

**ONZIEME RENCONTRE INTERNATIONALE DU GERPISA  
ELEVENTH GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM**

Les acteurs de l'entreprise à la recherche de nouveaux compromis ?  
Construire le schéma d'analyse du GERPISA

Company Actors on the Look Out for New Compromises  
Developing GERPISA's New Analytical Schema

*11-13 Juin 2003 (Ministère de la Recherche, Paris, France)*

**QUELLE PLACE POUR LE DISTRIBUTEUR AUTOMOBILE AU LENDEMAIN DE  
L'ADOPTION DE NOUVELLES REGLES COMMUNAUTAIRES DE LA  
CONCURRENCE ?**

*Stéphanie CHANTRE*

Si le nouveau règlement 1400/2002 régissant la distribution automobile depuis 2002 offre une multiplicité de modèles de distribution à la place du modèle unique imposé auparavant par les règlements 123/85 et 1475/95, il se pourrait que cette multiplicité ne soit que théorique. Il semble en effet que le nouveau règlement soit en passe de faire naître en pratique un modèle de distribution unique (ou quasi unique). Toutefois le nouveau modèle de distribution présenterait quelques différences par rapport au précédent. La principale serait qu'il désignerait un modèle de distribution sélective et non plus sélective et exclusive. En revanche, le caractère monomarque de la distribution ainsi que le lien entre vente et après-vente pourraient subsister dans le nouveau modèle en dépit de l'avènement du multimarquisme et du réaménagement du lien entre vente et après-vente dans le règlement 1400/2002. Cela pourrait s'expliquer, entre autres, par les préférences des consommateurs et le souci de rentabilité économique des concessionnaires. Il faut par ailleurs souligner l'extension de la notion de mandataire dans le règlement 1400/2002. Cela devrait permettre aux consommateurs d'acheter leurs véhicules dans l'Etat de l'Union européenne où il est le moins cher. A terme, les prix devraient par conséquent s'homogénéiser (mais peut-être par le haut, plutôt que par le bas, ce qu'espérait la Commission...) et un véritable marché intérieur de l'automobile pourrait alors émerger.

Whereas the former 123/85 and 1475/95 regulations used to impose a single model for the distribution of motor vehicles, the new EC 1400/2002 regulation allows several models, at least theoretically. In practice, again, a single (or almost single) distribution model seems to be emerging. However, this new single model would feature characteristics different from the previous single model. Instead of being selective AND exclusive, it would actually tend to be only selective. Nevertheless mono-branding and the sales / after-sales link may subsist in the new model despite the acceptance of multi-branding et the severance of the sales / after-sales link in the 1400/2002 regulation. Consumer preferences and economic rentability might account for that. Moreover the definition of the mandatory being wider in the 1400/2002 regulation, consumers should be able to buy their cars in the cheapest Member State. As a result, prices should be harmonized (maybe upwards rather than downwards...) and a real car Single Market could emerge.