles ne constituent pas un bien de grande consommation**

103. L'exposé des motifs du projet de délibération indique que « *le véhicule automobile reste le principal moyen de transport terrestre des calédoniens* », si bien qu'« *il occupe une part importante dans la consommation des ménages* »<sup>24</sup>. Selon ce raisonnement, les pièces détachées automobiles, indissociables de l'entretien du véhicule automobile, constitueraient « *des biens de première nécessité et (seraient) donc éligibles à l'inscription sur (la) liste* » des produits dont les prix sont susceptibles d'être réglementés.
104. Le législateur calédonien n'a pas assorti les notions de produits de grande consommation (PGC) et de produits de première nécessité (PPN), auxquelles il est fait référence à l'article Lp. 411-2 du code de commerce, d'une définition et de critères permettant d'apprécier si un produit ou une prestation de service répond aux exigences de classification dans l'une des deux catégories PGC ou PPN. Dès lors, chaque projet de réglementation des prix donne lieu à une analyse au cas d'espèce.

105. Il est cependant possible de s'appuyer sur le décret n° 2019-1413 du 19 décembre 2019<sup>63</sup>, adopté par la métropole<sup>26</sup> pour définir la liste des produits de grande consommation. Ce texte s'insère dans les dispositions applicables aux relations entre fournisseurs et distributeurs et vient apporter des précisions sur les exigences de l'article Lp. 441-4 du code de commerce en matière de conventions annuelles, au sens de l'article L.441-3 I du même code.
106. Aux termes de ce décret, sont considérés comme des produits de grande consommation les « *produits non durables à forte fréquence et récurrence de consommation* » dont la liste, dressée en annexe, mentionne les familles de produits parmi les plus consommées par les foyers français. Cette liste définit les produits de grande consommation par référence à certaines classes de produits du règlement CE n° 1749/1999 du 23 juillet 1999.
107. Il ressort du tableau ci-dessus que la dénomination de produits de grande consommation est réservée à des familles de produits limitativement énumérées et qui répondent à des critères de fréquence et de récurrence de consommation qui relèvent, pour la plupart, d'une consommation journalière (produits alimentaires et boissons non alcoolisées, articles d'hygiène corporelle et produits de beauté, aliments pour animaux) ou hebdomadaire (produits de lavage et d'entretien) et à minima mensuelle (piles électriques pour tous usages). Dans cette logique, les pièces détachées et de réparation automobile n'y figurent pas :

Référence des produits de l'annexe II du règlement (CE) n° 1749/1999 de la Commission du 23 juillet 1999 modifiant le règlement (CE) n° 2214/96 relatif aux sous-indices des indices des prix à la consommation harmonisés	Produits
Division 01	Produits alimentaires et boissons non alcoolisées
Groupe 02.1	Boissons alcoolisées
Classe 05.5.1/2 (septième tiret)	Piles électriques pour tous usages
Classe 05.6.1 (premier tiret)	Produits de lavage et d'entretien tels que savons, poudres à lessiver, produits lessiviels liquides, poudres à récurer, détergents, eau de Javel, assouplissants, produits pour vitre, déboucheurs, désinfectants et eau distillée, à l'exclusion des cires, cirages, teintures, insecticides et fongicides.
Classe 05.6.1 (deuxième tiret)	Articles pour le nettoyage tels que balais, brosses à récurer, pelles à poussière et balayettes, plumeaux, chiffons, torchons, serpillières, éponges ménagères, tampons à récurer, paille de fer et peaux de chamois.
Classe 05.6.1 (troisième tiret)	Articles en papier tels que filtres, nappes et serviettes de table, papier de cuisine, sacs pour aspirateurs et vaisselle en carton, y compris feuilles d'aluminium et sacs plastique pour poubelles.

<sup>63</sup> Voir le décret n° 2019-1413 du 19 décembre 2019 relatif à la liste des produits de grande consommation mentionnée à l'article L. 441-4 du code de commerce.



