



<http://www.autoactu.com/vo---les-parties-prenantes-se-hissent-elles-a-la-hauteur-de-l-enjeu--.shtml>

[Mouvements](#) - 17/05/2016

VO : les parties prenantes se hissent-elles à la hauteur de l'enjeu ?

Bernard Jullien, Maître de Conférence à l'Université de Bordeaux et conseiller scientifique de la Chaire de Management des Réseaux du Groupe Essca.

En mars 2016, le nombre de transactions qui ont concerné les Xantia (dont la production a cessé en octobre 2002) a été de 1 242, celui des ZX (arrêtée en 1998) de 1 237. L'AX a cessé d'être produite en 1999 et il s'en est vendu 1 237, autant que de R5 ... Le même mois, il s'est vendu, en neuf, 1 277 Peugeot 5008 et 1 135 Kangoo. Ceci illustre ce que Autoactu vous disait en janvier du marché VO 2015 : sur les 5 562 000 VO échangés l'année passée, 24,5% était dans la tranche de 11 à 15 ans (1 362 000) et les 16 ans et plus dépassaient les 15% puisqu'ils avaient représenté 845 000 véhicules. La même année 2015, rappelons le, les ventes de VN à particuliers ont représenté 962 879 voitures.

Etant donnés ces chiffres et ce que vient de mettre en lumière de manière assez tapageuse la DGCCRF, il est patent que les ménages les plus éloignés du VN et du monde des marques doivent gérer leur équipement en véhicules dans une insécurité totale et que ceci est d'autant plus vrai qu'ils sont contraints financièrement. La DGCCRF montre que s'adresser à un professionnel n'est pas sans risque et communique sur un "taux d'infraction" anormalement élevé (plus de 47%) en laissant à la presse ou au public le soin de lire les 6 pages qui détaillent l'étude pour se faire une idée plus précise de ce que ce chiffre recouvre.

Il faut attendre la page 6 pour que la DGCCRF relativise son propos en notant : *"Les manquements relevés chez les concessionnaires, agents de marque et marchands qui ont pignon sur rue concernent principalement l'information sur les prix et les caractéristiques des produits et services commercialisés. Ces manquements ressortent plutôt d'un manque de rigueur ou d'une mauvaise organisation, que d'une volonté délibérée de se soustraire aux obligations réglementaires. Ces professionnels font preuve d'une bonne volonté pour apporter les modifications nécessaires à leur activité et se mettre en conformité avec la réglementation consumériste."*

Les lignes suivantes sont un peu plus inquiétantes et pointent la partie plus "grise" de ce secteur bien hétérogène que la DGCCRF peine à désigner avec précision quand elle écrit : *"Les infractions majeures sont relevées chez les marchands et négociants indépendants. Certains professionnels ont admis connaître la réglementation mais ne pas la respecter. La revente de véhicules d'occasion attire les professionnels mal intentionnés chez qui l'activité de couverture masque d'autres activités génératrices d'économie souterraine. Le caractère systématique et récurrent de pratiques illicites a pu être observé. Plusieurs interventions ont nécessité des actions conjointes avec les services de contrôle d'autres administrations pour délit d'escroquerie, abus de biens sociaux, personnel non qualifié, travail dissimulé, usurpations d'identités..."*

Ainsi, on aurait d'un côté les *"marchands qui ont pignon sur rue"* qui seraient plutôt clean et les *"marchands et négociants indépendants"* qui ne le seraient pas. De la même manière, la présentation de l'étude fait état de *"personnes à l'origine des transactions qui ne sont pas immatriculées au registre du commerce et des sociétés, et se présentent comme de simples particuliers"*. Et l'étude n'a pas concerné bien sûr le comportement des particuliers eux mêmes alors que, sur le cœur du marché que représente les "5 ans et plus" (67,4% du marché en 2015), ils représentent trois quarts des ventes. Bien évidemment, faire la police des pratiques délictueuses est un impératif pour la puissance publique et il est bien que les écuries d'Augias soient nettoyées. Néanmoins, la vision purement administrative et juridique de la DGCCRF est un peu courte car la vraie question est de savoir comment permettre aux très nombreux acheteurs de véhicules anciens et très anciens de limiter les risques qu'ils prennent sur des achats qui sont certes à "petits prix" mais qui représentent très souvent un effort budgétaire très importants pour eux.

