

LA CLAUSE DE REPARATION

« ENJEU ECONOMIQUE ET SOCIAL »

Proposition de modification de la directive 98/71/CE sur la protection juridique des dessins et modèles

LA CLAUSE DE RÉPARATION

Le collège des Commissaires Européens a adopté le 14 septembre 2004 la proposition de modification de la Directive 98/71/CE sur la protection juridique des dessins et modèles visant à libéraliser la fabrication et la commercialisation des pièces de rechange des ensembles complexes.

Pour entrer en vigueur cette proposition communément appelée « Clause de Réparation » doit encore être adoptée par le Parlement Européen et le Conseil des Ministres de l'UE.

QU'EST-CE QUE LA « CLAUSE DE REPARATION » ?

Appliquée à l'automobile, c'est la liberté de fabriquer et commercialiser les pièces dites «visibles» des véhicules principalement les pièces de carrosserie, le vitrage, les phares et les feux dans la mesure où elles sont destinées à la réparation des véhicules.

Cette proposition ne remet aucunement en cause les droits des constructeurs automobiles sur la forme et le dessin de leurs véhicules neufs et sur les pièces détachées des véhicules neufs. Cette protection est légitime dans le cadre de la création d'un véhicule, mais ne peut pas l'être dans celui des produits destinés à la rechange et la réparation automobile.

En étant protégés pour la réalisation de leurs véhicules neufs, les constructeurs automobiles peuvent en effet se défendre contre la copie des constructeurs concurrents et bénéficient ainsi d'une protection juridique entière pour ce qui représente la majeure partie de leurs activités, la vente de véhicules neufs. Leur investissement de départ dans le design est ainsi protégé.

Les différents modèles des constructeurs étant concurrents entre eux au moment où le consommateur doit faire son choix, la protection de la forme du modèle de véhicule ne s'oppose donc en rien à l'exercice d'une libre concurrence qu'au contraire elle stimule.

À l'inverse, la protection des dessins et modèles des pièces de rechange d'un véhicule destinées au marché secondaire de la réparation, aboutit à la création d'un monopole du constructeur sur la vente de toutes les pièces visibles de ce véhicule puisqu'il n'existe aucun produit alternatif pour remettre le véhicule endommagé dans son état d'origine. A l'inverse, les pièces non visibles telles que les alternateurs, démarreurs etc... sont quant à elles soumises à la concurrence car elles ne sont pas protégeables par la réglementation des dessins et modèles.

Les réparateurs indépendants sont ainsi obligés de s'approvisionner en pièces visibles au sein des réseaux des constructeurs, qui sont leurs concurrents, à des conditions tarifaires très pénalisantes voir même prohibitives. En outre, les distributeurs indépendants ne peuvent offrir un choix complet de pièces à leurs clients réparateurs et ne peuvent lutter commercialement contre les pratiques des constructeurs qui consistent à coupler les offres de pièces captives et de pièces concurrencées.

Enfin, il n'est pas admissible qu'en raison de l'absence de concurrence sur les pièces captives, on observe des niveaux de remises qui sont descendus ces dernières années à 5% seulement pour certaines d'entre elles alors que l'on sait qu'un niveau de 20 à 25% est nécessaire pour ne pas perdre d'argent.

Face à ce monopole et à ses effets néfastes pour les professionnels et les consommateurs, plusieurs états ont condamné la protection des pièces de rechange destinées au marché secondaire et une dizaine de pays européens représentant 75% du parc européen de véhicules ont d'ores et déjà adopté la Clause de Réparation dans leur législation nationale.

Les consommateurs français sont pénalisés alors que les consommateurs espagnols, belges, italiens etc...et même de fait allemands depuis 2004, sont libres de faire jouer la concurrence. Ces pays étant frontaliers, on imagine fort bien les conséquences économiques pour les réparateurs et distributeurs français dans les régions françaises concernées.

Quelle est la portée économique de la Clause de Réparation en France et en Europe ?

✓ En Europe

. Le marché européen de la rechange automobile représente près de 84 milliards d'euros (pièces et main-d'oeuvre) dont 44 Milliards d'euros pour les pièces de rechange uniquement.

. 25 % du marché des pièces soit 10 Milliards d'euros ne sont pas soumis à la concurrence puisqu'il est constitué de pièces visibles dites « must match » c'est-à-dire devant obligatoirement s'intégrer impeccablement au sein d'un ensemble d'autres pièces et pour lesquelles il n'existe aucune alternative pour reconstituer le véhicule dans son état et selon ses caractéristiques d'origine.

. 2 millions de personnes travaillent pour la rechange indépendante et sont concernées par la clause de réparation.

Pour les pièces de rechange d'un même constructeur, les différences de prix constatées par la Commission Européenne entre les pays où cette clause s'applique et ceux où elle ne s'applique pas vont de 6 à 10 % et les écarts de prix entre des pièces d'origine et celles de qualité équivalente sont de 40 à 200 %.

✓ En France

. La filière de la rechange indépendante (hors fabricants des pièces) est constituée de 45 000 entreprises qui emploient 180 000 personnes. Elle comprend principalement les distributeurs de pièces automobiles indépendants ainsi que les réparateurs et carrossiers indépendants mais également la nouvelle distribution composée des centres autos et des enseignes de réparation rapide.

