



Communiqué de presse

22 novembre 2022

Distribution automobile

Les consommateurs dans le piège du nouveau modèle économique des constructeurs

Le conseil européen des groupements d'agents de l'automobile (CEGAA) s'inquiète des conséquences du changement de modèle économique des constructeurs, qui écarte les acteurs de la distribution et de la réparation, pour s'imposer comme unique fournisseur des consommateurs, sur un marché complètement dérégulé.

Des constructeurs qui s'approprient les profits des acteurs du secteur, entreprennent de verrouiller le marché, et échappent à tout contrôle. L'état des lieux est sans appel pour Patrice Mihailov, avocat du Conseil européen des groupements d'agents de l'automobile et auteur du rapport portant sur les conséquences de la dérégulation du marché. Face aux mutations imposées par la transition écologique, la réorganisation des constructeurs dont le modèle de distribution exclusive puis sélective apparaît à bout de souffle, se fait dans la précipitation, constate-t-il. La rupture envisagée présente un risque de dégâts économiques et sociaux.

Elle vise à contrôler la vente de VN, le secteur du VO, la distribution de pièces de rechange, la location et le financement. Entre autres. Avec pour conséquences, la disparition d'une partie des acteurs du marché, et l'édification de nouvelles barrières à l'entrée de nouveaux acteurs.

Dans ses conclusions, le rapport note que l'encadrement légal de la distribution semble « *inexistant* ou au mieux, *inefficace* », autorisant les constructeurs à imposer leurs propres règles, sans connaître aucun frein. Selon son auteur, il convient de définir des règles qui permettent de redonner au marché la flexibilité qui lui fait défaut. Elles doivent permettre aux opérateurs -en premier lieu desquels les agents de marque de rang 2- de développer les modèles et les services dont ils peuvent avoir l'initiative.

Fort de ce constat, il est impératif de restaurer l'autonomie des acteurs du marché, partenaires du constructeur, en veillant à rééquilibrer les conventions et à lever les contraintes qui tendent à contrôler les comportements concurrentiels. Pour Patrice Mihailov, l'exclusivité qui tend à se généraliser, doit être combattue, y compris dans le déploiement des contrats d'agent.

L'enjeu est de préserver, par ailleurs, l'intégrité de la propriété commerciale des partenaires des constructeurs (agents de marque de rang 1 ou 2). Il vise notamment à assurer la protection des

informations qui sont au cœur de leurs affaires. Il s'agit en particulier des données des clients qui doivent demeurer sous le contrôle de ceux qui les produisent.

La Commission Européenne a l'ambition et le devoir de veiller au jeu normal de la concurrence, souligne encore le rapport du CEGAA. Il lui appartient de rénover son environnement légal et d'établir ces nouvelles normes, dans le cadre du règlement d'exemption des accords de distribution automobile.

De telles mesures ne remettent pas en cause le modèle auquel aspirent les constructeurs, remarque Patrice Mihailov. Elles tendent seulement à faire en sorte que ce modèle ne soit pas le seul auquel les consommateurs auront accès.

Patrice Mihailov, avocat du Conseil européen des groupements d'agents de l'automobile et auteur du rapport : *« Le jeu d'un marché dérégulé n'a pas permis et ne permet pas de satisfaire les besoins du consommateur. Aujourd'hui, l'inflation tous azimuts que promet la mise en œuvre du nouveau modèle économique des constructeurs, qui va s'ajouter au surcoût de l'électrification, va tout simplement priver de l'accès à la mobilité des personnes qui jusque-là, pouvaient compter sur l'utilisation d'un ou même de plusieurs véhicules. »*