

ÉDITO

Qui apprend à qui?

Dès les débuts de l'industrie automobile, les constructeurs ont senti le besoin de se rapprocher pour échanger des technologies. Chaque crise a accentué cette tendance. La secousse de 2008-2009 et l'émergence des voitures propres poussent plus loin cette logique de coopération qui, sur tous les continents, associe les constructeurs, petits et grands, start-up et vieux géants. Renault s'attaquera aux marchés des petites citadines et, sans doute, à celui des véhicules à zéro émission avec Daimler. Or ce dernier a signé un accord dans ce domaine avec le chinois BYD et l'américain Tesla, qui coopère déjà avec Toyota. Ce même Toyota s'est rapproché de Daimler pour lui fournir des technologies hybrides, qu'il transmet aussi en partie à Ford, à Mazda et à Nissan. De son côté, ce dernier va livrer (sans restrictions selon Carlos Ghosn) du savoir-faire dans le véhicule électrique au chinois Dongfeng, qui s'avère être partenaire de PSA. Quant à celui-ci, il s'est associé en Europe à Venturi, lui-même en discussion, aux États-Unis, avec un constructeur américain. Que sortira-t-il de ces inextricables échanges croisés? Une évidence saute aux yeux: les chinois seront les grands gagnants.

Jean-Pierre Genet

Jurisprudence

Résiliation : Citroën condamné

La cour d'Appel de Paris a condamné Citroën pour avoir refusé de poursuivre les contrats de travail des salariés d'un concessionnaire parisien dont le contrat avait été résilié. Jusqu'au 1^{er} mai 2006, la société Auto-Ritz était le dernier concessionnaire Citroën dans Paris intra-muros, les 15 autres points de vente étant directement exploités par la filiale commerciale de la marque.

Citroën, qui a mis fin à ce partenariat, avait estimé qu'il n'avait pas à poursuivre les contrats de travail des 35 salariés de son concessionnaire. Ses juristes considéraient que l'article du Code du travail (L122-12 devenu L1224-1) qui contraignait à la reprise des salariés ne s'appliquait pas, car le règlement de 2002 avait supprimé les concessions exclusives au profit de réseaux de distribution sélective. Le conseil de Prud'hommes de Paris, dans la majorité de ses décisions, a validé cette thèse et rejeté l'application de cet article.



TRANSFERT Maître Renaud Bertin : « Une décision logique car il n'y avait qu'un seul repreneur, Citroën. »

Ce n'est pas le point de vue défendu par Maître Renaud Bertin, également avocat-conseil du CNPA, qui a pris la défense d'Auto-Ritz. Son argumentation a porté. Par arrêt

du 21 septembre 2010, la cour d'Appel de Paris a validé cette approche. Elle a considéré notamment que l'entrée en vigueur du règlement en 2002 est sans incidence sur le litige. Ce texte n'a eu pour effet que de permettre la mise en place de réseaux de distribution sélective, se substituant à la distribution exclusive résultant du contrat de concession. Auto-Ritz s'est fourni quasi intégralement auprès de Citroën ou de sa succursale, tant en VN et qu'en PR.

La Cour en déduit que le contrat de travail de chacun des salariés a été transféré de plein droit au sein de la société Citroën. Par son arrêt du 21 septembre, la Cour annule les licenciements prononcés à titre conservatoire par la société Auto-Ritz, condamne Citroën à indemniser intégralement les salariés et condamne parallèlement ces derniers à restituer au concessionnaire les sommes qu'il leur avait avancées à titre conservatoire.

Jean-Pierre Genet

Distribution

Gerber-Mosca se réorganise

Le groupe Gerber-Mosca se réorganise en deux pôles. Il comprendra deux entités au capital distinct et juridiquement séparées: By My Car Groupe et le groupe David Gerber. Cette opération résulte de la volonté des trois dirigeants historiques David et Jérôme Gerber et Jean-Louis Mosca, de « rationaliser leur organisation juridique et opérationnelle et de bâtir les fondations de leurs futurs développements », expliquent les intéressés.

Cette réorganisation aboutit à la création de deux groupes. By My Car Groupe, qui sera dirigé par Jean-Louis Mosca et Jérôme Gerber, totalise 17950 contrats VN pour 560 millions d'euros de chiffre d'affaires. Il représente les marques Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Fiat Professionnel, Peugeot, Volkswagen, Audi, Skoda, Opel, Chevrolet, Ford, BMW et Mini.



NOUVEAU By My Car Groupe et David Gerber seront les deux pôles du groupe Gerber-Mosca.

Le groupe de David Gerber, de son côté, totalise 12 000 contrats VN pour 300 millions d'euros de chiffre d'affaires. Il distribue les marques Renault, Dacia, Citroën, Fiat, Lancia, Alfa Romeo et Fiat Professionnel.

J.-P.G.

Nomination

Jean-Paul Bailly, président du Cebra

Le Cebra*, qui regroupe 22 syndicats professionnels européens, vient d'élire Jean-Paul Bailly président de la commission Europe du CNPA. Avec Michel Vilatte à la tête de la Fédération européenne de la distribution indépendante (Figiefa), la France place en même temps deux hommes au sommet de la représentation européenne du commerce et des services automobiles. Les relations entre les deux « familles » s'en trouveront-elles pour autant améliorées? C'est en tout cas une opportunité unique. Mais le nouvel élu a réaffirmé d'entrée la nécessité pour le Cebra de conserver en son sein une bonne représentativité des réparateurs indépendants... Vous avez dit consensus?

Didier Jobart

(* Cebra: Conseil européen du commerce et de la réparation automobile.

ABONNEZ-VOUS GRATUITEMENT À LA LETTRE D'INFORMATION QUOTIDIENNE DE L'argus SUR

www.argusautopro.com/s_informer/newsletter/



ET RETROUVEZ TOUTE L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE SUR

www.argusautopro.com

Cette publication contient un encart MC Auto, un supplément statistiques, ainsi qu'un hors-série occasion à destination de certains de nos abonnés.