En brocardant ainsi les professionnels, la DGCCRF semble justifier implicitement les achats à particuliers en indiquant que si on ne peut pas fréquenter les réseaux de marques ou "les marchands ayant pignon sur rue" c'est à dire si l'on ne peut se payer – comme c'est le cas de 40% des acheteurs – que des véhicules de plus de 10 ans, alors les "marchands et professionnels indépendants" auxquels on recourra seront des remèdes à l'insécurité pire que le mal. C'est évidemment l'inverse qui devrait être défendu : c'est sur les achats de véhicules anciens à petits prix que le besoin de sécurisation est le plus grand ; c'est là que l'intervention des professionnels est la plus nécessaire et légitime. C'est à permettre à des pratiques professionnelles de se structurer autour de ce type d'offre que la DGCCRF ainsi que la DGE ou le MEDDE devraient s'atteler. L'étude de la DGCCRF et – surtout - la communication qu'elle a orchestrée autour d'elle ont l'effet exactement inverse.

Les professionnels et leurs représentants auraient pu rappeler cet enjeu et réclamer un partenariat avec les autorités pour rendre ce service aux ménages possible. Les professionnels du VO sérieux, les experts, les contrôleurs techniques et le commerce et la réparation automobile ont tous leur carte à jouer pour qu'il se développe. Ils ont tous avantage pour que ce soit le cas à ce que le ménage soit fait et que la suspicion parfois justifiée qui pèse aujourd'hui sur ce secteur si mal structuré apparaisse comme infondée.

Las, face aux maladroites de la DGCCRF, les réactions ont été plutôt défensives – voire corporatistes : là où il eut été souhaitable de proposer de structurer une action collective pour reconstruire la crédibilité d'une offre VO professionnelle ou – à tout le moins – d'une assistance professionnelle à l'achat de VO, on a entendu surtout la manifestation d'un énervement contre les "contrôles tatillons" et la "complexité des règles". De même, lorsque les professionnels s'en prennent avec la DGCCRF aux faux particuliers et/ou aux auto-entrepreneurs, ils n'ont pas tort mais ne vont pas au fond des choses : si tel est le cas, c'est aussi parce que l'immense territoire du véhicule ancien est laissé en jachère par les professionnels qui n'ont pas grand chose à proposer à tous ceux dont l'équipement doit se faire là. La nature des business ayant horreur du vide, celui-ci est alors rempli par ces offres peu regardantes.

Pour que les mauvaises offres ne chassent pas les bonnes, il faut que les bonnes offres existent et qu'une solidarité entre ceux qui les structurent et les autorités puissent se nouer au profit de publics qui en ont besoin.

Les plus de 2 millions d'acheteurs de véhicules de plus de 10 ans ont besoin d'être protégés contre eux-mêmes et leur volonté de se rassurer et/ou de se faire plaisir. Ils ont besoin d'être protégés contre les petites omissions et les gros mensonges de leurs congénères vendeurs. Ils ont besoin que l'expertise des professionnels leur soit accessible et que, lorsqu'ils payent pour cela, ce soit avec l'assurance qu'ils réduisent les risques plus qu'ils ne les accroissent.

Tels sont les enjeux et les différentes parties prenantes semblent avoir raté la semaine dernière une occasion de s'en saisir.

Bernard Jullien

[Lire le bilan d'enquête 2015 de la DGCCRF : Information du consommateur et loyauté des pratiques commerciales dans le secteur de la vente de véhicules automobiles d'occasion](#)