

La pseudo-libéralisation des pièces captives promulguée

jeudi, 28 novembre 2019

C'est fait : depuis fin novembre, le texte sur la pseudo-libéralisation des pièces captives en France a été voté en même temps que la plus générale loi dite "Lom". Mais même si, ici ou là, des organisations professionnelles se sont -prudemment il est vrai- félicitées de cette victoire historique, il faut raison garder...

Comme nous l'avons souvent souligné en détail dans notre journal, [l'ouverture du marché des pièces de carrosserie reste toute relative](#). D'abord parce que la libéralisation des pièces captives commence en 2020 mais par les phares, les rétroviseurs et le vitrage... qui le sont déjà en grande partie. Ensuite parce que cette loi n'empêchera pas les constructeurs de trouver d'autres façons de protéger, -voire même de reprotéger- ces pièces censées être concurrencées.

Constructeurs : même pas mal...

Ensuite parce que le texte, tel que voté, repousse l'application au 1^{er} janvier 2021 pour les pièces de tôle... avec une franchise de 10 ans supplémentaires avant de les précipiter dans le grand bain concurrentiel. Ce qui renvoie donc la rechange libre de toute nouvelle pièce de robe, au mieux, à un début d'effet au 1^{er} janvier 2031. Et 10 ans, c'est suffisamment long pour, là encore, trouver d'autres arguties juridiques pouvant éviter ou limiter cette libéralisation.

Des arguties connues comme le droit d'auteur, certes évoqué dans la loi Lom dans une 12^{ème} exception qui semble faite pour éviter que le constructeur ne l'utilise pour endiguer la concurrence. Mais à y regarder de près, souligne un fin connaisseur, la rédaction permet de n'autoriser que la concurrence, en pièces de robe, venant d'équipementiers 1^{ère} monte. Lesquels ne prendront pas beaucoup de risque de fâcher leurs grands donneurs d'ordres. Quant au marquage des pièces qui semble appelé à devenir systématique, le texte a oublié de l'anticiper...

Mais de toute façon, pour quel potentiel ? Car 75% du marché de la pièce de carrosserie concernent justement des véhicules... de moins de 10 ans ! A partir de 2031 donc, le risque pour les constructeurs portera -au pire- sur seulement 25% de leur manne actuelle.

Mais dans ce dossier complexe d'où les constructeurs se sont sortis sans grand mal et les indépendants sans grande avancée, l'important n'était-il pas juste d'obtenir l'effet d'annonce politique au seul service du pouvoir d'achat ?

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite