

<p style="text-align: center;">Réforme des réseaux de distribution : Le secteur automobile, dommage collatéral du projet de la loi Macron et de l'utilisation du 49-3</p>

Rappel du contexte

Le Président de la commission des Affaires Économiques François Brottes a déposé, en première lecture du projet de loi pour la Croissance et l'Activité à l'Assemblée Nationale, un amendement visant à encadrer les contrats d'affiliation commerciale, afin de garantir une meilleure mobilité inter-enseignes dans le secteur de la grande distribution. Cet amendement fait suite à un avis de l'Autorité de la Concurrence, datant de 2010.

Cette mesure prévoyait une durée limitée des contrats à 9 ans, une résiliation automatique de l'ensemble des contrats si l'un était résilié et l'interdiction de clauses post-contractuelles de non-concurrence. La rédaction adoptée mettait alors l'ensemble des secteurs économiques, sans distinction, sous le coup de cet article.

Une mesure inapplicable au secteur automobile

Le CNPA a immédiatement réagi, en expliquant l'inadaptabilité d'une telle mesure pour le secteur de la vente et des services automobile :

- Tout d'abord, la filière automobile n'est pas concernée par les problèmes de mobilité inter-enseignes : les concessionnaires sont généralement multimarques et il n'existe pas de clauses post contractuelles de non-concurrence entre les constructeurs et les concessionnaires.
- Ensuite, la généralisation des contrats à durée déterminée empêchera les concessionnaires de réaliser les lourds investissements nécessaires à leur activité et mettra en péril leurs capacités de financement auprès des banques.
- Enfin, la résiliation automatique de l'ensemble des contrats va considérablement complexifier les relations contractuelles pour les deux parties, les contrats de distribution étant généralement multiples (vente, après vente, pièces...) : les constructeurs comme les concessionnaires n'oseront plus résilier un de ces contrats, de peur de voir tomber tous les autres. Cette résiliation automatique entre par ailleurs en contradiction totale avec le droit communautaire : en effet, le droit européen encadre la distribution sélective qualitative, qui s'applique en après-vente. Dès lors que le réparateur remplit les standards qualitatifs de la marque, il a le droit à l'entrée et au maintien dans le réseau de la marque : son contrat ne peut être rompu.

Ces analyses sont aussi valables pour les contrats signés entre les concessionnaires et les agents. En effet, l'article L-341-1 vise l'ensemble des contrats conclus par une personne physique ou morale mettant à disposition les services mentionnés au premier alinéa de l'article L.330-3, qui sont la mise à disposition d'un nom commercial, d'une marque ou d'une enseigne. Or, même si la marque et l'enseigne mises à la disposition de l'agent par le concessionnaire sont celles du constructeur, c'est bien le concessionnaire qui, par délégation du constructeur, en assure la mise à disposition de l'agent dans le cadre du contrat conclu directement entre le concessionnaire et l'agent, le constructeur n'étant dans la quasi-totalité des réseaux pas partie au contrat d'agent.

Les services multimarques de la réparation rapide (Feu vert, Speedy, Norauto, Midas...) se trouvent également dans la même situation lorsque le franchisé a conclu plusieurs contrats de franchise sous la même enseigne, ou une enseigne distincte. Ils souhaitent que la mesure ne porte que sur l'activité commerciale d'un point de vente identifié et non pas d'un ensemble de points de vente, même si les parties au contrat sont les mêmes.

C'est donc bien l'intégralité de la filière automobile qui est mise en danger.

Les actions menées par le CNPA

Cet amendement a fait l'objet de longs débats à l'Assemblée Nationale, notamment sur le manque d'études d'impact approfondies. Il a néanmoins été adopté, malgré les alertes répétées du CNPA et un émoi généralisé dans tous les secteurs de la distribution.

Le Sénat l'a par la suite supprimé, en première lecture, arguant là encore que cet amendement n'avait pas fait l'objet de concertations suffisantes.

Le CNPA a profité du temps de la navette parlementaire pour rencontrer le cabinet du Ministre et préparer, avec les députés et notamment le Président Brottes, le retour du texte à l'Assemblée Nationale. Le cabinet du Ministre Macron a reconnu que la disposition ne nous était pas applicable.

Malgré le travail commun réalisé et les argumentaires fournis, le Président Brottes a réintroduit, quelques minutes avant les discussions, son amendement en commission. Si la durée de « 9 ans » n'est plus citée, la rédaction maintient « *l'échéance commune* » et la résiliation automatique.

Le CNPA a alors de nouveau émis toutes ses réserves sur la potentielle remise en cause des CDI par cette rédaction (qui mériterait d'être précisée), qui est aujourd'hui la norme sur les contrats de distribution et de commerce automobile et a fortiori pour les contrats dits sélectifs. Sensibilisés par les adhérents du CNPA, des députés ont donc co-signé un amendement excluant les contrats de distribution sélective du dispositif.

Le 49-3, annoncé mardi 16 juin, a clôturé prématurément et définitivement le débat parlementaire, sans discussions sur les multiples impacts négatifs sur le secteur automobile.

Les suites

Le projet de loi, malgré ses limites, a pour objectif de libérer la croissance et l'activité, ainsi que de garantir l'égalité des chances économiques. Or, le texte actuel, imposé sans concertation sérieuse ni étude d'impact va entraîner de nombreux effets pervers qui risquent de contredire totalement les objectifs affichés.

Un très mauvais signal a ainsi été transmis aux entreprises de notre secteur. Il est incompréhensible que le Gouvernement persiste dans cette voie, qui va alourdir et complexifier tant les procédures que les relations contractuelles et commerciales, alors qu'il plaide dans le même temps pour un « choc de simplification » pour les entreprises. Les entreprises ont besoin de confiance, dans un contexte économique difficile. Les constructeurs vont se voir dans l'obligation de résilier, d'ici moins de 12 mois, la totalité de leurs contrats avec les concessionnaires afin de se mettre en conformité avec la loi, qui impose ce nouveau schéma à échéance un an après la promulgation. Cette résiliation forcée ouvre une insécurité

juridique inédite et déstabilisera les investissements comme l'emploi (au nombre de 153 000 pour les seuls distributeurs).

Le CNPA va désormais travailler au niveau réglementaire pour tenter de définitivement exempter les contrats de distribution sélective du dispositif.

À défaut, le CNPA se réserve tout recours devant les juridictions et/ou autorités nationales et européennes pour non-conformité avec le droit communautaire¹. Ce sera là un immense gâchis de temps, d'énergies, en procédures coûteuses pour tous ... pour rattraper une erreur dénoncée depuis plusieurs mois.

¹ Règlement européen 330/2010 du 20 avril 2010, « concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées. »