



PLEINS PHARES

En route vers le nouveau Règlement d'exemption vertical : point d'étape

Le Règlement d'exemption vertical [règlement UE n° 33/2010 de la Commission] exempté les accords verticaux qui remplissent certaines conditions de l'interdiction prévue par l'article 101, paragraphe 1, du TFUE, « *créant ainsi une sphère de sécurité pour ces accords* ».

La Commission Européenne a lancé dès le 3 octobre 2018 le réexamen du Règlement d'exemption par catégorie applicable aux accords verticaux (dit « VBER » - Vertical Block Exemption Regulation), qui expirera le 31 mai 2022, et des lignes directrices sur les restrictions verticales qui l'accompagnent. Au cours de la phase d'évaluation du réexamen, la Commission a recueilli des éléments probants afin de comprendre comment les règles fonctionnent depuis leur adoption en 2010. Parmi ces éléments figurent, notamment, des contributions des parties prenantes recueillies dans le cadre de la consultation publique qui a eu lieu en 2019.

La Commission avait également commandé une étude externe d'appui à l'évaluation, avec un focus sur certaines restrictions verticales spécifiques telles que les prix de vente imposés et les clauses de parité.

Enfin, d'autres éléments probants ont été pris en compte, notamment ceux issus de la récente enquête sectorielle de la Commission sur le commerce électronique, outre la propre expérience de la Commission dans la mise en œuvre des règles concernant les restrictions verticales et celle des autorités nationales de concurrence.

Publication du Rapport final d'évaluation

La Commission a publié le **25 mai 2020** son Rapport final d'évaluation du Règlement vertical et de ses Lignes directrices.

Puis, le **8 septembre 2020**, la Commission a publié un document de travail qui résume les conclusions de l'évaluation du règlement d'exemption, ainsi que des lignes directrices sur les restrictions verticales.

L'objet de cette étude d'évaluation, longue de plus de 900 pages, était de recueillir tous éléments d'information permettant à la Commission de décider « *s'il serait plus approprié de laisser expirer le VBER, de prolonger sa durée, ou de le réviser* ». Il y a donc **3 options** : **1)** arrêt du VBER ; **2)** renouvellement du VBER dans sa forme actuelle ; et **3)** révision du VBER actuel. L'étude a été menée sous les angles de l'efficacité, de la pertinence et de la valeur ajoutée européenne, en tenant compte des derniers développements du marché et des pratiques commerciales.

L'étude fait le constat de l'évolution des modèles de distribution au cours des dix dernières années, **le point fort étant le développement de la vente en ligne** :

« Les dix dernières années ont vu une expansion rapide du commerce en ligne, tant au niveau B2B que B2C. Les modèles de distribution existants ont dû s'adapter aux nouvelles réalités du marché. Les entreprises sont confrontées à une concurrence accrue qui provient de marchés qui étaient auparavant inexistantes ou géographiquement trop éloignés. Le comportement des consommateurs a également changé en conséquence. De nouveaux modèles commerciaux, y compris de nouvelles formes de distribution, telles que les plateformes de réservation en ligne, sont apparus et ont eu un impact substantiel dans certains secteurs, tels que l'hôtellerie ».

➤ [Pertinence du VBER ?](#)

Les entreprises se sont adaptées au nouvel environnement commercial, caractérisé notamment par la transparence accrue des prix (en ligne) et la réduction des coûts de recherche des consommateurs. Les canaux en ligne *« deviennent de plus en plus importants dans l'ensemble du processus d'achat »*, surtout dans la phase de préachat : les consommateurs les utilisent *« pour obtenir une première impulsion d'achat, obtenir des informations sur le produit souhaité, sur les canaux de vente alternatifs, ainsi que pour finaliser leur achat »*. L'étude relève que généralement, les consommateurs *« apprécient le large choix offert par les canaux. Ils apprécient également de pouvoir accéder à un même détaillant/fournisseur via plusieurs canaux »*.

Le VBER (et les Lignes Directrices) *« sont toujours pertinents, car il s'agit d'outils utiles qui facilitent grandement l'autoévaluation des accords verticaux et qui contribuent à réduire les coûts de mise en conformité pour les entreprises qui concluent de tels accords »*, mais *« ils ne couvrent pas suffisamment les derniers développements du marché, tels que celui des plateformes en ligne »*.

➤ [Efficacité du VBER ?](#)

La Commission a analysé les décisions rendues ces 10 dernières années par les autorités nationales de concurrence (en France, l'Autorité de la Concurrence) et par les juridictions nationales (en France, la Cour de cassation et la Cour d'appel de Paris, notamment). Les principaux thèmes d'infractions (restrictions verticales) identifiés au travers de ces décisions sont les suivants :

- Restrictions de prix

La fixation de prix minimum imposé est le thème majeur.

L'utilisation des prix de revente imposés (RPM) a diminué au cours des dix dernières années, car il s'agit d'une restriction caractérisée et donc illégale. Les Lignes Directrices sont considérées comme manquant de clarté (et d'exemples plus concrets) pour que les acteurs du marché sachent exactement quand le prix imposé (RPM) peut être anticoncurrentiel, et plus important encore, quand il peut être pro-concurrentiel et donc admissible.

- Distribution sélective

Sont notamment visées : les interdictions de vente en ligne ou sur les "marketplaces"/plateformes en ligne ; les interdictions d'utilisation des comparateurs de prix ; l'exigence de magasin(s) physique(s).