Classe 06.1.2/3	Pansements adhésifs ou non.
Classe 09.3.4/5	Aliments pour animaux d'agrément.
Classe 12.1.2/3 (troisième tiret)	Appareils non électriques tels que rasoirs et leurs lames, limes à ongles, brosses à dents, à l'exclusion des tondeuses mécaniques et leurs lames, ciseaux, peignes, blaireaux, brosses à cheveux, brosses à ongles, épingles à cheveux, bigoudis, pèse-personnes, pèse-bébés.
Classe 12.1.2/3 (quatrième tiret)	Articles d'hygiène corporelle tels que savon de toilette, savon médicinal, huile et lait de toilette, savon, crème et mousse à raser, pâte dentifrice.
Classe 12.1.2/3 (cinquième tiret)	Produits de beauté, parfums et déodorants tels que rouges à lèvres, vernis à ongles, produits pour le maquillage et le démaquillage (y compris poudriers, pinceaux et houppettes), laques et lotions capillaires, produits avant et après rasage, produits solaires, produits dépilatoires, parfums et eaux de toilette, désodorisants corporels, produits pour le bain.
Classe 12.1.2/3 (sixième tiret)	Autres produits tels que papier hygiénique, mouchoirs en papier, serviettes en papier, tampons hygiéniques, coton hydrophile, cotons-tiges, couches jetables pour bébés, éponges de toilette.

108. Une comparaison avec l'annexe 4 du code de commerce calédonien permet de constater qu'elle comporte des familles de produits identiques, à quelques exceptions près. Par exemple, en Nouvelle-Calédonie, les produits alimentaires ont été éclatés par chapitre douanier (viandes et abats comestibles – chapitre 02) et des ajouts supplémentaires figurent comme le ciment (chapitre 25), les combustibles (chapitre 27), et les articles de fournitures scolaires<sup>27</sup>.
109. En l'espèce, les pièces détachées automobiles destinées à l'entretien et à la réparation des véhicules automobiles ne s'inscrivent pas dans une grande fréquence ni une récurrence de consommation. En effet, à l'exception de certains travaux d'entretien planifiés, ce type de dépenses, souvent rattachées au kilométrage parcouru, comportent une part importante d'imprévisibilité tant sur leur calendrier que sur les montants à engager, qui dépendent du modèle de véhicule, de son usure fluctuante, de la qualité des pièces choisies et des exigences du consommateur.
110. Dans ces conditions, l'Autorité estime qu'au plan juridique, les pièces automobiles, détachées ou de rechange, ne peuvent répondre à la qualification de produits de grande consommation dont le prix est susceptible d'être réglementé.

## **2. Sur l'absence d'altération des conditions de concurrence pouvant justifier une réglementation des prix**

111. Afin de formuler son avis sur la saisine du Gouvernement, l'Autorité a été conduite à réaliser un diagnostic du marché concerné par la mesure d'encadrement des prix, de manière à évaluer si cette exemption à la liberté des prix était justifiée par des dysfonctionnements du marché qu'elle viendrait corriger.

112. Il ressort de l’instruction que le secteur des pièces détachées et de rechange automobiles n’atteste pas d’une situation concurrentielle dégradée. En effet, en dépit de la répartition géographique inégale des réparateurs et qui reflète le maillage hétérogène du territoire, le nombre important d’opérateurs, tant sur le marché amont de l’importation que sur le marché aval de la réparation et de l’entretien automobile, témoigne d’une situation concurrentielle dynamique et non faussée du point de vue du droit de la concurrence.
113. S’agissant des prix pratiqués, les données transmises à l’Autorité confirment l’existence d’une animation concurrentielle certaine, en particulier sur le marché de la réparation et de l’entretien automobile où les tarifs proposés sont variables entre les opérateurs. De plus, il est démontré que, dans le contexte inflationniste actuel, la hausse des prix pratiqués est restée limitée et, en tout état de cause, inférieure à la hausse enregistrée en métropole.
114. En séance devant l’Autorité, le commissaire du gouvernement a toutefois rappelé que, dans son [avis n° 2018-A-05 du 13 août 2018](#) relatif aux modifications de certaines dispositions de la délibération modifiée n° 14 du 6 octobre 2004 portant réglementation économique, l’Autorité avait indiqué que *« le gouvernement (était) donc fondé à prévoir (...) la possibilité de réglementer les prix ou les marges dans le secteur des pièces de rechange automobile. Outre l’objectif d’intérêt général de stabilisation des prix poursuivi par le gouvernement, l’Autorité considère que les consommateurs ne doivent pas être freinés dans leur choix de remplacement de pièces automobiles mettant en jeu leur sécurité »*<sup>64</sup>.
115. Il y a lieu cependant de préciser, en premier lieu, que cet avis a été rendu dans le cadre de l’examen d’une mesure transitoire d’encadrement des marges et non, comme au cas présent, d’une mesure pérenne. L’Autorité faisait alors essentiellement état des problématiques de concurrence posées par la « garantie constructeur », conduisant à priver le consommateur de sa liberté de choix pendant la durée de la garantie.
116. En deuxième lieu, la décision n°2019-774 QPC du 12 avril 2019<sup>65</sup>, rendue depuis lors par le Conseil constitutionnel, invite le législateur du pays à une interprétation stricte de sa faculté de réglementer les prix des produits et services. Au point 17 de cette décision, le Conseil constitutionnel rappelle en effet qu’une telle faculté s’exerce au regard des « *insuffisances de la concurrence* » constatées.
117. En l’espèce, si le constat relatif aux imperfections de marché reste valable, l’Autorité ne peut que relever que ces imperfections ne sont pas de nature à justifier d’éventuelles « insuffisances de la concurrence ». Au surplus, il apparaît que les principales imperfections de marché détectées à ce stade peuvent être solutionnées par des mesures réglementaires, tendant notamment à clarifier le régime fiscal applicable et à assurer la transparence de l’information sur les pièces détachées ou de rechange automobiles.
118. En conséquence, l’Autorité considère qu’il n’existe pas, au cas présent, d’altération des conditions de concurrence, au sens du II de l’article Lp. 411-2 du code de commerce, susceptible de justifier une réglementation des prix.
119. Aucun des deux critères prévus par loi n’est rempli pour fonder l’inscription des pièces détachées et de rechange automobile sur la liste établie par le Congrès. Il en découle que le prix de ces produits et prestations ne peut, en l’état, être réglementé comme le prévoit le projet de délibération.