Une partie importante du chiffre d'affaires de la filière provient de la vente de main-d'oeuvre.

L'adoption de la « clause de réparation » supprimerait l'inégalité de traitement de cette filière et favoriserait son taux d'emploi, ses filières de formation et la survie de nombreux opérateurs.

. De nombreux éléments de carrosserie actuellement fabriqués hors UE (Renault importe des capots de taïwan, WV des ailes d'Afrique du Sud,...) pourraient l'être à l'intérieur de l'Union et en France si le marché secondaire y était suffisant, c'est à dire ouvert, ce qui recréerait des emplois de production industrielle.

. L'ouverture de la concurrence dans ce domaine favoriserait la baisse des coûts et serait bénéfique aux consommateurs. Contrairement à ce que prétendent les constructeurs automobiles, elle améliorerait la sécurité du parc roulant car les consommateurs pourraient plus facilement envisager la réparation de leur véhicule.

Deux contrevérités qu'il faut dénoncer : la contrefaçon et la moindre sécurité

1) La contrefaçon.

C'est le monopole non justifié et les prix prohibitifs qu'il engendre qui favorise la contrefaçon et l'importation de marchandises contrefaites et non la concurrence.

Il est notable de constater en France pour le marché des pièces concurrencées une absence quasi totale de produits contrefaits (source Minefi), alors même que ces produits ne bénéficient pas de la protection juridique des dessins et modèles, car la majorité des acteurs de la filière indépendante se sont toujours attachés à défendre la pièce d'origine fabriquée par les grands équipementiers (Valeo, Bosch, Bendix...), eux-mêmes fournisseurs des constructeurs automobiles.

La fabrication en France et en Europe de pièces de carrosserie par des acteurs reconnus constituerait le meilleur rempart contre les importations de pièces en provenance de pays hors UE.

Les constructeurs asiatiques, dont les ventes en France sont en constante augmentation importent la totalité de leurs pièces de rechange visibles du sud-est asiatique. Une modification de la directive européenne permettrait aux industries française et européenne de fabriquer des pièces destinées également à ces véhicules améliorant ainsi les balances du commerce extérieur de la France et de l'Union.

Cette fabrication permettrait la réintroduction en Europe d'emplois qui avaient été perdus du fait de la délocalisation de leur sous-traitance par les constructeurs.

C'est d'ailleurs parce que la contrefaçon est un faux prétexte que la Commission a soumis sa proposition.

2) La sécurité

La loi sur les dessins et modèles n'a jamais garanti la sécurité d'un produit. Il suffit pour s'en convaincre d'observer le nombre de campagnes de rappel de véhicules menées par les constructeurs. La sécurité des produits en Europe est garantie par l'homologation des produits de sécurité, c'est à dire l'obligation de répondre à certaines spécifications techniques. Ainsi les plaquettes de freins ne bénéficient pas de la protection des dessins et modèles. C'est pourtant l'exemple type de la pièce de sécurité qui est soumise à homologation. A l'inverse, une aile de voiture n'est pas soumise à homologation car elle n'est pas considérée comme une pièce de sécurité. Elle est par contre protégée par la réglementation française sur les dessins et modèles.

Il apparaît donc clairement que l'ouverture à la concurrence des pièces visibles certes privera les constructeurs automobiles d'une petite partie d'un monopole très lucratif, principalement en France et dans une moindre mesure en Allemagne, ce qui cependant devrait avoir peu d'impact sur leur situation financière compte tenu de leurs excellents résultats. En contrepartie, cela apportera à l'ensemble des autres acteurs économiques (entreprises de la filière de la rechange indépendante, assureurs, consommateur, fabricants d'équipements) dont la majeure partie sont réunis au sein d'une structure européenne dénommée ECAR, les conditions d'un développement bénéfique pour l'ensemble de la société ou tout simplement pour certains acteurs celles de leur survie.

Au moment où les pouvoirs publics cherchent par tous les moyens à restaurer le pouvoir d'achat des consommateurs, ou le commerce extérieur accuse un déficit inquiétant auquel les délocalisations des constructeurs ne sont pas étrangères et où la France continue de perdre des emplois industriels, il est absolument essentiel que les pouvoirs publics et décideurs politiques appuient l'adoption de la Clause de Réparation.

Il n'est pas non plus inutile de rappeler que cette clause de réparation dont notre fédération demande l'adoption depuis des années a déjà été adoptée une première fois par le Parlement Européen en octobre 1995 à une majorité de près de 80% (un véritable plébiscite) et malheureusement repoussée in extremis par le Conseil des Ministres de l'UE en 1997 principalement en raison de l'opposition de la France déjà influencée par un intense lobbying des constructeurs.

A ce jour, le Comité Economique et Social, le Comité Economique et Monétaire et le Comité du

Marché Intérieur et des Consommateurs se sont majoritairement prononcés en faveur de la réforme. Le Comité Juridique, devrait rendre son avis dans les prochaines semaines. Le parlement se prononcera ensuite en session plénière préalablement à la décision du Conseil des Ministres (processus de co-décision).