Selon les entretiens réalisés, les opérateurs interrogés pensent généralement que les accords de distribution sélective devraient continuer de bénéficier de l'exemption par catégorie, car *« ces accords protègent le développement de services de vente supplémentaires et la valeur de la marque tout au long de la chaîne de valeur, ainsi que les investissements des parties prenantes »*.

- Distribution exclusive

Sont principalement relevées les restrictions territoriales et les interdictions d'exportation.

- Restrictions au multimarquisme.

Synthèse

L'idée générale est que le VBER est en tant que tel pertinent et efficace. L'option 1) (arrêt du Règlement vertical) devrait donc être écartée.

Cependant, « L'évaluation a permis de conclure que le fait de remédier aux domaines des règles pour lesquels il existe un manque de clarté ou des lacunes, ou dont il a été constaté qu'ils ne sont plus adaptés à l'évolution récente du marché, améliorerait la sécurité juridique. Cela renforcerait également la capacité des règles à fournir un cadre commun d'évaluation aux autorités nationales de concurrence et aux juridictions nationales » (Résumé de l'étude d'évaluation, 8 septembre 2020).

Le Règlement dans sa rédaction actuelle n'est plus adapté à certaines évolutions de fond constatées ces 10 dernières années, notamment le développement des ventes en ligne, « *le marché a considérablement changé et l'évaluation a mis en évidence un certain nombre de problèmes auxquels il y a lieu de remédier* » (Margarethe Verstager, vice-présidente exécutive chargée de la politique de concurrence). Une simple prolongation du VBER actuel restant inchangé (option 2) devrait donc elle aussi être écartée.

L'étude conduit en conséquence à penser que l'on s'oriente vers l'option 3), à savoir une révision du VBER et de ses Lignes directrices, afin de le mettre à jour des évolutions récentes importantes.

Et maintenant ?

Dans les semaines à venir, la Commission lancera une analyse d'impact afin d'examiner les problèmes recensés au cours de l'évaluation, ceci en vue d'une révision des règles au 31 mai 2022 (date d'achèvement du Règlement actuel) au plus tard.

Les parties prenantes pourront présenter des observations sur l'analyse d'impact initiale et faire connaître leur point de vue dans le cadre d'une consultation publique prévue pour fin 2020.

Courant 2021, la Commission publiera également un projet de règles révisées afin de recueillir les observations des parties prenantes.

OG

CLIGNOTANTS

DROIT ECONOMIQUE

2. Consommation : Nouvelle loi visant à encadrer le démarchage téléphonique et à lutter contre les appels frauduleux

Une nouvelle loi, publiée le [24 juillet 2020](#)¹ et entrée en vigueur le 26 juillet, vise à renforcer la protection des consommateurs face aux insuffisances du dispositif en place jusqu'alors, tout en préservant l'activité des professionnels. La loi prévoit notamment que :

- Lors d'une campagne de démarchage téléphonique, l'appelant doit se présenter de façon claire et précise au téléphone en précisant l'identité du professionnel ou l'identité de la personne pour le compte de laquelle il effectue cet appel et la nature commerciale de l'appel.

¹ Loi n°2020-901 du 24 juillet 2020

Il doit en outre rappeler au consommateur son droit à s'inscrire gratuitement sur la liste d'opposition au démarchage téléphonique Bloctel ;

- Les entreprises qui ont recours au démarchage téléphonique doivent saisir l'organisme chargé de gérer la liste d'opposition - une fois par mois si c'est une activité habituelle pour elles, et avant toute campagne dans les autres cas - pour vérifier la conformité de leurs fichiers avec la liste d'opposition au démarchage téléphonique ;
- Les professionnels ayant recours au démarchage téléphonique doivent respecter un code de bonnes pratiques élaboré par les professionnels opérant dans le secteur de la prospection commerciale par voie téléphonique ;
- Les jours, les horaires et la fréquence auxquels les appels peuvent être passés seront précisés par décret ;
- Le démarchage téléphonique est interdit pour la vente d'équipements ou la réalisation de travaux en vue d'économies d'énergie ou de production d'énergie renouvelable.

La loi précise en outre que tout contrat conclu avec un consommateur à la suite d'un démarchage téléphonique réalisé en violation des dispositions légales sera nul et renforce les sanctions en cas de démarchage téléphonique abusif.

3. Concurrence - Google condamné pour abus de position dominante par l'Autorité de la Concurrence

Selon une décision du [19 décembre 2019](#), mise en ligne en février dernier (n° 19-D-26), l'Autorité de la concurrence a sanctionné Google pour avoir abusé de sa position dominante sur le marché de la publicité en ligne liée aux recherches.

Dans le communiqué mis en ligne sur son site, l'Autorité relève que Google détient une position « *ultra-dominante* » sur ce marché, son moteur de recherches totalisant plus de 90 % des recherches effectuées en France et sa part de marché sur le marché de la publicité en ligne liée aux recherches dépassant probablement 90 %. Il en résulte « *un pouvoir d'attraction et d'accumulation* », qui assure à Google une croissance constante. Dans ce contexte, il n'est pas reproché à Google d'avoir mis en place des règles associées à la publicité en ligne (règles dites « AdWords » à l'origine, depuis rebaptisées « Google Ads »), mais de l'avoir fait de manière non-transparente, non-objective et discriminatoire (règles illisibles, différences de traitement entre des opérateurs similaires, revirements de position, « *comportement incohérent* » ...). L'Autorité considère que Google exerce ainsi une contrainte anormale sur les annonceurs, qui « *n'ont d'autre choix que d'accepter les Règles ou de renoncer aux services de Google Ads* ».

