

# La situation concurrentielle dans le domaine automobile en Suisse (Période de 2008 à 2011)

## Executive Summary

Analyse juridique et économique de la CommAuto (2008 à 2011) – Conséquences prévisibles pour le marché d'un abandon de la CommAuto avec adoption du droit de la concurrence de l'UE (à partir de 2013).

2<sup>ème</sup> rapport d'expertise de la Haute école des sciences appliquées de Zurich (ZHAW),  
School of Management and Law  
pour l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA)

### Experts:

Peter Münch, Prof. Dr en droit, avocat, directeur de l'Institut de droit économique à la ZHAW

Christian Müller, Dr rer. pol., Professeur en économie politique, ZHAW

Patrick Krauskopf, Dr en droit, LL.M. (Harvard), avocat, directeur du Centre de droit international commercial, ZHAW

Thomas Leu, lic. oec. publ., collaborateur scientifique à la ZHAW

### Collaborateurs du projet:

Hella Ziese, LL.M., juriste économique dipl. HES, collaboratrice scientifique, ZHAW

Dennis Scheidegger, MLaw, collaborateur scientifique, ZHAW

Fabio Babey, Dr en droit, collaborateur scientifique, ZHAW

Winterthour, le 6 mars 2012

# Executive Summary

*L'article 5, alinéa 4 de la loi sur les cartels (LCart) ainsi que la réglementation sectorielle de la CommAuto ont été introduits il y a huit années maintenant. En 2009, un premier rapport d'expertise de la ZHAW a analysé les effets de ces mesures antitrust sur la période de 2002 à 2008. Un nouveau rapport de la ZHAW étudie les retombées de la CommAuto pour la période de 2008 à 2011 en s'appuyant sur un vaste socle de données empiriques, et évalue pour la première fois les conséquences prévisibles d'une adoption du nouveau droit de la concurrence de l'UE en Suisse (à partir de 2013). L'analyse des données empiriques indique une fois de plus que la CommAuto réalise l'objectif de la ComCo portant sur une intensification de la concurrence. Les modifications du cadre juridique antitrust, qui résulteraient d'une adoption du droit de la concurrence de l'UE (REC automobile 2010), sont de nature à entraîner un affaiblissement significatif de la concurrence dans le secteur automobile.*

La situation concurrentielle dans l'automobile en Suisse est marquée par la CommAuto de la ComCo du 21 octobre 2002, qui se trouve elle-même sous l'influence du REC automobile de 2002 de la Commission de l'UE. Un premier rapport d'expertise de la ZHAW (disponible sous le lien [http://www.agvs.ch/fileadmin/agvs/dokumente/dienstleistungen/handel/gvo/ZHAW\\_Gutachten.pdf](http://www.agvs.ch/fileadmin/agvs/dokumente/dienstleistungen/handel/gvo/ZHAW_Gutachten.pdf)) examine l'impact de la CommAuto sur la période de 2002 à 2008. Le deuxième rapport de la ZHAW s'intéresse à la période de 2008 à 2011 et examine pour la première fois les conséquences d'une adoption en Suisse des récentes dispositions du droit de la concurrence de l'UE (REC automobile 2010) pour la distribution de véhicules («marché primaire») et pour le marché des services de réparation («marché secondaire») à partir de 2013.

## I. Objectifs et méthodologie de l'étude

L'étude a principalement porté sur les *problématiques* énoncées ci-dessous:

- **Effets de la CommAuto (sur la période de 2008 à 2011):** L'analyse s'attache dans un premier temps au contenu de la réglementation juridique actuelle et aux conséquences économiques de la *CommAuto* pour la période de 2008 à 2011. Cette deuxième étude reprend la même méthodologie (enquête auprès d'entreprises spécialisées dans la vente et la réparation automobiles) et s'appuie parallèlement sur des chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS). Les résultats sont présentés à la section II ci-après.
- **Effets d'un abandon de la CommAuto, avec/sans adoption du droit de l'UE (à partir de 2013):** Le dispositif juridique qui encadrera le secteur automobile en Suisse n'est pas encore clairement défini. Au cours des mois passés, des projets de loi parfois contradictoires ont été mis en consultation. Dans le même temps, la question de savoir si la *CommAuto* doit être maintenue ou simplement supprimée suscite des controverses. Certains milieux en Suisse prônent également la reprise du contenu de la nouvelle REC automobile 2010 de l'UE. Les résultats sont présentés à la section III ci-après.

