

2d
COMM.

108

03-0-67

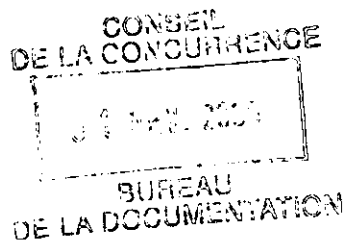
D.S

COUR DE CASSATION

Audience publique du 17 janvier 2006

M. TRICOT, président

Pourvoi n° K 04-19.092



Rejet

Arrêt n° 61 F-D

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

**LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE,
FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, a rendu l'arrêt suivant :**

Sur le pourvoi formé par le Syndicat des professionnels européens de l'automobile (SPEA), dont le siège est 4, rue du Bois d'Orly, Actisud Dunil, 57685 Augny,

en cassation d'un arrêt rendu le 21 septembre 2004 par la cour d'appel de Paris (1^e chambre Section H), au profit :

1°/ du Groupement des concessionnaires automobiles Peugeot (GCAP), dont le siège est 10, avenue de la Grande Armée, 75017 Paris,

2°/ de la société Automobiles Peugeot, dont le siège est 75, avenue de la Grande Armée, 75116 Paris,

3°/ du Ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, dont le siège est Bâtiment 5, 59, boulevard Vincent Auriol, 75703 Paris Cedex 13,

défendeurs à la cassation ;

Le demandeur invoque, à l'appui de son pourvoi, les trois moyens de cassation annexés au présent arrêt ;

Vu la communication faite au Procureur général ;

LA COUR, composée conformément à l'article L. 131-6-1 du Code de l'organisation judiciaire, en l'audience publique du 22 novembre 2005, où étaient présents : M. Tricot, président, Mme Beaudonnet, conseiller référendaire rapporteur, M. Métivet, conseiller doyen, Mme Molle-de Hédouville, greffier de chambre ;

Sur le rapport de Mme Beaudonnet, conseiller référendaire, les observations de Me Cossa, avocat du Syndicat des professionnels européens de l'automobile (SPEA), de la SCP Lyon-Caen, Fabiani et Thiriez, avocat du Groupement des concessionnaires automobiles Peugeot de la SCP Jean-Jacques Gatineau, avocat de la société automobiles Peugeot, de Me Ricard, avocat du Ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, les conclusions de M. Feuillard, avocat général, et après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Paris, 21 septembre 2004), que, saisi les 5 et 14 avril et 28 août 1995 par le Syndicat des professionnels européens de l'automobile (SPEA) de pratiques d'ententes qui seraient mises en oeuvre sur le marché de la distribution automobile, le Conseil de la concurrence (le Conseil), après notification de griefs le 29 mars 2000 à la société Renault et au groupement des concessionnaires Renault (GCR) d'une part, à la société Automobiles Peugeot (Peugeot) d'autre part pour avoir, s'agissant de cette dernière, mis en place avec ses concessionnaires et en accord avec le groupement des concessionnaires Automobiles Peugeot (GCAP) des mesures ayant pour objet d'exclure les mandataires automobiles et les revendeurs indépendants de la distribution des véhicules de sa marque et consistant notamment en l'octroi d'aides spécifiques et discriminatoires aux concessionnaires subissant la concurrence des mandataires et des revendeurs indépendants, en des pressions et sanctions exercées à l'encontre des concessionnaires étrangers du réseau qui livrent des intermédiaires et des revendeurs indépendants et en la mise en place d'une procédure de contrôle des bons de commande permettant de désavantager les commandes des acheteurs localisés en France, après notification de griefs complémentaires le 15 février 2002 au Conseil national des professions de l'automobile (CNPA), enfin après disjonction, le 26 mai 2003, de la saisine en trois procédures distinctes, a, par décision n° 03-D-67 du 23 décembre 2003, dit qu'il n'était pas établi que Peugeot et le GCAP aient enfreint les dispositions des

articles L. 420-1 du Code de commerce et celles de l'article 81 du Traité CE ; que le SPEA a formé un recours en réformation à l'encontre de la décision du Conseil ; que la cour d'appel, après dit n'y avoir lieu de surseoir à statuer en raison d'une communication des griefs adressée le 29 avril 2004 à Peugeot par la Commission des communautés européennes, a rejeté le recours ;

Sur le premier moyen :

Attendu que le SPEA fait grief à l'arrêt d'avoir rejeté son recours contre la décision n° 03-D-67 du Conseil, après avoir déclaré irrecevables les moyens dirigés contre la décision de disjonction du 26 mai 2003 alors, selon le moyen :

1°/ que si les décisions de jonction et de disjonction d'instance sont, en principe, des mesures d'administration judiciaire insusceptibles de tout recours, une décision de disjonction peut toujours être attaquée lorsqu'elle est entachée d'excès de pouvoir ou qu'elle méconnaît un principe essentiel de la procédure ; que constitue un excès de pouvoir et méconnaît les principes essentiels de la procédure, le fait pour le rapporteur du Conseil de disjointre l'instance ouverte sur la plainte dénonçant des pratiques concertées entre plusieurs constructeurs, concessionnaires et organisations professionnelles automobiles visant à entraver le développement des importations parallèles, créant autant d'instances distinctes que de personnes principales poursuivies, et privant ainsi le Conseil de la possibilité d'apprécier si les faits connexes dénoncés sont ou non constitutifs d'une entente ; qu'en déclarant irrecevables tous les moyens contestant la décision de disjonction du 26 mai 2003, la cour d'appel a violé les articles 31 du décret n° 2002-689 du 30 avril 2002, L. 462-6 et L. 464-8 du Code de commerce ;

2°/ qu'en justifiant la disjonction par la circonstance qu'elle avait été sollicitée par Automobiles Peugeot, personne poursuivie dans la présente instance, et qu'elle n'avait pas été contestée par les autres parties à la procédure, la cour d'appel qui a statué par des motifs impropres à établir que cette mesure ne conduisait pas à dissocier des faits connexes rendant impossible toute preuve de l'entente alléguée, a privé sa décision de base légale au regard de l'article 31 du décret du 30 avril 2002 ;

Mais attendu que le SPEA, qui avait saisi la cour d'appel d'un recours en réformation de la décision du Conseil, ne tirait aucune conséquence juridique de l'affirmation faite dans ses conclusions selon laquelle le délai et le déroulement de la procédure ont porté atteinte à ses droits, de sorte que cette énonciation n'appelait pas de réponse de la part

de la cour d'appel ; que le moyen, qui critique des motifs surabondants de l'arrêt, n'est pas fondé ;

Sur le troisième moyen, pris en ses première, deuxième, troisième, quatrième et huitième branches :

Attendu que le SPEA fait grief à l'arrêt d'avoir rejeté son recours contre la décision n° 03-D-67 du Conseil, alors, selon le moyen :

1°/ que les pratiques mises en oeuvre dans le secteur automobile ne sont conformes au droit communautaire qu'à la condition qu'elles n'aient pas pour objet ou pour effet de faire obstacle au développement des importations parallèles ; qu'ainsi est prohibée toute mesure réduisant artificiellement, fût-ce indirectement, l'activité commerciales des mandataires et la capacité exportatrice des concessionnaires étrangers ; qu'en décidant que l'objet des aides dites "pression import", mises en place par la société Peugeot entre 1994 et 1997 n'était pas anticoncurrentiel, tout en constatant que celles-ci étaient destinées à lutter, aux côtés des concessionnaires frontaliers, soumis à la concurrence des importateurs, contre les importations parallèles que favorisaient les écarts de prix constatés dans les Etats membres et qu'elles étaient attribuées a posteriori au regard du nombre de véhicules réimportés dans la zone d'activité du concessionnaire et du nombre de véhicules vendus, sans pour autant conduire à une baisse généralisée du tarif du constructeur, la cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations, a violé les articles L. 420-1 du Code de commerce, 81 du Traité CE, ensemble les règlements 123/85 et 1475/95 ;

2°/ qu'aux termes de l'article 6 § 1, 7) du règlement CEE n° 1475/95, l'exemption ne s'applique pas lorsque le constructeur, le fournisseur ou une autre entreprise du réseau restreint directement ou indirectement la liberté des utilisateurs finaux, des intermédiaires mandatés ou des distributeurs, de s'approvisionner auprès d'une entreprise du réseau de leur choix à l'intérieur du marché commun en produits contractuels ou en produits correspondants ; qu'en retenant que les concessionnaires ou mandataires, notamment étrangers, étaient demeurés libres d'approvisionner la clientèle nationale et que le montant moyen des aides par véhicule - de 307 francs en 1994, 703 francs en 1995, 378 francs en 1996 et 438 francs en 1997 - était minime, après avoir constaté que cette aide n'était attribuée qu'a posteriori aux seuls concessionnaires soumis, notamment, à la concurrence d'un mandataire, au regard du nombre de véhicules réimportés dans sa zone d'activité, la cour d'appel qui s'est déterminée par des motifs impropres à établir que l'aide réellement attribuée à chaque concessionnaire n'était pas de nature à entraver localement la concurrence frontalière, n'a pas donné de base légale à sa décision au regard du texte susvisé ;

3°/ que si, dans son mémoire du 26 février 2004, le SPEA avait fait valoir que "le volume global de cette aide (dite pressions imports) a augmenté de manière considérable, le montant des aides par véhicule a également augmenté considérablement car le nombre de véhicules réimportés est demeuré quasiment identique", il avait cependant été immédiatement ajouté que ce nombre aurait dû normalement progresser, avant d'en déduire que ces aides ne bénéficiaient pas aux consommateurs et que l'élimination d'un concurrent proposant des prix attractifs risquait d'être préjudiciable à la concurrence et aux consommateurs finaux, en aboutissant à la cristallisation des situations acquises ; qu'en affirmant, par une reproduction partielle des écritures précitées, que les effets bénéfiques des aides "pressions imports" sur la concurrence et les consommateurs finaux étaient ainsi attestées par le SPEA, la cour d'appel a dénaturé les écritures susvisées en violation de l'article 1134 du Code civil ;

4°/ que des mesures adoptées ou imposées de manière apparemment unilatérales par un constructeur, dans le cadre des relations continues qu'il entretient avec ses concessionnaires, visant à influencer ces derniers dans l'exécution du contrat, sont constitutives d'un accord au sens de l'article 81 § 1 du Traité lorsqu'elles ont été d'une manière ou d'une autre effectivement acceptées par les concessionnaires ; qu'en décidant qu'il ne pouvait pas être reproché à la société Automobiles Peugeot d'avoir cherché à mettre en place unilatéralement un système d'aides dit "pressions imports" pour lutter contre les importations parallèles, tout en constatant que les pratiques du constructeur dénoncées par le SPEA étaient destinées, dans un contexte de tension avec les concessionnaires soumis à la concurrence des importateurs, à rassurer ces derniers, ce dont il résultait que les concessionnaires avaient non seulement accepté ces aides, mais plus encore qu'elles avaient été accordées sous leur pression directe, la cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations, a violé les articles L. 420-1 du Code de commerce et 81 du Traité CE ;

5°/ que lors de l'assemblée générale du GCAP, en date du 13 octobre 1995, M. Saint-Geours a indiqué au nom de la société Peugeot avoir mis en place une procédure de contrôle des bons de commande "à la limite de la légalité du règlement européen" ; que, dans son mémoire du 26 février 2004, le SPEA avait précisément fait valoir que la société Peugeot avait déjà été condamnée à plusieurs reprises par les instances communautaires pour des pratiques similaires ; qu'en se bornant à relever que ces propos n'avaient été tenus que pour rassurer les concessionnaires, sans rechercher, comme elle y avait été invitée, si ces affirmations ne s'inscrivaient pas dans le cadre d'une politique constante de la société Peugeot contrevenant au droit communautaire, la cour d'appel n'a pas

donné de base légale à sa décision au regard des articles L. 420-1 du Code de commerce et 81 du Traité CE ;