---

<sup>64</sup> Point 107 de l’[avis n° 2018-A-05 du 13 août 2018](#) relatif aux modifications de certaines dispositions de la délibération modifiée n° 14 du 6 octobre 2004 portant réglementation économique.

<sup>65</sup> [Décision n°2019-774 QPC du 12 avril 2019](#) Société Magenta Discount et autre [Contrôle des prix et des marges en Nouvelle-Calédonie].

120. Néanmoins, afin d'éclairer au mieux le Gouvernement, l'Autorité a réalisé une analyse concurrentielle permettant de déterminer si la mesure envisagée répondrait de façon justifiée, adaptée et proportionnée à l'objectif d'intérêt général qu'elle soutient.

### *B. L'impact du projet de délibération sur le jeu de la concurrence*

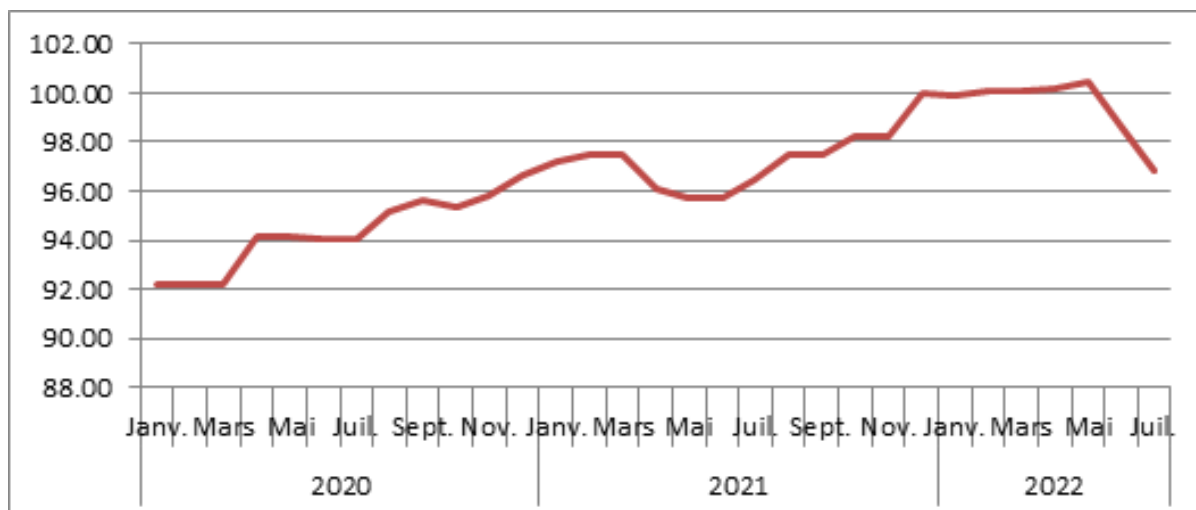
121. Le Conseil Constitutionnel rappelle régulièrement, d'une part, que la liberté d'entreprendre n'a pas une portée générale et absolue, et d'autre part, qu'il est loisible au législateur d'apporter à ces principes « *des limitations liées à des exigences constitutionnelles ou justifiées par l'intérêt général, à la condition qu'il n'en résulte pas d'atteintes disproportionnées au regard de l'objectif poursuivi* »<sup>40</sup>.
122. A cet égard, si le juge constitutionnel n'a pas conféré à la libre concurrence une valeur constitutionnelle, il a, à plusieurs reprises, considéré que l'atteinte à la liberté d'entreprendre peut être justifiée par la poursuite d'un objectif sanitaire<sup>41</sup>.
123. Pour sa part, le Conseil d'Etat qui contrôle le respect de la réglementation avec les principes généraux du droit, a déjà admis à plusieurs reprises que la modération des prix et la protection du pouvoir d'achat du consommateur pouvaient constituer une atteinte proportionnée à la liberté du commerce et de l'industrie<sup>42</sup>.
124. L'Autorité procède de même s'agissant du principe de la libre concurrence lorsqu'elle est saisie pour avis sur tout projet ou proposition de texte émanant du congrès ou du gouvernement. Elle examine, dans un premier temps, si le texte envisagé est de nature à porter atteinte au principe de libre concurrence sur un ou plusieurs marchés en Nouvelle-Calédonie<sup>43</sup>.
125. Si tel est le cas, dans un second temps, elle évalue si les atteintes à la concurrence créées sont justifiées, adaptées et proportionnées à l'atteinte d'un objectif d'intérêt général donné, puis vérifie s'il n'existe pas de méthode moins restrictive de concurrence pour proposer, le cas échéant, des mesures de substitution ou des recommandations pour atténuer les effets anticoncurrentiels créés par la réglementation en cause.
126. Dans son premier avis n° 2018-A-01 du 3 mai 2018 portant sur la création de l'Agence rurale, l'Autorité a précisé que pour mener son analyse, elle se réfère au « *guide d'évaluation de l'impact concurrentiel de projets de textes normatifs* » publié par l'Autorité de la concurrence métropolitaine<sup>44</sup>.