## II. Effets de la CommAuto en vigueur

L'analyse montre que la *CommAuto* a ravivé le jeu de la concurrence sur le marché de l'automobile en Suisse, non seulement à brève échéance (comme l'indiquait déjà le 1<sup>er</sup> rapport d'expertise de la ZHAW pour la période de 2002 à 2008), mais aussi sur un plus long terme (2008 à 2011). C'est ce que révèlent les tendances exposées ci-dessous.

- **Augmentation constante de la pression concurrentielle:** Les entreprises opèrent dans un environnement marqué par une pression concurrentielle plus forte, qui peut s'exercer au sein d'une même marque (concurrence intramarque) ou entre les différentes marques (concurrence intermarque).
- **Développement de la distribution multimarque:** La *distribution multimarque* a beaucoup progressé avec l'introduction de la CommAuto. Depuis 2008, elle représente une part stable, de l'ordre de 35% environ. L'élargissement quantitatif de l'offre qui s'en est suivi, contribue dans le même temps à un renforcement de la concurrence.
- **Pression sur les marges:** Le système des règles pour la vente d'automobiles sur le marché du neuf augmente encore la pression sur les marges, ce qui entraîne un ralentissement de la *flambée des prix* sur plusieurs années et un rapprochement du *niveau des prix* en Suisse avec ceux de l'UE. La répercussion (tardive) des avantages monétaires, survenus principalement durant les mois de l'été 2011, n'a pu être intégrée et analysée dans cette expertise.
- **Forte pression concurrentielle entre les ateliers-garages:** Sur le marché de l'après-vente, on observe une nette *tendance en faveur du modèle du «garagiste libre»*. La part des garages indépendants est passée de 23% (2002) à 31% (2011). Cette évolution pourrait conduire à un *renforcement significatif de la concurrence dans le secteur de l'après-vente*.

### III. Effets d'un abandon de la CommAuto, avec/sans adoption du droit de l'UE (à partir de 2013)

Les principaux *scénarios* pour l'avenir de la Suisse sont au nombre de *quatre*. Les changements au plan juridique (*change*) et les effets attendus sur le marché (*effect*) sont exposés à partir des dispositions essentielles de la CommAuto actuellement en vigueur.

#### a) Scénario «REC automobile 2010»:

##### Abandon de la CommAuto et adoption du REC automobile 2010 de l'UE

**Changements au plan juridique:** Sur le marché primaire, c'est-à-dire dans le cas de la vente de véhicules neufs, les accords verticaux pour la distribution de véhicules neufs seront évalués sur la base de la communication concernant l'appréciation des accords verticaux, tout comme n'importe quel autre accord de distribution. Le marché secondaire (après-vente) relève d'une nouvelle CommAuto qui devrait être rapprochée du droit de l'UE.

**Effets prévisibles:** Les changements apportés au plan juridique auront un impact *considérable* dans le secteur de la vente (vente multimarque, dispositions relatives à la protection des revendeurs, etc.) et des effets *minimes* dans l'après-vente:

- **Interdiction de distribuer plusieurs marques:** Jusqu'à présent, un revendeur avait le droit de représenter plusieurs marques, sans qu'il ait besoin de requérir le consentement de l'importateur général. Cette possibilité disparaît. Dorénavant, il pourrait être interdit à un garage de vendre les véhicules de la concurrence d'une manière générale. Seule une interdiction qui viserait des concurrents bien *précis* demeure inadmissible (*change*). Selon l'expérience acquise antérieurement à la CommAuto, si le principe d'une exclusivité à durée limitée pour les marques est de nouveau admis, il faut s'attendre à une raréfaction générale de la vente multimarque, voire à sa disparition complète dans certaines régions (*effect*).
- **Interdiction d'installer de nouveaux points de vente (POS):** Le droit d'installer de nouveaux points de vente (clause relative à la liberté

d'établissement, location clause) disparaît (change). Si les concessionnaires n'ont pas la possibilité d'ouvrir d'autres établissements (dans les régions où les prix sont élevés par exemple), il faudra s'attendre à une restriction du jeu de la concurrence dans ces zones géographiques.

