

Newsletter lobbying de la FEDA - Mars 2024

Pièces détachées : à Bruxelles, une nouvelle étape décisive vers la libéralisation

Le 14 mars, le Parlement européen a adopté en séance plénière les projets de règlement et de directive relatifs aux dessins et modèles. Ces textes, que la Commission avait proposés fin 2022, avaient fait l'objet il y a quelques semaines d'un compromis entre les deux co-législateurs européens (Conseil et Parlement). Cet accord devait donc être entériné par le Parlement, ce qui vient d'être fait, puis par le Conseil, ce qui devrait être le cas très prochainement. Une publication de la directive et du règlement avant les élections européennes semble donc très probable désormais.

Cette réforme du système européen de propriété intellectuelle vise, de manière générale, à rapprocher davantage les législations et procédures nationales en matière de dessins ou modèles afin de renforcer l'interopérabilité et la complémentarité avec le système des dessins ou modèles communautaires.

Elle comporte aussi une avancée très significative pour l'après-vente automobile. En effet, conformément aux demandes de la FEDA relayées à Bruxelles par la FIGIEFA, le texte adopté le 14 mars intègre une « clause de réparation » s'appliquant aux pièces détachées. Cette clause exclut de la protection des dessins ou modèles les pièces de rechange d'un produit complexe qui sont utilisées pour restaurer son apparence initiale, à des fins de réparation et si la pièce de rechange ressemble exactement à la pièce d'origine (c'est-à-dire une porte endommagée ou un feu de voiture cassé qui doit être remplacé pour que la voiture ressemble exactement à ce qu'elle était).

Cette clause vise à libéraliser le marché des pièces de rechange et à mettre à la disposition des consommateurs dans l'ensemble de l'UE des pièces de rechange plus accessibles. Selon l'étude d'impact réalisée, cette mesure pourrait représenter plus de 500 millions d'euros d'économies pour les consommateurs sur 10 ans à l'échelle de l'Union.

La directive qui vient d'être adoptée prévoit une période transitoire d'harmonisation de 8 ans pour la clause de réparation. Plus précisément, si le droit national d'un État membre confère une protection aux dessins ou modèles des pièces détachées (ce qui est le cas de la France), cet État membre continue à accorder cette protection aux dessins ou modèles dont l'enregistrement a été demandé avant l'entrée en vigueur de la présente directive, et ce pendant 8 ans.

Une fois la directive définitivement adoptée, les États membres disposeront de 3 ans pour la transposer en droit interne. Cette transposition constituera donc une nouvelle étape dans l'ouverture à la concurrence des pièces détachées automobiles dont la FEDA a été le fer de lance depuis des années et qui a été initiée avec la loi Climat et résilience.

Nouvel assouplissement des ZFE, qui ne restent obligatoires qu'à Paris et à Lyon

D'abord attendus en septembre, puis en novembre 2023, les arbitrages gouvernementaux sur la mise en œuvre des ZFE auront finalement attendu le 19 mars et la tenue du 3^{ème} comité ministériel de la qualité de l'air en ville, sous l'égide du Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

Rappelons qu'en juillet dernier, en recevant le rapport final du comité national de concertation sur les ZFE-m piloté par les élus Jean-Luc MOUDENC et Anne-Marie JEAN, Christophe BÉCHU avait introduit pour la première fois une distinction entre « territoires ZFE » et « territoires de vigilance ». Cette

distinction signifiait que les critères d'obligation et de progressivité des ZFE devaient être liés à la qualité constatée de l'air, au dépassement des normes, et ne sont donc pas absolus.

Bien plus qu'une distinction sémantique, cette annonce avait été perçue comme un assouplissement majeur du dispositif. En effet, sur les 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants concernées par les dispositions relatives aux ZFE, seules les métropoles de Paris, Lyon, Marseille, Strasbourg et Rouen ont connu en 2022 des dépassements réguliers des seuils de dioxyde d'azote, contre 15 en 2016 et 8 en 2021.

Dès la mi-janvier 2024, la Métropole de Rouen, présidée par Nicolas MAYER-ROSSIGNOL (PS) avait demandé à être considérée comme « territoire de vigilance » au regard de l'amélioration de la qualité de l'air constatée, c'est-à-dire à être exemptée de la mise en œuvre obligatoire de l'interdiction des véhicules Crit'air 3 en 2025. La métropole avait anticipé l'interdiction des Crit'air 4 et 5, ainsi que des non classés, dès le 1^{er} septembre 2022.