127. Ce guide rappelle ainsi que : « *Un marché dont le fonctionnement est concurrentiel alloue de manière optimale les ressources disponibles, maximise le bien-être des consommateurs et stimule la compétitivité du secteur concerné, en favorisant l'innovation, la baisse des prix, la diversification de l'offre, et la hausse de la qualité des biens et des services. La concurrence est un facteur d'efficacité productive et allocative. Néanmoins, la concurrence ne constitue pas une fin en soi ; elle est un outil au service de cette efficacité économique. Les textes normatifs répondent très fréquemment à des préoccupations d'intérêt général plus larges et dessinent une intervention des pouvoirs publics qui ont un impact sur le fonctionnement de l'économie, notamment lorsqu'ils ont pour objet de régir la fourniture de services publics, de modifier la répartition de ressources entre différentes catégories de la population, de protéger le consentement des consommateurs, ou de remédier à des imperfections de marchés* ».
128. Dans le cadre du même avis, l'Autorité a souligné que le code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie n'admet que des dérogations limitées au libre jeu du marché. Ainsi, en vertu de l'article Lp. 421-4 du code de commerce précité, le législateur calédonien peut adopter des mesures législatives ou réglementaires contraires au droit de la concurrence. Cet article fixe également les conditions dans lesquelles certaines pratiques anticoncurrentielles, mises en œuvre par des opérateurs économiques sur des marchés, peuvent échapper à l'interdiction des

pratiques anticoncurrentielles dès lors qu'elles « ont pour effet d'assurer un progrès économique et réservent aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, sans donner aux intéressés la possibilité d'éliminer la concurrence pour une partie substantielle des produits en cause ».

### 1. Une limitation à la liberté d'entreprendre justifiée par des motifs d'intérêt général

129. En l'espèce, le projet de délibération vise à permettre au Gouvernement d'encadrer les prix des pièces détachées et de rechange automobiles, au bénéfice des automobilistes calédoniens.
130. Le rapport au Congrès accompagnant le projet de délibération souligne que « le véhicule automobile reste le principal moyen de transport terrestre des calédoniens (et qu'il) occupe une part importante dans la consommation des ménages »<sup>66</sup>. Le rapport indique en effet que la voiture particulière « reste le moyen de transport terrestre de prédilection des ménages calédoniens » comparativement aux modes de transports « doux » (comme la pratique du vélo) et/ou collectifs (bus), qui demeurent peu développés en Nouvelle-Calédonie, en dépit des investissements réalisés ces dernières années, combinés à une volonté de développer une offre de transports alternatifs<sup>67</sup>.
131. La note de la DAE précitée et le rapport au Congrès concentrent leur analyse sur les prix pratiqués et les coûts induits pour les ménages calédoniens. Ainsi, la DAE estime que les marges relevées, jugées trop élevées, constitueraient des défaillances du marché et qu'il revient au Gouvernement de « proposer une mesure plus équitable entre les acteurs et plus bénéfique pour les consommateurs tout en préservant la santé financière de nos entreprises »<sup>68</sup>.
132. La note de la DAE fait également ressortir une évolution constante des prestations d'entretien et de réparation, avec une hausse de 7,6% qui semble s'expliquer par le coût horaire de la main d'œuvre, comme en témoigne le graphique ci-après :