L'Autorité a en conséquence condamné Google à une amende de 150 000 000 €, outre une injonction faite à Google de clarifier les règles Google Ads et les procédures de suspension, de mettre en place de mesures de prévention, de détection et de traitement des violations aux Règles Google Ads, et, enfin, de publier pendant une durée de 7 jours consécutifs le résumé de la décision, accessible par un lien html intitulé « *Google condamnée par l'Autorité de la concurrence française* », sur la page d'accueil de ses sites internet.

4. Concurrence : L'Autorité sanctionne un cartel dans le secteur du jambon et de la charcuterie

L'ADLC a rendu le [16 juillet 2020](#) une décision par laquelle elle sanctionne un cartel concernant 12 entreprises opérant dans le secteur du jambon et de la charcuterie.

« Les industriels de la charcuterie se coordonnaient pour présenter un front commun lors de leurs négociations avec les abatteurs afin de contrer les demandes de hausses de prix sur la matière première, voire obtenir des baisses de prix pour l'achat de celle-ci (le « jambon sans mouille »).

Par ailleurs, les industriels s'entendaient pour arrêter une position commune sur les hausses de prix des produits de charcuterie qu'ils entendaient pratiquer auprès de la grande distribution pour leurs marques de distributeurs (MDD) ou marques « premiers prix » » (voir le communiqué de presse sur le site de l'ADLC).

Le cartel est en conséquence condamné à hauteur de 93 M€.

5. Concurrence : Orientations pratiques données aux juridictions nationales pour traiter la divulgation d'informations confidentielles

La directive européenne de 2014 concernant les actions en dommages et intérêts du fait des pratiques anticoncurrentielles² (transposée en droit français le 10 mars 2017) guide les citoyens et les entreprises lorsqu'il s'agit de demander réparation s'ils sont victimes d'infractions aux règles de l'UE relatives aux pratiques anticoncurrentielles. Ainsi, la directive oblige les États membres à veiller à ce que les juridictions nationales soient habilitées à ordonner la production de ces éléments de preuve, à condition **1/** que l'action en dommages et intérêts soit plausible, **2/** que les éléments de preuve demandés soient pertinents et **3/** que la demande de divulgation soit proportionnée. Si ces conditions sont remplies et que des mesures de protection des informations confidentielles sont en place, les juridictions nationales peuvent ordonner la production des éléments de preuve.

C'est dans ce contexte et suite à une consultation publique lancée le 29 juillet 2019, invitant les parties intéressées à formuler leurs observations, que la Commission européenne a adopté le **20 juillet 2020** une communication relative à la protection des informations confidentielles par les juridictions nationales dans les procédures visant des pratiques anticoncurrentielles au sein de l'UE. La communication présente un certain nombre de mesures (occultations, cercles de confidentialité, recours à des experts, auditions clôturées) que les juridictions nationales peuvent ordonner, en fonction de leur cadre procédural, afin de protéger des informations confidentielles dans le cadre de demandes de divulgation pendant et après la clôture de la procédure, et précise comment et quand ces mesures pourraient être efficaces.

6. Crise sanitaire : Recommandation de la CEPC relative aux conventions uniques

La crise sanitaire a modifié les habitudes alimentaires des consommateurs, ce qui a conduit les distributeurs à modifier leurs commandes auprès des fournisseurs, impactant nécessairement l'exécution des conventions uniques conclues au 1^{er} mars 2020. Dans ce contexte, la Commission d'examen des pratiques commerciales (CEPC) a publié le **10 juillet 2020** une Recommandation³ portant sur la gestion des effets de la crise sanitaire qui vise spécifiquement la grande distribution à dominante alimentaire, mais dont la portée peut paraître plus large dès lors qu'elle est fondée sur les articles L 441-3 et L 441-4 du Code de commerce, qui s'appliquent à toutes les relations fournisseurs/distributeurs.

La CEPC rappelle les concepts de loyauté et de bonne foi et émet des recommandations autour de **3 axes principaux** :

² Directive 2014/104/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 novembre 2014

³ Recommandation n° 20-1 du 6 juillet 2020

- En matière logistique : la CEPC appelle à faire preuve de pragmatisme et à privilégier un traitement différencié des pénalités logistiques selon les circonstances propres à chaque relation contractuelle ;
- En matière commerciale : Le principe demeure que le prix initialement convenu s'applique et que les coûts liés à la crise sanitaires ne justifient une renégociation que s'ils génèrent une exécution excessivement onéreuse pour l'une seule des parties. La CEPC incite en outre les parties à exécuter, lorsque cela est possible, les plans commerciaux prévus dans les accords 2020, et ce malgré la crise. Elle prévoit en revanche la négociation d'adaptations sur le chiffre d'affaires prévisionnel, le plan promotionnel 2020, et le cas échéant les services devant être rendus par les distributeurs, encourageant une re planification ou la fourniture de services alternatifs ;
- La médiation : la CEPC encourage le recours à la médiation pour régler les litiges entre les fournisseurs et les distributeurs en cas d'échec de la négociation bilatérale.

7. Contrats : L'épidémie de Covid-19 qualifiée de cas de force majeure au sens d'une clause contractuelle spécifique

Dans le cadre d'un litige opposant Total Direct Energie et EDF, la Cour d'Appel de Paris, statuant en référé, a, dans deux arrêts en date du **28 juillet 2020**⁴, jugé justifiée la suspension du contrat d'achat d'énergie notifiée par Total Direct Energie faite au visa de la clause de force majeure prévue au contrat et fondée sur l'épidémie de Covid-19 et les mesures sanitaires et légales drastiques qui ont été prises en conséquence. La Cour d'Appel a dès lors qualifié le refus d'EDF de suspendre le contrat de trouble manifestement illicite.

