



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Relations contractuelles constructeurs automobiles et concessionnaires

Question écrite n° 6441

Texte de la question

M. Philippe Gosselin attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports sur le nécessaire encadrement des relations contractuelles entre les constructeurs automobiles et les concessionnaires. Le 11 mai 2022, la Commission européenne a publié son nouveau règlement d'exemption et ses lignes directrices (VBER). Ce texte, qui permet de régir les relations entre les constructeurs automobiles et leurs réseaux de distributeurs, est entré en vigueur dans tous les pays de l'Union le 1er juin 2022 ; il sera valable jusqu'au 31 mai 2034. À compter de cette date, plusieurs constructeurs automobiles ont annoncé la résiliation de leurs contrats avec les concessionnaires. Les négociations contractuelles engagées entre-temps ont démontré les risques qui pèsent lourdement sur les concessionnaires et sur l'ensemble de la chaîne de valeur automobile (recyclage, location...). Le cadre réglementaire européen a fragilisé la situation juridique du secteur du commerce de véhicules et, faute de cadre juridique en France, la situation de dépendance entre distributeurs et constructeurs s'est accentuée de façon significative avec des contrats de distribution déséquilibrés, sur le modèle de contrats d'agence. Cette situation, alors même que les constructeurs enregistrent des profits inédits, est une cause directe du déséquilibre entre les constructeurs et le reste de la filière. Le manque de transparence du dialogue économique sur l'avenir du réseau de distribution contribue au déséquilibre des contrats de distribution : 60 % des distributeurs déclarent qu'ils ne sont pas informés sur les contrats en cours de discussion (70 % chez les agents) et 80 % d'entre eux ne sont pas prêts à les signer (85 % chez les agents). Plusieurs pays européens : la Belgique, l'Espagne, la Grèce, l'Autriche, le Luxembourg et l'Italie ont fait face à cette situation en introduisant une obligation pour les constructeurs ou importateurs automobiles d'indemniser les investissements non amortis engagés par leurs distributeurs ou un droit à l'indemnité compensatrice au profit de ceux-ci en fin de contrat. Face à un vide législatif national, le changement de modèle proposé par les constructeurs automobiles est très dommageable, compte tenu du rôle important des concessionnaires sur le périmètre régional, qui assurent un maillage de proximité, du nombre d'emplois qu'ils représentent et du potentiel de mobilité verte qui aura un impact significatif. Sans l'adoption rapide d'une législation adéquate, c'est toute l'activité de distribution automobile qui risque de se trouver en péril. Il souhaiterait donc savoir selon quelles modalités et sous quels délais le Gouvernement compte remédier à cette situation très préoccupante.

Texte de la réponse

Le Gouvernement soutient et accompagne activement la filière automobile dans son adaptation aux enjeux que constituent pour elle la réduction de son impact énergétique et écologique, ainsi que l'évolution des usages et des modes de consommation des automobilistes. Les volumes d'emplois et d'investissements en jeu font l'objet d'une attention particulière. Certains constructeurs ont engagé une réorganisation de leurs réseaux de distribution, en procédant à la résiliation avec un préavis de 24 mois, conforme aux engagements pris en 2011 par les membres de l'association européenne des constructeurs automobiles, des contrats les liant à leurs distributeurs. Les nouveaux contrats proposés peuvent en effet se traduire par une modification conséquente de la relation contractuelle. Pour autant, les relations entre les constructeurs et les distributeurs automobiles

s'inscrivent aujourd'hui dans un cadre juridique très fourni, permettant à l'ensemble des parties de se développer dans l'équilibre de droits et de devoirs réciproques. Ainsi s'appliquent, depuis 2010, les dispositions réglementaires européennes en matière d'accords verticaux, qui aménagent une zone de sécurité juridique pour les contrats fournisseurs distributeurs dès lors qu'ils sont jugés globalement non préjudiciables pour les consommateurs. Par ailleurs, les parties peuvent s'appuyer tant sur les dispositions du code civil (obligation d'information précontractuelle, exigence de bonne foi lors des négociations précontractuelles, interdiction de l'abus de dépendance, du vice du consentement, consécration de l'imprévision, ...) que sur celles du code de commerce, notamment les dispositions relatives aux pratiques restrictives de concurrence (interdiction des avantages sans contrepartie, de la soumission ou tentative de soumission à des obligations déséquilibrées, de la rupture brutale de relations commerciales établies). Enfin, en matière d'indemnisation, la jurisprudence reconnaît, en cas de rupture abusive du contrat, le droit des distributeurs à être indemnisés lorsque les investissements qu'ils ont consentis n'ont pas été amortis. Ce socle de garanties doit permettre aux distributeurs, qui s'estimeraient lésés dans le cadre des nouvelles relations contractuelles proposées, de faire respecter leurs droits, sans nécessiter à ce stade une modification du cadre en vigueur qui mettrait ce secteur en marge des autres secteurs économiques soumis au droit de la distribution. Le Gouvernement demeure cependant attentif au déroulement des négociations engagées entre constructeurs et distributeurs.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Gosselin](#)

Circonscription : Manche (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6441

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : [Industrie](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 mars 2023](#), page 2611

Réponse publiée au JO le : [25 avril 2023](#), page 3872