Evolution des prestations d'entretien et de réparation automobile



Source : graphique extrait de la note de la DAE, page 5

133. L'avis des consommateurs calédoniens concernant le secteur des pièces détachées et de rechange automobiles a également été relayé, dans le cadre du présent avis, par l'association UFC-Que Choisir. Si le prix des pièces est réputé cher chez les consommateurs qui sont

<sup>66</sup> Rapport au Congrès de la Nouvelle-Calédonie (annexe 2, cote 4).

<sup>67</sup> *Ibid.*, cote 5.

<sup>68</sup> Note de la DAE sur les pièces automobiles (annexe , cote 28).

conscients de l'étroitesse du marché calédonien et des frais de transport et de logistique incontournables pour l'approvisionnement de ces pièces, il y a lieu de relever que leurs préoccupations dépassent largement, comme exposé *supra*, les aspects relatifs aux prix des produits en cause.

134. En séance devant l'Autorité, le commissaire du gouvernement a d'ailleurs exposé que l'encadrement des prix envisagé et la facilitation de l'accès aux pièces détachées et de rechange automobiles étaient sous-tendues par des enjeux de sécurité.
135. Il ne fait donc aucun doute pour l'Autorité que le projet de délibération poursuit, à travers la préservation du pouvoir d'achat des calédoniens, un objectif d'intérêt général, et que la volonté de réglementer les prix des pièces détachées s'inscrit dans le cadre d'un objectif de sécurité routière.

## **2. Des risques disproportionnés d'atteinte à la concurrence sur les marchés concernés**

136. Il ressort de l'analyse concurrentielle conduite par l'Autorité que la réglementation du prix des pièces détachées et de rechange automobiles risque d'affecter l'équilibre du secteur et de conduire à un effet inflationniste sur le prix de prestations associées, alors qu'il existe d'autres leviers, moins attentatoire à la libre-concurrence, susceptibles de garantir les objectifs du projet de délibération.

### *a. Un projet à la fois complexe et imprécis qui risque d'affecter l'équilibre du secteur*

137. Comme exposé *supra*, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a, en amont du projet de délibération, consulté pour avis plusieurs acteurs économiques et institutionnels du territoire à la fin de l'année 2022. Dans ce cadre, la chambre du commerce et de l'industrie<sup>69</sup>, le conseil économique social et environnemental<sup>70</sup> et le mouvement des entreprises de la Nouvelle-Calédonie<sup>71</sup> ont tous émis un avis relativement défavorable sur la perspective d'un encadrement des prix des pièces automobiles.
138. Cette position largement partagée s'explique, en premier lieu, par le manque d'information entourant le champ de ce projet, le secteur des pièces détachées étant très vaste et complexe. Ainsi, le CESE a considéré qu'il était difficile de fournir un avis circonstancié là où le périmètre de l'encadrement de prix envisagé n'est pas clairement défini, toutes les pièces ne pouvant être concernées par la réglementation. Pour le CESE, l'établissement d'une liste précise des pièces qui entreront dans le cadre de la réglementation constitue à un préalable pour déterminer l'efficacité d'une telle mesure.
139. De plus, les acteurs interrogés sont unanimes pour soutenir qu'une limitation de la réglementation aux seules pièces détachées d'usure et d'entretien conduirait à rendre le dispositif beaucoup trop complexe, une séparation nette ne pouvant être établie entre les prestations effectuées qui relèvent de l'entretien, de l'usure « normale », et les autres.

---

<sup>69</sup> Voir l'avis de la CCI-NC sur le projet de délibération modifiant la partie réglementaire du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie relative aux pièces détachées ou de rechange automobiles (annexe 17, cotes 100 à 101).

<sup>70</sup> Voir l'avis du CESE n°12/2023 du 25 mai 2023 concernant le projet de délibération modifiant la partie réglementaire du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie relative aux pièces détachées ou de rechange automobiles (annexe 15, cotes 86 à 93).