Il ne peut cependant être déduit de ces arrêts que l'épidémie de Covid-19 constitue dans tous les cas un événement de force majeure.

En effet, outre le fait qu'il s'agit de décisions de référé, la particularité dans le cas d'espèce résidait dans les termes de la clause de force majeure du contrat, qui, d'une part, définissait la force majeure de façon plus large que [l'article 1218 du Code Civil](#), se référant à tout événement rendant impossible l'exécution des obligations des parties « *dans des conditions économiques raisonnables* », et d'autre part, prévoyait des effets spécifiques à cette dernière. La Cour d'Appel en a ainsi déduit qu'il n'apparaissait pas que la réalité d'un cas de force majeure au sens du contrat puisse être écartée avec l'évidence requise en référé. La solution aurait en revanche sans doute été différente en l'absence de clause contractuelle de force majeure ou en présence d'une clause rédigée autrement.

8. Données personnelles - Facebook (contre) attaque l'UE

La Commission Européenne avait ouvert en décembre 2019 une enquête préliminaire à l'encontre de Facebook (ainsi que contre Google) portant sur la collecte et la monétisation des données communiquées via le réseau social. La Commission souhaite vérifier si Facebook n'utilise pas les données personnelles de ses utilisateurs pour générer des revenus, et si sa marketplace publicitaire ne désavantage pas ses concurrents.

Facebook considère que les demandes formulées à son encontre par la Commission Européenne dans le cadre de cette enquête sont trop « intrusives ». De fait, l'Union européenne a demandé à Facebook de lui fournir tous les documents de l'entreprise, y compris les e-mails, contenant les mots ou

⁴ CA Paris n° 20/06689 et 20/06675

expressions « *grande question* » (« *big question* »), « *gratuitement* » (« *for free* »), « *pas bon pour nous* », « *éteindre* » (« *shutdown* »), soit des termes trop larges selon Facebook.

Facebook a en conséquence saisi en [juillet 2020](#) la CJCE d'une action pour non-respect de la vie privée. Facebook fait valoir que l'UE profiterait de cette enquête pour demander la fourniture de documents « *principalement sans rapport avec leur enquête* », incluant des données sensibles telles que des informations médicales, financières ou privées concernant les familles des employés de Facebook. Le délibéré est attendu courant septembre 2020.

9. Données personnelles : Contrôle de l'application « StopCovid » par la CNIL

Conformément à ce qu'elle avait annoncé en mai dernier, la CNIL a diligemment des vérifications sur l'application « StopCovid ».

Elle a rendu publics les résultats de ces contrôles le [20 juillet 2020](#). Il en résulte que la plupart des préconisations formulées par la CNIL dans ses avis des 24 avril (cf. [Radar#7](#)) et 25 mai 2020 ont été prises en compte par le Ministère des Solidarités et de la Santé et que, « *pour l'essentiel* », la nouvelle version de l'application, déployée fin juin, respecte le RGPD et la Loi Informatique et Libertés. La CNIL a cependant relevé encore quelques irrégularités et mis le Ministère en demeure d'y remédier. Cette mise en demeure a été rendue publique compte-tenu du nombre particulièrement important de personnes concernées (près de 2 millions d'utilisateurs) et du caractère sensible des données personnelles enregistrées par l'application, sans que cela ne vaille sanction. Ce n'est que si le Ministère des Solidarités et de la Santé ne donne pas suite à la mise en demeure dans le délai imparti qu'une sanction pourra être envisagée.

10. Responsabilité : Le garde des Sceaux n'envisage pas de remettre en cause l'application du délai de prescription de droit commun pour les actions en vice caché

Par une question en date du 12 novembre 2019, un député avait interrogé la Garde des Sceaux afin de savoir si le gouvernement envisageait « *d'allonger le délai de prescription de droit commun afin de renforcer la protection des consommateurs* ».

Dans une réponse ministérielle publiée au Journal officiel le [19 mai 2020](#), la garde des Sceaux a indiqué que lors de la réforme de la prescription, le délai de prescription de droit commun, soit 5 ans depuis la loi n°2008-561 du 17 juin 2008, a été choisi comme étant à même de renforcer la sécurité juridique, tout en permettant l'exercice de leurs droits par les justiciables.

La ministre de la Justice, affirme que le régime de la prescription de l'action en garantie offerte aux consommateurs en cas de vices cachés est de nature à assurer effectivement leur protection. Dès lors, il n'est pas envisagé de revenir sur les délais applicables en la matière.

Pour mémoire, le délai de prescription applicable à la garantie des vices cachés est de deux ans à compter de la découverte du vice, en vertu de l'[article 1648 du Code civil](#). Celui qui se prévaut d'un vice caché doit, en outre, selon une jurisprudence constante, introduire son action avant l'expiration du délai de prescription de droit commun, soit 5 ans.

11. Corporate : l'absence systématique de distribution de dividendes peut-elle être constitutive d'un abus de majorité ?

La jurisprudence définit désormais l'abus de majorité comme la résolution d'une assemblée d'actionnaires prise contrairement à l'intérêt social – 1^{ère} condition - et dans l'unique dessein de favoriser des membres de la majorité au détriment de membres de la minorité – 2^{ème} condition.