- **Abandon de la protection en matière de résiliation des contrats:** La garantie d'un délai de *préavis* ordinaire de deux années au moins et d'un délai exceptionnel d'une année, avec mention obligatoire du/des motif(s), disparaît pour le marché primaire. Les dispositions relatives à la résiliation des contrats, figurant dans le Code des obligations, seront désormais applicables. Ce code ne prévoit pas de modalités ni de délais de préavis spécifiques pour la résiliation des contrats de revente (change). Il faut s'attendre à ce que la pratique s'oriente vers des délais contractuels de préavis plus courts. Cela peut compliquer l'organisation économique des garages (octroi d'un crédit avec amortissement sur deux ans, etc.) et déboucher sur des cessations d'activité (effect).
- **Aucun changement significatif sur le marché secondaire:** Les services d'entretien et de réparation, ainsi que la distribution de pièces de rechange (marché secondaire) relèveront toujours de dispositions spécifiques (change). Des changements ne sont pas attendus (effect).
- **Association de la distribution exclusive et sélective:** L'interdiction de conjuguer ces deux systèmes, qui était en vigueur jusqu'à présent, disparaît. Les nouveaux *systèmes de distribution* ne seront soumis à un contrôle de la ComCo que lorsque les parts de marché du fournisseur et de l'acheteur représentent plus de 30% (change). En Suisse, aucun concessionnaire n'atteint ce seuil en association avec un acheteur à l'heure actuelle. Aussi faut-il s'attendre à une augmentation des attributions de territoires aux concessionnaires, avec un effet de cloisonnement du marché, sans que la ComCo ait la possibilité d'intervenir (effect).

**b) Scénario «2001»:**

**Suppression de la CommAuto et, par suite (comme avant 2002), abandon d'un règlement sectoriel**

**Changements au plan juridique:** Les marchés primaire et secondaire sont régis par l'article 5, alinéa 4 de la loi sur les cartels, et par la communication générale sur les accords verticaux (comme dans le cas de n'importe quel bien de consommation).

**Effets prévisibles:** Les changements introduits au plan juridique auront un impact *considérable* dans les secteurs de la vente (vente multimarque, dispositions relatives à la protection des revendeurs, etc.) et de l'après-vente (intégration dans le réseau de garages, accès à des informations essentielles pour les réparations, etc.). Outre les effets exposés dans la section intitulée «scénario REC automobile 2010» ci-dessus, les changements suivants méritent d'être mentionnés:

- **Contrats globaux pour la vente et la réparation:** La séparation *obligatoire* entre l'activité commerciale d'un côté, et les services d'entretien/de réparation et la distribution de pièces de rechange de l'autre, est supprimée (ainsi que l'obligation de contracter). Il redevient possible d'imposer la souscription d'un contrat associant des activités de vente et la fourniture de services de réparation (change). Il faut donc s'attendre à affaiblissement de la pression concurrentielle sur les entreprises qui offrent des prestations globales, dans la mesure où les simples garagistes ne pourront plus guère s'implanter sur le marché, lorsqu'ils ne s'en trouveront pas tout simplement évincés (effect).
- **Restriction des droits pour les achats de pièces de rechange:** Pour l'approvisionnement en *pièces de rechange*, il n'y aura plus la possibilité de choisir entre le fournisseur des pièces d'origine et le fabricant de pièces de qualité équivalente (change). Dans la pratique, il faut donc s'attendre à ce que les

garages soient contraints d'acheter des pièces d'origine, plus onéreuses en règle générale, auprès du constructeur (effect).

- **Aucun accès garanti aux informations techniques:** L'accès aux informations techniques, qui était garanti par la loi, disparaît (change). Sans l'implémentation en Suisse de règles «euro-compatibles» (ce qui est actuellement incertain), il faut s'attendre à ce que les garages indépendants n'aient plus vraiment les moyens d'exister, faute de pouvoir accéder aux informations techniques et aux pièces de rechange.
- c) **Scénario «Liberal» (projet du Conseil fédéral en 2011):**  
**Suppression de toutes les réglementations concernant la distribution ou, autrement dit, abandon de l'article 5, alinéa 4 de la loi sur les cartels et de la communication sur les accords verticaux**

**Changements au plan juridique:** Il n'y a plus de restriction d'aucune sorte pour les marchés primaire et secondaire. L'article 5, alinéa 1 et l'article 7 de la loi sur les cartels s'appliquent alors. Un contrôle des systèmes de distribution selon la législation antitrust n'est envisageable que si le constructeur / l'importateur général se trouve dans une position de pouvoir de marché (article 5) ou de domination de marché (article 7 de la loi sur les cartels). A l'heure actuelle, aucun constructeur ne semble être dans cette situation.