<sup>71</sup> Voir les observations écrites du MEDEF-NC sur l'avant-projet de délibération modifiant la partie réglementaire du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie relative aux pièces détachées ou de rechange automobiles (annexe 16, cotes 95 à 98).

140. A cet égard, les représentants de l'UFC-Que-Choisir ont souligné que les problématiques de prix rencontrées par les consommateurs reposent sur l'intégralité des pièces détachées, qu'elles soient installées pour l'entretien, en réparation et que, du point de vue du consommateur, opérer une distinction entre les différentes catégories de pièces automobiles n'était pas pertinente<sup>72</sup>.
141. Toutefois, les imprécisions entourant encore le périmètre des pièces automobiles susceptibles d'être visées par le projet de délibération n'ont pas empêché les acteurs concernés de souligner, en deuxième lieu, qu'une réglementation des prix limitée aux seuls véhicules des particuliers serait difficile, sinon impossible à contrôler.
142. Selon le représentant de l'ARA, de nombreuses stratégies peuvent être mises en œuvre pour s'affranchir de la réglementation, par exemple « *si ce n'est pas réglementé dans le secteur professionnel, alors les garagistes s'arrangeront pour faire passer les voitures en professionnel et échapper à la réglementation* »<sup>73</sup>. Le représentant du SIDPAD rejoint ce constat et considère qu'un tel mécanisme ouvre en effet « *la voie aux magouilles* » qui peuvent également consister, pour les entreprises à passer « *en particulier pour bénéficier du tarif régulé appliqué aux particuliers* »<sup>74</sup>.
143. En troisième et dernier lieu, il découle de ces constats que la réglementation proposée risque non seulement de limiter le choix des consommateurs mais aussi de déstabiliser le secteur d'activité en cause. Les acteurs interrogés ont relevé que le marché calédonien des pièces détachées, qui compte aujourd'hui de nombreux acteurs en libre concurrence, s'est stabilisé depuis 2018 avec l'établissement de la TGC. Il est cependant raisonnable de considérer, comme le fait le représentant du SIDPAD, que la réglementation envisagée « *ne sera pas sans conséquences sur (les) investissements, (les) embauches, (la) façon de gérer (les) sociétés* »<sup>75</sup>.

#### *b. Le risque de hausse des prix des prestations de réparation et d'entretien*

144. Il ressort clairement des éléments transmis par le Gouvernement que sa préoccupation majeure est de limiter le prix des pièces détachées et de rechange pour que les automobilistes calédoniens puissent accéder plus facilement aux prestations de réparation et d'entretien du véhicule. Il est également ressorti des débats en séance que ce projet est sous-tendu par un objectif plus général de sécurité.
145. L'instruction de cette demande d'avis a cependant mis à jour l'existence d'une asymétrie de l'information entre le client-consommateur et les professionnels du secteur automobile. Non-seulement les spécificités inhérentes aux dépenses automobiles empêchent le consommateur-client d'évoluer dans un cadre de référence susceptible de lui fournir des référentiels de prix mais elles ne lui ne permettent pas de confronter son expertise propre à celle du professionnel. En pratique, procéder à l'entretien de son véhicule implique donc, pour les automobilistes, de se tourner vers un garagiste.
146. Or, comme l'Autorité a pu le souligner, **une réglementation des prix s'accompagne indéniablement d'effets et de comportements déviants consistant en des stratégies de contournement et de rattrapage rendant inefficace la mesure**, en particulier à moyen et long terme. En l'espèce, les opérateurs pourraient être tentés d'opérer un effet de report sur le prix des pièces détachées, consommables et divers autres produits qui ne feraient pas l'objet d'une réglementation des prix afin de compenser le manque à gagner sur ces dernières. Ce risque est d'ailleurs confirmé par les professionnels du secteur qui font valoir que la mesure

<sup>72</sup> Voir le procès-verbal d'audition des représentants de l'UFC-Que Choisir (annexe 10, cote 48).

<sup>73</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant de l'ARA (annexe 11, cote 64).

<sup>74</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 83).

<sup>75</sup> *Ibid.*, cote 82.

envisagée serait « *très probablement accompagnée d'un report de marge sur les produits non réglementés* »<sup>76</sup>. Au surplus, des pratiques visant à contourner le dispositif réglementaire en usant des flous juridiques (particuliers/professionnels ou encore pièce d'entretien/pièce de réparation) pourraient être mises en œuvre.