Confrontés à un abus de majorité, les associés minoritaires peuvent agir de deux façons : en responsabilité contre les associés sur le fondement de l'article 1240 du Code civil, auquel cas ils doivent prouver un préjudice, ou contre la société en annulation de la décision abusive sur le fondement de l'article 1844-10 du Code civil. Si l'abus est caractérisé, les associés minoritaires obtiendront des dommages et intérêts et, le cas échéant, l'annulation de la décision abusive.

Dans un arrêt de principe rendu en 2012⁵, la Cour de cassation avait jugé que la mise en réserve systématique des bénéfices de la société, « *sans investissement et par pure thésaurisation* », pouvait être constitutive d'un abus de majorité.

L'arrêt rendu le **10 juin 2020**⁶ par la Chambre commerciale de la Cour de cassation clarifie et durcit les conditions de reconnaissance d'abus en cas d'absence de distribution systématique. La Cour d'appel avait accueilli la demande d'un associé minoritaire d'une société immobilière qui demandait l'annulation d'une résolution adoptée en assemblée générale visant à mettre en réserve 550 000 €, considérant que cette mise en réserve relevait d'une pure thésaurisation, contraire à l'intérêt social. La Cour de cassation censure cet arrêt en jugeant qu'il ne suffit pas que la décision adoptée caractérise une atteinte portée à l'intérêt social ; il est également nécessaire que la décision litigieuse ait provoqué « *une rupture d'égalité entre des actionnaires* » et qu'elle ait donc été prise « *dans l'unique dessein de favoriser les membres de la majorité au détriment de la minorité* ».

AUTOMOBILE

12. Publicité : Nouvelle Recommandation Développement Durable de l'ARPP

Une nouvelle version de la Recommandation Développement Durable de l'ARPP est entrée en vigueur le **1^{er} août 2020**.

Cette nouvelle version de ce texte déontologique a notamment pour objet de :

- 🚗 Encadrer davantage les représentations des modes de consommation d'un produit ou service dans les publicités précisant notamment à ce titre que « *la publicité ne doit pas inciter au gaspillage par la mise au rebut d'un produit ou sa dégradation alors que celui-ci fonctionne encore et/ou qu'il demeure consommable, sans tenir compte – lorsque cela est possible – de sa durabilité, de sa réutilisation, de sa seconde vie ou de son recyclage* ».

- 🚗 Intégrer, dans son préambule, les principes des Objectifs de Développement Durable de l'ONU.

- 🚗 Clarifier la rédaction du point relatif à **la protection des espaces naturels (point 1.1-e/)** afin de tenir compte de l'article **L 362-4 du Code de l'environnement**, qui n'existait pas lors de la rédaction de la première version de la Recommandation. La Recommandation précise ainsi désormais que « *La représentation d'un véhicule à moteur sur un espace naturel est interdite. En revanche, sa représentation sur une voie ou zone publique ou privée ouverte à la circulation, reconnaissable comme telle et se distinguant clairement de l'espace naturel, est admise* », alors que la précédente version indiquait uniquement que « *La représentation, sous quelque forme que ce soit, de véhicules à moteur en milieu naturel devra clairement les positionner sur des voies ouvertes à la circulation* ».



⁵ Cass Civ3, 7 février 2012, n°10-17.812

⁶ Cass Com, 10 juin 20, n°18-15.614

13. Publicité : Calendrier prévisionnel de l'entrée en vigueur de l'obligation d'insérer, sur toute publicité en faveur de véhicules à terrestres, une mention légale encourageant l'usage des mobilités actives

Pour mémoire, l'article 75 de la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit que : « *Toute publicité en faveur de véhicules terrestres à moteur est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives, telles que définies à l'article L. 1271-1 du code des transports, ou partagées, ou des transports en commun* ».

Cette disposition légale doit être complétée par un décret, fixant le cadre général de cette obligation, et un arrêté précisant les modalités pratiques (messages, modalités d'apposition).


-  Le projet de décret n'a pas encore été soumis au Conseil d'Etat, lequel a, une fois saisi, deux mois pour se prononcer ;
-  Le projet d'arrêté est en cours de finalisation, la liste définitive des modèles de messages à insérer sur les publicités étant actuellement en cours d'arbitrage. Le projet d'arrêté sera ensuite soumis à consultation publique.

Selon le calendrier prévisionnel, la publication du décret est dès lors prévue en fin d'année de même que la publication de l'arrêté qui devrait être concomitante. Le décret devrait en outre prévoir un délai d'entrée en vigueur de 5 à 6 mois à compter de sa publication, si bien que l'obligation elle-même n'entrera in fine pas en vigueur avant le 2^{ème} semestre 2021.

14. Publicité : Quand le JDP contrôle le vice et la vertu


L'Autorité de régulation professionnelle de la publicité (ARPP) émet des recommandations pour une publicité « *loyale, véridique, saine et respectueuse* », à charge pour le Jury de déontologie publicitaire (JDP) de vérifier le respect de ces principes lorsqu'il examine une plainte émanant d'une personne physique ou morale.

Mi-août, le JDP a rendu deux décisions concernant deux publicités automobiles :

 La première plainte émanait de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (Ademe) et visait une annonce où Renault défendait l'autonomie de la ZOE en la mettant en rapport avec celle d'un vélo, via le message « *MME MOREL, en vélo ce serait bien, mais on a mieux* ». Pour l'Ademe, l'emploi du terme « *mieux* » était « *contraire au principe de véracité des actions* », le message n'étant pas assez clair puisqu'il « *n'explique pas les critères sur la base desquels elle établit une comparaison entre le vélo et la voiture électrique Zoé* ». Le JDP examine le message comme s'il s'agissait d'une publicité comparative, au premier degré en quelque sorte et sans prendre en considération la distance humoristique introduite dans le message.