Deux semaines plus tard, la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence annonçait qu'elle ne mettrait pas en œuvre l'interdiction des Crit'air 3 en 2025, qui aurait impacté plus de 300 000 véhicules de ménages « parmi les plus défavorisés ».

Quant à Strasbourg, la Métropole a annoncé qu'elle statuerait en milieu d'année sur la suite du déploiement de sa ZFE. L'Eurométropole a déjà ouvert début 2024 une phase pédagogique », c'est-à-dire de contrôles sans sanction, des véhicules Crit'air 3, avant l'interdiction réelle prévue au 1^{er} janvier 2025.

Les annonces gouvernementales du 19 mars s'inscrivent donc dans ce contexte et s'appuient sur les nombreux rapports remis sur le déploiement des ZFE en 2022 et 2023 : celui des parlementaires Bruno MILLIENNE (MoDem) et Gérard LESEUL (PS), celui de l'ancienne Ministre Barbara POMPILI, celui du Sénateur Philippe TABAROT (LR) et enfin celui du comité national de concertation mis en place sous l'égide du Ministère.

La FEDA avait amplement contribué à ces différents travaux pour lesquelles ses représentants ont été auditionnés et ses argumentaires largement diffusés.

La principale décision que le Gouvernement vient d'annoncer consiste à autoriser les métropoles de Marseille, Strasbourg et Rouen à ne pas mettre en œuvre les interdictions portant sur les véhicules Crit'air 3 au 1^{er} janvier 2025. Autrement dit, 41 métropoles sur 43 relèvent désormais de la catégorie « territoires de vigilance », tandis que la Métropole du Grand Paris et la Métropole de Lyon demeurent soumises au calendrier d'interdiction, sous la dénomination nouvelle de « territoires effectifs ZFE ». Pour les 41 métropoles qui en sont exonérées, le déploiement des ZFE peut se poursuivre sur une base volontaire, sans obligation légale.

En revanche, la refonte de la classification Crit'air a été écartée par le Ministre qui ne souhaite pas ouvrir ce chantier. Les métropoles seront enfin incitées à harmoniser les dérogations qu'elles mettent en place pour différentes catégories d'usagers.

Verdissement des flottes des véhicules : les initiatives législatives nationales et européennes en suspens

Déposée le 30 janvier, la nouvelle proposition de loi de Damien ADAM (Renaissance) n'est pour l'instant pas inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. A Bruxelles, la consultation publique sur le même sujet demeure ouverte jusqu'au 30 avril. Toutefois, la Commission européenne a précisé

le 8 mars que cette consultation ne préfigurait pas nécessairement une initiative législative sur ce sujet complexe.

Alors que le mandat de l'actuelle Commission européenne touche à sa fin et que les services sont plutôt concentrés sur le bilan des actions menées au cours des cinq dernières années, il faudra attendre la formation du nouveau Collège des commissaires et les interventions des nouveaux commissaires chargés du Pacte vert et des transports, pour disposer d'une meilleure visibilité sur ce sujet.

La proposition de loi sur le réemploi des véhicules examinée à l'Assemblée

Adoptée au Sénat le 13 décembre dernier, la proposition de loi écologiste sur le réemploi des véhicules poursuit son parcours à l'Assemblée nationale. Le texte, examiné le 20 mars par la Commission du développement durable, arrivera en séance publique le 27 mars. Cette proposition de loi vise à prolonger la durée de vie des véhicules éligibles à la prime à la conversion, autrement dit d'éviter leur mise à la casse lorsqu'ils sont remplacés par un autre véhicule moins polluant.

Les véhicules ainsi conservés seraient mis à la disposition de collectivités locales volontaires, proposant des services de location solidaire, soit directement, soit par l'intermédiaire d'associations ou de garages solidaires pratiquant cette activité.

Actualité du groupe métier VI

Les membres du groupe métier Véhicules Industriels se réunissent le 29 mars prochain. Au programme de cette réunion animée par Benoît Migeon : un débriefing entre confrères sur la feuille de route 2024, un point sur le baromètre PL, la garantie constructeur préservée, et la préparation des sujets du CDA de fin d'année consacré à l'univers du poids lourd.

Réunion commune des groupes Diesel NT et Peinture sur la RSE !

Les groupes métiers Diesel Nouvelles Technologies et Carrosserie Peinture s'associent pour une réunion commune le 15 mai prochain sur la Responsabilité sociétale des entreprises (RSE).

Sur un sujet transversal comme la RSE, l'association des deux groupes métiers a du sens et permet d'utiles synergies en termes d'échanges d'expériences. La question de la RSE sera traitée sur un plan opérationnel et concerne toutes les entreprises de la filière, y compris les PME : « comment engager vos entreprises dans une démarche RSE ? ».