147. Des coefficients de marge pourraient par ailleurs dissuader les importateurs de chercher à s'approvisionner aux conditions tarifaires les plus compétitives de façon à dégager une marge en valeur absolue plus importante.
148. Dans ces conditions, **l'encadrement du prix** des pièces détachées ou de rechange automobiles par le Gouvernement **ne suffit pas à garantir aux automobilistes calédoniens le prix de la prestation d'ensemble du garagiste**. Cette mesure comporte **au contraire un risque inflationniste** sur le coût des prestations des garagistes en raison de la mise en œuvre de stratégie de rattrapage ou de contournement.
149. Dès lors, l'Autorité attire l'attention du Gouvernement sur le fait que l'objectif escompté du projet de délibération, de même que la lisibilité de sa mesure pour les consommateurs calédoniens, ne sont pas assurés par le dispositif de réglementation des prix envisagé.
150. **La mesure envisagée n'apparaît donc pas adaptée à la situation de marché**, en ce qu'elle risque, d'une part, de se heurter à une **mise en œuvre complexe susceptible de déstabiliser le secteur en cause**, et qu'elle ne limite pas, d'autre part, le **risque pour le consommateur de voir les coûts augmenter en raison de la mise en œuvre de stratégie de report ou de rattrapage**.

*c. L'existence de leviers moins attentatoires à la concurrence pour faire baisser le prix des pièces détachées automobiles et atteindre les objectifs de sécurité poursuivis par le projet de délibération*

151. Si **l'encadrement des prix** des pièces détachées ou de rechanges automobiles **ne constitue pas une garantie de baisse des coûts pour les consommateurs calédoniens**, il ressort de l'analyse de l'Autorité que **de nombreuses autres mesures peuvent être envisagées pour concourir à cet objectif**.
152. A titre d'illustration, les représentants de l'UFC-Que-Choisir ont souligné **le potentiel des pièces reconditionnées des épaves de voitures**. Ce constat rejoint les conclusions de l'autorité polynésienne qui, dans son avis n°2021-A-04 précité, recommande notamment la mise en œuvre d'une **réglementation propre à favoriser l'émergence d'une économie circulaire permettant aux automobilistes pièces reconditionnées moins coûteuses**. Une telle réglementation viendrait s'adapter aux transformations de la société et développerait la possibilité de **réutiliser des pièces d'occasion dans des conditions de coûts et de garanties satisfaisantes**.
153. En outre, dans la mesure où les constats relatifs à la structure des prix dressés par l'Autorité dans le présent avis rejoignent ceux établis précédemment dans son avis n°2020-A-07 précité, il est possible d'appliquer certaines des recommandations formulées à l'époque pour faire baisser les prix des pièces détachées et de rechange automobiles. Ainsi, **les incohérences relevées en termes de fiscalité applicable aux produits en cause pourraient, dans ce cadre, être solutionnées pour permettre une baisse des prix** et une plus grande transparence du mécanisme fiscal. De même, **la baisse des barrières douanières pour faciliter le recours à l'achat en ligne des petites pièces automobiles** peut également permettre aux consommateurs de disposer de prix plus compétitifs. **Des leviers réglementaires sont également disponibles**

---

<sup>76</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant du SIDPAD (annexe 14, cote 82).

**pour faire baisser les coûts d'approche**, qu'il s'agisse de réguler le secteur de l'acconage ou de faciliter l'approvisionnement dans la zone Pacifique par un abaissement des barrières douanières.