Mais l'Ademe allait plus loin en accusant Renault d'encourager « *le recours à la voiture, qui est le principal facteur d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et dioxyde d'azote, tout particulièrement en zone urbaine* ». L'Ademe s'en prenait ainsi à l'automobile en général, alors que le modèle objet du message était pourtant un véhicule électrique ...

Le JDP a accueilli la plainte de l'Ademe en considérant que ce message était « *de nature à induire en erreur le public quant aux incidences environnementales de la voiture Renault Zoé, en les minimisant* », et contribuait « *à discréditer l'utilisation [du vélo] alors qu'il constitue une solution communément regardée comme vertueuse au regard de la protection de l'environnement* ».


 Le JDP a examiné une seconde plainte, qui émanait d'un particulier et visait cette fois Toyota. Le message critiqué faisait tenir à divers personnages, masculins ou féminins, divers propos dont le plaignant considérait qu'ils étaient caricaturaux et « *dégradant(s) pour la femme car chaque phrase est*

stéréotypée », parmi lesquels : « je rattraperai huit semaines de shopping avec les copines » et « j'irai chez mamie parce que maman cuisine mal ».


Le JDP a également accueilli cette plainte et a considéré que Toyota utilise « un stéréotype réducteur en ce qu'il assigne le genre à une fonction, réduisant ainsi le rôle et la responsabilité des femmes et valorisant, indirectement, des comportements de sexisme ».

(source : auto-actu.com)

15. Questions / réponses sur le contrôle technique et sur la cote Argus

 Le Ministère de la transition écologique et solidaire avait été alerté par un député sur les conséquences de la suspension, annoncée, des nouvelles modalités du [contrôle technique](#) initialement prévues pour le 1^{er} janvier 2019. En effet, certains prestataires appliquent déjà les nouvelles normes par anticipation et plus d'un véhicule sur deux n'obtient pas le certificat de conformité.

Selon Réponse publiée au JO le [21 juillet 2020](#), le Ministère a d'abord rappelé qu'aux termes de l'arrêté du 20 décembre 2018, ce moratoire a été mis en place par pour une durée de 6 mois « afin de trouver les justes adaptations et de permettre à tous les centres de s'équiper des matériels nécessaires ». Mais les nouvelles modalités du contrôle technique (qui ne concernent que les véhicules classés Euro 4,5, et 6 immatriculés après 2005) s'appliquent bien depuis le 1^{er} juillet 2019, et les centres techniques sont désormais tous dotés des nouveaux matériels de contrôle des émissions polluantes. Le contrôle technique met désormais l'accent sur les systèmes de dépollution, comme le filtre à particules ou la vanne EGR et les émissions polluantes ne doivent pas dépasser celles annoncées par le constructeur du véhicule à sa fabrication. Dans le cas inverse, le véhicule devra être réparé, ou soumis à un décrassage, avant une contre-visite de contrôle.

 Le cours moyen argus est celui d'un véhicule immatriculé au milieu d'une « année-modèle » (année de 1^{ère} mise en circulation) ou d'une période précisée aux tableaux de cote (décret n° 2000-576 du 28 juin 2000). Il s'applique à une voiture d'occasion en état standard, ayant parcouru en moyenne 15 000 km / an pour les véhicules à essence, 20 000 km / an pour les véhicules à bicarburation (GPL) et 25 000 km / an pour les véhicules à moteurs diesel.

Cette différence de kilométrage, qui était justifiée par la moindre longévité des moteurs à essence, n'est aujourd'hui plus d'actualité et pénalise le véhicule essence. Or, les pouvoirs publics ont pour objectif la réduction de la part des véhicules diesel dans le parc automobile, d'où un alignement des prix des carburants.

Un député a en conséquence interpellé le Ministère de la transition écologique et solidaire en demandant un alignement de la norme de kilométrage standard qui serait fixée pour tous les véhicules à 20 000 km / an, mesure qui pourrait s'appliquer à tous les véhicules achetés après le 1^{er} janvier 2020. Selon réponse publiée au JO le [21 juillet 2020](#), le Ministère a indiqué que si la cote Argus est considérée comme une référence, « il existe d'autres organismes spécialisés dans l'évaluation de la valeur des véhicules d'occasion et cette activité n'est pas encadrée par un dispositif réglementaire spécifique. Le Gouvernement n'a donc pas autorité pour demander une modification des critères de cotation utilisés par les différents médias spécialisés dans ce domaine ».

16. Réglementation - Nouveau barème de la prime à la conversion

La prime à la conversion exceptionnelle, mise en place à compter du 1er juin 2020, a été clôturée fin juillet, le quota des 200 000 véhicules étant épuisé. Une nouvelle version est entrée en vigueur le **3 août 2020**.

