

Le projet de loi est de retour... mais pour combien de temps?

dimanche, 04 octobre 2020

Après avoir été retoqué par le Conseil constitutionnel pour des raisons techniques, le texte de loi sur la libéralisation des pièces captives est de retour via le projet de loi d'accélération et de simplification de l'action publique. La Feda se félicite de son retour mâtiné de quelques avancées. Mais seront-elles déterminantes ? Le texte demeurera-t-il en l'état d'ici sa promulgation ? sera-t-il seulement cette fois accepté par le Conseil constitutionnel ?

Le contenu de ce nouveau texte résumé par la Feda.

La Feda [l'a fait savoir ce week-end](#) : le 2 octobre, dans le cadre de l'examen du projet de loi d'accélération et de simplification de l'action publique, l'Assemblée Nationale a adopté un article initiant l'ouverture à la concurrence des pièces captives.

Bis repetita. L'article reprend le dispositif de la loi LOM, dispositif que nous avons analysé, à l'époque de son adoption, comme bien peu utile, en tout cas à court et même moyen terme, à cette libéralisation qu'il semblait provoquer (voir «[Pièces captives : loi LOM, ou la libéralisation contrefaite](#)»). *A fortiori* quand par la suite, le conseil constitutionnel décidait [en fin d'année dernière de censurer pour des raisons techniques ces maigres progrès hébergés par ladite loi LOM](#)...

Une incertaine avancée

Revoilà donc le texte initial, mais avec toutefois deux petites améliorations. Passons sur la libéralisation du vitrage.... qui l'était déjà. En revanche, la Feda se félicite d'une avancée qu'elle défendait depuis le début : «*contrairement au texte de la loi LOM qui étalait l'entrée en vigueur du dispositif sur 2 ans, l'amendement qui a été voté serait applicable au 1^{er} janvier 2021 pour toutes ses dispositions*».

Reste que cette avancée ne concerne que les équipementiers de 1^{ère} monte produisant les pièces de carrosserie, les optiques et les rétroviseurs. Pour les autres producteurs, il faudra toujours attendre 10 ans. La Feda a bien évidemment fait déposer des amendements pour que ces productions “adaptables” soient elles aussi possibles à partir de janvier prochain, mais ces propositions n'ont pas été retenues.

Ce qui revient à dire qu'il leur faudra attendre ces 10 ans... soit le 1^{er} janvier 2031 seulement. Et comme 75% du marché de la pièce de carrosserie concernent justement des véhicules de moins de 10 ans, les constructeurs n'auront pas encore trop mal et les producteurs indépendants, seulement 25% du marché à espérer.

Quel avenir pour ce nouveau texte ?

La réalité ou non de la libéralisation dès début 2021 passera donc par la production ou non de pièces destinées à la rechange indépendante par les seuls équipementiers de 1^{ère} monte. Une chance évidemment pour ces derniers de s'ouvrir un nouveau marché jusqu'alors interdit. Mais en auront-ils vraiment l'envie comme la possibilité, eux qui dépendent économiquement de leurs grands clients constructeurs et qui sont par ailleurs souvent prisonniers d'arguties parfois subtiles, ou de contrats prévoyant clairement de ne rien fournir au marché indépendant ?

Reste avant tout à savoir si cette proposition de texte survivra en l'état aux autres débats à venir. Et s'il ne sera pas retoqué une seconde fois par le Conseil constitutionnel, puisque ces récents amendements sur les pièces captives sont une nouvelle fois apparus dans une loi qui *a priori* ne les concerne pas...

Comme d'habitude, nous vous tiendrons au courant...