**Effets prévisibles:** Les changements introduits au plan juridique ont un impact *considérable* dans les secteurs de la vente (vente multimarque, dispositions relatives à la protection des revendeurs, etc.) et de l'après-vente (intégration dans le réseau de garages, accès à des informations essentielles pour la réparation, etc.). Outre les effets exposés dans les sections scénario «REC automobile 2010» et «2001» ci-dessus, les changements suivants méritent d'être mentionnés:

- **Liberté de choisir les concessionnaires et les ateliers:** Les constructeurs ont la faculté de mettre en place des *systèmes de distribution* sélective basés sur des critères quelconques de sélection. L'interdiction d'appliquer ces critères de façon discriminatoire aux concessionnaires disparaît (change). Il faut s'attendre à ce que les constructeurs fassent usage de cette possibilité qui leur est offerte de sélectionner librement le concessionnaire et de contrôler sa présence commerciale dans une large mesure, ce qui pourrait entraver sensiblement la liberté économique des concessionnaires (effect).
- **Interdictions générales de concurrence:** Les constructeurs peuvent imposer des interdictions de concurrence générale à durée illimitée (change). Le nombre de concessionnaires multimarques risque de diminuer de façon significative. Dès lors, la concurrence au sein d'une même marque et entre différentes marques, qui est encouragée par la distribution multimarque, pourrait être considérablement affaiblie (effect).
- **Disparition des importations directes et parallèles:** Il n'est plus permis de réaliser des ventes passives à l'extérieur du territoire contractuel. Les interdictions de ventes passives sont désormais admises (change). Il faut donc s'attendre à ce que les concessionnaires se voient interdire par contrat de prendre des commandes à l'extérieur de leur secteur. Par conséquent, il ne sera plus possible de recourir à des importations parallèles pour contrer des pratiques de prix discriminatoire, préjudiciables au consommateur suisse par rapport à l'étranger (effect).
- **Fixation des prix au niveau du constructeur:** L'ancienne interdiction de fait d'imposer ou d'établir des prix fixes et minimum de revente disparaît (change). Comme dans les années 90, les constructeurs auront la faculté d'imposer des prix de revente aux distributeurs. Cela pourrait se traduire par des augmentations de prix (effect).

**d) Scénario «crise monétaire» (projet du Conseil fédéral en 2012):  
abandon de la CommAuto et renforcement de l'article 5, alinéa 4 de la loi  
sur les cartels.**

**Changements au plan juridique:** Les marchés primaire et secondaire sont régis par l'article 5, alinéa 4 (renforcé) de la loi sur les cartels, et par la communication générale sur les accords verticaux (comme dans le cas de n'importe quel bien de consommation).

**Effets prévisibles:** Les changements introduits au plan juridique ont un impact *considérable* dans les secteurs de la vente (vente multimarque, dispositions relatives à la protection des revendeurs, etc.) et de l'après-vente (intégration dans le réseau de garages, accès à des informations essentielles pour la réparation, etc.). Dans ce contexte, il est possible de renvoyer aux effets selon le scénario «2001».

#### **IV. Synthèse et perspectives**

Les résultats empiriques du deuxième rapport d'expertise de la ZHAW relatif à la période de 2008 à 2011 incitent à reconduire le dispositif juridique de la CommAuto pour accroître le jeu de la concurrence. Cette deuxième étude confirme les conclusions de l'analyse économique réalisée dans le cadre du premier rapport d'expertise de la ZHAW relatif à la période de 2002 à 2008, et s'accorde avec les résultats de l'enquête de 2008 de l'Université de Saint-Gall (HSG), conduite par le professeur Simon Evenett.

- **Un encouragement durable de la concurrence:** Les mesures antitrust de la ComCo, destinées plus particulièrement à intensifier la concurrence sur le marché de l'automobile, atteignent cet objectif de façon durable.
- **Effets indésirables d'un changement de système:** Un revirement de la politique de concurrence (avec, notamment, l'adoption irréfléchie du droit de l'UE en Suisse) serait de nature à remettre en cause les résultats obtenus.