En dépit des souhaits du Ministre de la Transition Ecologique, les véhicules diesel ont finalement été maintenus dans le dispositif, qui se présente désormais ainsi :

Barème de Prime à la Conversion applicable à partir du 3 août 2020

Voitures particulières éligibles à l'achat (pour bénéficier de la prime à la conversion)	Bénéficiaires			
	Personnes physiques			Personnes morales
	Revenu fiscal de référence (RFR) <= 6300 € ou RFR < 13 489 € et gros rouleur ^a	Revenu fiscal de référence (RFR) < 13 489 €	Revenu fiscal de référence (RFR) > 13 489 €	
Véhicule électrique et Véhicule hybride rechargeable d'autonomie > 50 km	5 000 €	2 500 €	2 500 €	
Crit'Air 1 Véhicule thermique émettant moins de 137 gCO ₂ /km	3 000 €	1 500 €		
Crit'Air 2 Véhicule thermique émettant moins de 137 gCO ₂ /km, et immatriculé pour la première fois après le 01/09/2019				

Les seuils de revenu exigés pour bénéficier des primes maximales (5000 € pour un véhicule électrique et 3000 € pour un véhicule essence Crit'air 1 ou diesel Crit'air 2 immatriculé après le 1^{er} septembre 2019) ont été ramenés aux niveaux du dispositif antérieur, seules les personnes dont le revenu fiscal est inférieur ou égal à 6300 € étant donc éligibles. Il en est de même pour les « gros rouleurs » (+ de 12000 km / an) et les automobilistes dont le parcours domicile-travail est supérieur à 30 km.

Les montants applicables aux ménages dont le revenu fiscal de référence (RFR) est inférieur à 13 489 € sont divisés par deux. Au-delà de 13 489 €, l'aide de 2500 € est attribuée pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable.

En revanche, certaines mesures du dispositif en vigueur au 1^{er} juin 2020 ont été maintenues dans celui du 3 août. Ainsi, les véhicules hybrides rechargeables restent éligibles de même que les véhicules Crit'air 3 mis à la casse (véhicule essence immatriculé avant le 1^{er} janvier 2006 ou diesel avant le 1^{er} janvier 2011). De plus, le nouveau seuil de 109 g/km en NEDC ou 137 g/km en WLTP pour l'achat d'un véhicule thermique est maintenu.

17. Réglementation : Entrée en vigueur du nouveau Règlement-cadre relatif à la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur

Le nouveau Règlement-cadre⁷, qui réforme en profondeur du système de réception des véhicules, est **entré en vigueur le 1^{er} septembre 2020**, en lieu et place de la Directive-cadre 2007/46/CE, qui est donc abrogée. Le nouveau Règlement-cadre est complété par un Règlement d'exécution⁸, qui contient les nouveaux modèles de documents qu'un constructeur doit délivrer par véhicule (fiche de renseignement, fiche de réception, CoC, etc.).

L'administration française a par ailleurs donné des détails sur les modalités d'application du règlement dans le cadre d'un mail, retransmis aux constructeurs et importateurs par la CSIAM. L'administration y précise notamment que toute nouvelle réception (nouveau type) octroyée à partir du 1^{er} septembre 2020 doit être faite conformément au nouveau Règlement-cadre et utiliser les nouveaux modèles du Règlement d'exécution. En revanche, bien que le nouveau Règlement abroge la directive 2007/46/CE, les réceptions existantes faite dans le respect de la Directive restent valides, et tout véhicule mis sur le marché à partir du 1^{er} septembre doit être accompagné d'un CoC "nouveau modèle" (qui comporte de nouveaux renseignements par rapport à l'ancien CoC). L'administration précise en outre que l'utilisation des nouveaux modèles pour les autres documents que le CoC (fiche de réception, numérotation des fiches de réception, résultats d'essai...) n'est pas exigée au 1^{er} septembre 2020, mais elle invite les constructeurs et importateurs à les utiliser, « *dans la mesure du possible, lors des prochaines extensions* ». L'administration joint également à son mail le document « Questions/Réponses » préparé par la Commission sur le nouveau Règlement-cadre.

18. Transport : L'Union européenne adopte la réforme du transport routier visant à améliorer les conditions de travail des chauffeurs et éviter les distorsions de concurrence

Les eurodéputés ont voté le **8 juillet 2020** une réforme importante pour le transport routier portant sur le détachement des conducteurs, leur temps de repos et une limitation du cabotage, c'est-à-dire le fait pour un transporteur d'effectuer plusieurs chargements et déchargements dans un pays où il est arrivé dans le cadre d'une livraison internationale.

Cette réforme, dite « paquet mobilité » et qui fait suite à 3 ans de négociations difficiles, a pour objet d'améliorer les conditions de travail des chauffeurs routiers et de mettre fin à une situation de concurrence déloyale entre les entreprises de transport d'Europe de l'ouest, dont la France, l'Allemagne et les pays scandinaves, et celles d'Europe de l'est (Roumanie, Bulgarie, Hongrie, Pologne notamment), accusées de « dumping social ».

La disposition la plus importante, destinée à prévenir le "*cabotage systématique*", est l'instauration d'une période de carence de 4 jours avant que d'autres opérations puissent être effectuées dans le même pays avec le même véhicule. Cette mesure vise à contraindre les entreprises de transport international de marchandises à permettre aux chauffeurs de rentrer chez eux à intervalles réguliers.

Les nouvelles règles introduisent aussi l'enregistrement des passages de frontières par tachygraphe, un dispositif retraçant les mouvements du véhicule.

Par ailleurs, afin de lutter contre les sociétés "boîtes aux lettres", les entreprises de transport devront justifier d'un certain niveau d'activités dans l'Etat membre où elles sont enregistrées. Les camions devront aussi retourner au centre opérationnel de l'entreprise toutes les 8 semaines.

⁷ Règlement-cadre UE 2018/858 du 30 mai 2018

⁸ Règlement d'exécution UE 2020/683 du 15 avril 2020

Les règles en matière de détachement des chauffeurs (prévoyant une rémunération selon les règles du pays où ils travaillent) s'appliqueront au cabotage et aux opérations de transport international, avec certaines exceptions, notamment pour le transit.

