

Transparence et non-discrimination

L'inégalité de traitement entre membres d'un même réseau par les constructeurs et importateurs automobiles est une constante, qu'il s'agisse de la fixation des objectifs de vente, de l'attribution de primes ou aides diverses ou d'exigences en matière d'investissements.

Cette pratique ancienne perdue malgré l'instauration, depuis 2003, de réseaux de distribution sélective qui la rend pourtant en principe illicite.

En effet, bien que la prohibition expresse des discriminations, naguère sanctionnée par l'ancien article L 442-6 1° du code de commerce, ait disparu, il n'en demeure pas moins qu'elle demeure fautive sur le fondement des articles L 420-1 et L 442-6 2° du même code et surtout sur celui de l'article 1134 du code civil qui impose une obligation de loyauté et de bonne foi dans l'exécution de tout contrat.

Un fournisseur ne peut prétendre se comporter loyalement en avantageant ou en pénalisant certains de ses distributeurs au préjudice d'autres et leur conférer ainsi un avantage ou un handicap dans la concurrence, sachant que contractuellement, ceux-ci se voient concéder un droit non exclusif de distribution sur un même territoire, en l'espèce, l'Espace Economique Européen.

Si certaines disparités de traitement peuvent se justifier pour rétablir un équilibre entre des concurrents confrontés à des circonstances économiques ou concurrentielles particulières, tel n'est pas le cas lorsque, par exemple ils évoluent sur des marchés comparables avec des MTM identiques.

Les concédants sont évidemment les premiers responsables, mais les distributeurs ont aussi leur part de responsabilité.

En effet, il ressort des attributions de leurs groupements d'exiger une transparence totale sur les conditions de fixation des objectifs de vente par rapport au potentiel commercial de la zone d'influence attribuée à chaque distributeur, sur le montant et les conditions de versement des aides et primes diverses, ainsi que sur la justification, le montant et les délais de réalisation des investissements qui leur sont imposés.

Cela n'est certes pas facile en raison des pressions exercées sur les groupements et leurs dirigeants ; l'exemple du groupement Toyota est à cet égard édifiant.

Néanmoins, la profession doit mener une réflexion sur la question ; la création d'un observatoire indépendant chargé de collecter les informations utiles serait peut-être une solution.

Renaud BERTIN
Avocat au Barreau
de Paris



Fiche pratique n°25

Fondation Frédéric Sausset

Appel au don : c'est la dernière ligne droite !

Pilote automobile de 46 ans, il a été victime en juillet 2012 d'une infection contractée à la suite d'une légère blessure qui a entraîné l'amputation de ses bras et de ses jambes. Face à la fatalité, il s'est fixé un objectif : être sur la ligne de départ de la plus exigeante course automobile au monde, les 24H du Mans, les 18 et 19 juin 2016, dans les mêmes conditions que celles demandées aux autres pilotes.



Le CNPA soutient cette personnalité hors norme, fils de garagiste, dans son plus grand défi, qui porte nos valeurs de solidarité et d'engagement.

Professionnel de l'automobile et citoyen, vous pouvez soutenir à votre mesure la fondation « Frédéric Sausset, ma course à la vie » ! Pour en savoir plus, n'hésitez pas à vous rendre sur son site internet : www.srt41.com.