Avant le point consacré à la RSE, les membres du groupe métier Diesel NT se réunissent le matin pour faire le point sur leurs sujets spécifiques, sous la houlette de Jean-François Niort et Christophe Mounet.

La FEDA présente à l'Assemblée générale du GARAC

C'est le 27 mars que le GARAC tient son Conseil d'administration et son Assemblée générale sur son site d'Argenteuil.

Attachés aux missions de l'Ecole nationale des professions de l'automobile, et aux liens qui unissent le GARAC avec la Fédération de la distribution automobile, Alain Landec (Président) et Bertrand Thorette (Délégué général) étaient présents pour porter la voix de la FEDA et des distributeurs indépendants au sein de cet établissement.

Recruter et attirer les talents de demain : le groupe TVI présent au salon Jeunes d'Avenir !

C'est le groupe TVI qui a représenté la filière de la distribution automobile au salon Jeunes d'Avenirs organisé au Centre des congrès de Lyon le 20 mars dernier. Répondant à la proposition qui lui était faite, son Directeur général Benoît Migeon était présent en personne sur le stand de notre opérateur de compétences AKTO pour parler métiers et opportunités professionnelles auprès des jeunes.

Satisfait de sa présence à cette journée, Benoît Migeon souligne : « C'est un investissement et un effort personnels que je fais pour mon groupe, mais aussi et surtout pour représenter ma filière. Durant cette journée, j'ai pu rencontrer et discuter avec une quinzaine de jeunes intéressés par tous les métiers de la distribution automobile : commerciaux, acheteurs, logistique...

Sur les 15 personnes rencontrées, quatre candidats ont été orientés vers des centres TVI et pour les autres, j'ai le sentiment d'avoir « planté des graines » qui germeront ailleurs chez mes confrères, et c'est tant mieux... Beaucoup parmi ces jeunes ont découvert pour la première fois un univers qu'ils ne connaissaient pas. Le recrutement et l'attractivité sont un travail de longue haleine : il n'y a pas un seul levier à actionner, mais de multiples actions à mener dans la durée en se faisant connaître et en allant au contact des étudiants et des plus jeunes. L'an prochain, si d'autres confrères me rejoignent, nous serons plus nombreux à être présents, et c'est ainsi que nous serons mieux identifiés et valorisés ».

Financement de vos formations par AKTO : nouvelles informations obligatoires à renseigner

A la demande des pouvoirs publics pour améliorer le suivi des parcours de formation, notre opérateur de compétences AKTO (CCN 3044) ne pourra plus accorder de financement sans avoir au préalable recueilli plusieurs informations personnelles pour chaque bénéficiaire de formation.

Pour tout dossier/contrat déposé à compter du 29 février 2024, les informations suivantes sont à renseigner obligatoirement pour chaque bénéficiaire de formation :

- les 13 premiers chiffres du numéro de Sécurité Sociale qui correspondent au Numéro d'Inscription au Répertoire (NIR)
- le nom de naissance
- la date de naissance
- l'adresse postale personnelle.

Tous les dispositifs de formation financés par AKTO sont concernés. Les informations sont à saisir sur votre portail entreprise AKTO, lors de chaque demande de prise en charge.

Les ZFE côté belge : la Wallonie ne sera pas une « zone de basses émissions »

Le reflux sur la question des ZFE ne concerne pas que la France : la ministre de l'Environnement Céline Tellier (Ecologiste) ne veut plus de l'interdiction en 2025 des voitures les plus polluantes en Wallonie.

Répondant à une question au Parlement, la ministre de l'Environnement a été claire : « l'interdiction progressive de circuler sur le territoire wallon m'apparaît disproportionnée, difficilement applicable et peu efficace par rapport à l'amélioration de la qualité de l'air, qui était l'objectif poursuivi par le plan ZBE », a répondu Céline Tellier. Un projet de décret modificatif doit être prochainement présenté : les mesures seront prises en concertation avec les responsables communaux.

Les Wallons peuvent désormais s'attendre à des mesures nettement allégées par rapport au plan ZBE (zones de basses émissions). Les zones rurales ne seront plus concernées, puisque ce n'est pas là que sont constatés les problèmes de pollution de l'air. Céline Tellier va se concentrer sur des mesures plus justes, efficaces et ciblées sur les grandes villes, et pas uniquement en s'attaquant au transport routier, qui n'est pas seul responsable de la pollution de l'air. Le chauffage domestique, le brûlage de biomasse en extérieur, l'industrie et l'agriculture sont aussi en cause...