Les dispositions sur le temps de repos sont d'application immédiate, alors que celles concernant le détachement et les retours des camions s'appliqueront 18 mois après la publication du texte.

19. Le Gouvernement dévoile son plan hydrogène

La Commission européenne a présenté le **8 juillet 2020** son plan pour porter la part de l'hydrogène entre 12% et 14% du mix énergétique à l'horizon 2050, estimant qu'il faudra investir entre 180 et 470 milliards d'euros d'ici à 2050 et invitant les Etats membres à créer une "*alliance de l'hydrogène*", dans le même esprit que "*l'airbus de la batterie*".

Alors que l'Allemagne avait pris les devants, avec un plan de soutien de 9 milliards d'€ pour développer cette filière, la France paraissait à la traîne. Mais **l'hydrogène semble enfin sur le point de décoller** dans notre pays. Le Président de la République l'a citée à plusieurs reprises comme exemple de filière d'avenir dans son discours du 14 juillet. Le rapport "Faire de la France une économie de rupture technologique", réalisé par un collège d'experts à la demande du Ministère de l'Economie cite aussi l'hydrogène parmi les 10 marchés qui doivent être prioritairement soutenus par les pouvoirs publics. Et ce **8 septembre 2020**, après qu'elle ait été annoncée le 31 août dernier par la Ministre déléguée à l'Industrie, le Gouvernement a présenté sa vision pour faire de l'hydrogène « *l'énergie d'avenir de la France* ». Il s'agit d'un plan à 7,2 milliards d'€ d'ici à 2030 (dont 2 milliards entre 2020 et 2022), qui doit permettre non seulement de développer une production d'hydrogène rentable, mais aussi d'en démocratiser les usages dans le respect de l'écologie. Selon la Ministre de la transition écologique, la mise en œuvre de ce plan permettra en effet d'économiser 6 millions de tonnes d'émissions de CO2 à l'échéance 2030.

Le premier volet du plan sera consacré à la décarbonation de l'hydrogène. Au lieu d'utiliser une molécule issue d'hydrocarbures, il s'agira de la produire en utilisant de l'électricité décarbonée, par électrolyse de l'eau. Il faudra pour ce faire réduire le coût de cette technologie en l'améliorant et en augmentant les volumes : 1,5 milliard d'€ sera ainsi consacré à la fabrication d'électrolyseurs.

L'objectif est de décarboner l'industrie (raffinage, engrais, etc.), mais aussi la mobilité, importante émettrice de CO2, et principalement la mobilité « lourde ». Pour qu'à terme les trains, camions, bus puissent rouler, et les avions voler, à l'hydrogène, il s'agira notamment de travailler sur la pile à combustible qui permet de (re)transformer l'hydrogène en électricité.

Des appels à projets vont être lancés, et la recherche et l'innovation vont être encouragées.

CIRCULEZ, ÇA N'A RIEN A VOIR !



Tout est une question de taille (et de taille)

Un cadre salarié d'une société de prestations de services dans le domaine de la sécurité et de la défense auprès de gouvernements, d'organisations internationales ou d'entreprises privées a été licencié pour faute grave car il portait d'une barbe « *taillée d'une manière volontairement significative aux doubles plans religieux et politiques* », ce qui aurait mis en péril la sécurité d'une mission au Yémen ou dans d'autres zones à risques.

Le salarié considérait que le licenciement était discriminatoire, alors que l'employeur estimait que la demande faite au salarié de retailler sa barbe dans un souci de sécurité n'entravait pas le principe de liberté religieuse et politique, et que le licenciement du salarié récalcitrant était donc légitime.

Dans un arrêt publié au Bulletin (*Cass Soc, 8 juillet 2020, n°18-23.743*), la Cour de cassation rappelle d'abord que « *que les restrictions à la liberté religieuse doivent être justifiées par la nature de la tâche à accomplir, répondre à une exigence professionnelle essentielle et déterminante et proportionnées au but recherché* ». Elle relève ensuite que dans cette entreprise, il n'existait pas de règlement intérieur « *interdisant le port visible de tout signe politique, philosophique ou religieux sur le lieu de travail* ». Confirmant l'arrêt d'appel, la Cour de cassation juge alors que « *l'interdiction faite au salarié, lors de l'exercice de ses missions, du port de la barbe, en tant qu'elle manifesterait des convictions religieuses et politiques, et l'injonction faite par l'employeur de revenir à une apparence considérée par ce dernier comme plus neutre caractérisaient l'existence d'une discrimination directement fondée sur les convictions religieuses et politiques du salarié* ». La Cour de cassation considère ainsi que la demande de l'employeur ne relève pas d'une exigence objective « *dictée par la nature ou les conditions d'exercice de l'activité professionnelle en cause* », en d'autres termes d'une « *exigence professionnelle essentielle et déterminante* », au sens de l'article 4 § 1 de la directive 2000/78 du 27 novembre 2000.

Une solution inverse avait été retenue par la Cour d'appel de Nîmes en 2016 (*CA Nîmes 21-6-2016 n° 14/04558*) dans une affaire où un salarié travaillant dans une société de démantèlement et de logistique nucléaire avait refusé de raser sa barbe alors que le port de cette dernière empêchait l'étanchéité du masque de sécurité.

On attend maintenant la décision que prendront des juges confrontés au licenciement d'un salarié ayant refusé de tailler sa barbe alors que celle-ci empêchait le port du masque anti-covid.

Rédacteurs : Olivier Gaucière, Françoise Brunagel, Bruno Ouedraogo, Antoine de Bonnières