154. Par ailleurs, les problématiques soulevées par les différents acteurs du secteur concernant le canal constructeur, qui présente des signes manifestes de verrouillage des intrants s'agissant des pièces détachées automobiles d'origine constructeur et des informations nécessaires à leur identification, méritent d'être levées par une réglementation adaptée.
155. En 2012, l'autorité de la concurrence métropolitaine avait identifié des préoccupations similaires à l'occasion de son avis n°12-A-21 du 8 octobre 2012<sup>43</sup> : « Pour être compétitifs, il est essentiel que les réparateurs indépendants puissent accéder aux informations techniques nécessaires à l'entretien et à la réparation des véhicules dans les mêmes conditions que les réparateurs agréés. Ces informations, qui sont généralement détenues par les constructeurs, sont notamment nécessaires pour identifier les références des pièces, prendre connaissance des schémas électriques, estimer les temps de travail, diagnostiquer les pannes ou mettre à niveau les systèmes électroniques embarqués des véhicules (...). Cependant, ces intermédiaires indiquent également rencontrer des difficultés dans l'accès à ces informations techniques (format des données, délais de mise à jour, exhaustivité, prix, pérennité d'utilisation en cas de résiliation du contrat, etc.). En pratique, les éditeurs d'informations techniques s'adressent effectivement aux constructeurs en dépit des obstacles dont ils font état ».
156. La métropole bénéficie depuis lors de l'application du règlement européen n° 461/2010 du 27 mai 2010 sur les accords verticaux dans le secteur automobile qui, à la fois, prévoit un régime de droit commun interdisant les restrictions verticales et ménage une « sphère de sécurité juridique » pour certains accords, en raison des spécificités du secteur.
157. La Nouvelle-Calédonie pourrait donc **profiter des négociations actuellement engagées avec les représentants du secteur pour faire aboutir une réglementation claire sur les accords verticaux touchant les pièces détachées et de rechange automobiles**, permettant ainsi aux automobilistes calédoniens de profiter d'une plus grande fluidité de ce marché, avec la disparition des principaux verrous sur les « pièces constructeur », et ainsi d'une offre concurrentielle élargie.
158. Dans le même ordre d'idées, des solutions peuvent être apportées aux consommateurs qui s'estiment captifs de la « garantie constructeur ». A cet égard, le chantier d'ores et déjà engagé par le Gouvernement pour **faire aboutir un code de la consommation** applicable en Nouvelle-Calédonie est l'occasion de faire évoluer les pratiques en consacrant, de façon explicite, les **droits des consommateurs à l'égard de la « garantie constructeur »**, notamment en termes d'information sur les pièces détachées ou de rechange de leurs véhicules.
159. De façon plus générale, les recommandations formulées par la DAE dans sa note sur les pièces automobiles pour **sensibiliser davantage les consommateurs calédoniens** aux prix et contribuer à rendre les informations sur les prix pratiqués plus transparentes sont également de nature, d'une part, à **remédier, même partiellement, à l'asymétrie de l'information entre professionnels et clients-consommateurs** et, d'autre part, à **améliorer la dynamique concurrentielle entre opérateurs**.
160. S'agissant plus spécifiquement de l'objectif de sécurité, une **réglementation plus stricte du contrôle technique automobile, réclamée par les représentants des consommateurs**, permettrait de s'assurer, à échéances régulières, de la bonne maintenance des véhicules et de la **mise en œuvre effective des réparations indispensables à la sécurité des usagers de la route**.



161. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, **l'Autorité considère que le projet de délibération** tendant à encadrer les prix des pièces détachées et de rechange automobiles **apparaît disproportionné au regard de l'objectif d'intérêt général poursuivi.**

### *C. Les recommandations de l'Autorité*

162. En premier lieu, dans la mesure où les pièces détachées ou de rechange automobiles ne répondent pas aux critères d'éligibilité de l'article Lp. 411-2 du code de commerce et ne peuvent, de ce fait, figurer sur l'annexe 4 du code de commerce listant les produits et services dont le prix est susceptible d'être réglementé par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, la dérogation à l'article Lp. 410-2 du code de commerce sur la liberté des prix n'est pas justifiée.
163. En second lieu, en l'état actuel du fonctionnement du marché, la réglementation des prix envisagée porte une atteinte disproportionnée aux principes de la libre détermination des prix, de la liberté d'entreprendre, de la liberté du commerce et de l'industrie et de la libre concurrence.
164. Par conséquent, l'Autorité adresse au Gouvernement les recommandations suivantes :

#### **Recommandation n° 1 :**

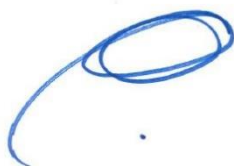
Laisser le jeu de la concurrence s'opérer librement quant aux prix des pièces détachées ou de rechange automobiles pour les raisons développées dans le présent avis.

#### **Recommandation n° 2 :**

Ouvrir un chantier réglementaire élargi pour remédier aux dysfonctionnements du secteur des pièces détachées et de rechange automobiles en Nouvelle-Calédonie, en incluant notamment une révision des dispositions en matière d'information du consommateur, une réflexion sur la possibilité d'ouvrir le secteur à l'économie circulaire, une mise en cohérence de la fiscalité applicable, le développement de la vente en ligne, l'ouverture de travaux sur les clauses contractuelles et la « garantie constructeur » qui restreignent la liberté de choix des consommateurs à l'égard des prestataires, ou encore le renforcement du contrôle technique.

Délibéré sur le rapport oral de Mme Sophie Charlot, rapporteure générale, et Mme Charlotte Ivami, rapporteure, par M. Stéphane Retterer, président, Mme Nadège Meyer, vice-présidente et M. Walid Chaiehloudj, membre.

Le secrétaire de séance



Le président



Grégory Beaufils

Stéphane Retterer