Mais attendu, en premier lieu, que l'arrêt constate, par motifs propres et adoptés, que les aides commerciales spécifiques dites "pression import" consenties durant les années 1994 à 1997 par Peugeot à ses concessionnaires français selon des critères objectifs dépendant du taux de véhicules importés sur le territoire d'une concession et du nombre de véhicules vendus par le concessionnaire, n'avaient ni pour objet ni pour effet de restreindre la liberté commerciale des concessionnaires mais visaient à venir en aide à ceux dont l'activité était localement affectée, de manière sensible, par le développement d'importations parallèles favorisées par les écarts de prix entre les Etats membres et les fluctuations des monnaies européennes et constituaient ainsi un moyen pour le constructeur de soutenir son réseau, de développer ses ventes ou d'éviter leur chute ; qu'il relève encore qu'une telle pratique n'était pas interdite par les règlements d'exemption n° 123/85 du 12 décembre 1984 et n° 1475/95 du 28 juin 1995, alors successivement en vigueur, dès lors notamment qu'il n'était démontré ni que le constructeur ou ses concessionnaires auraient restreint directement ou indirectement la liberté des utilisateurs finals, des intermédiaires mandatés ou des distributeurs de s'approvisionner auprès d'une entreprise du réseau de leur choix à l'intérieur du marché commun en produits contractuels ou en produits correspondants, ni que Peugeot aurait octroyé ces aides en tenant compte du domicile de l'acheteur ou du lieu de destination des véhicules revendus ; qu'en l'état de ces constatations, l'arrêt confirme la décision du Conseil constatant que l'effet négatif de ces aides sur le fonctionnement de la concurrence sur le marché national de la distribution automobile ou sur les échanges intra-communautaires ne ressort pas du dossier, que la circonstance que ces aides n'étaient pas affectées à une vente spécifique mais accordées de façon globale n'empêche pas qu'elles aient pu bénéficier aux clients finals, sous forme de baisses de prix ou du maintien de la qualité du service offert par les concessionnaires et par l'ensemble du réseau, dont la densité a ainsi été préservée et que de tels éléments contribuent à l'animation de la concurrence ; qu'enfin il n'est pas établi que la baisse constatée des importations parallèles soit imputable à la mise en place de ces aides, d'autres explications, telle la convergence des prix de vente en Europe, étant à prendre en considération ; qu'en l'état de ces seuls motifs dont il résulte que les aides incriminées n'avaient pas pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence sur le marché national ou à l'intérieur du marché commun, la cour d'appel a pu statuer comme elle a fait ;

Et attendu, en second lieu, que la cour d'appel, qui n'avait pas à procéder à la recherche inopérante visée par la huitième branche du moyen, a légalement justifié sa décision ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le deuxième moyen :

Attendu que, par ce moyen, pris de la violation des articles 1134 du Code civil et 16 du règlement 1/2003, il est fait grief à l'arrêt d'avoir dit n'y avoir lieu de surseoir à statuer en l'état de la communication de griefs adressée à la société Peugeot par la Commission européenne le 29 avril 2004 et dans l'attente de sa décision ;

Mais attendu, en premier lieu, que c'est sans dénaturer la communication de griefs adressée par la Commission le 29 avril 2004 à la société Peugeot que l'arrêt constate que les seuls éléments devant être appréciés à la fois dans la procédure interne et dans la procédure communautaire consistent en deux courriers adressés les 8 mars et 10 avril 1995 par la filiale allemande de la société Peugeot au concessionnaire Autohaus Kremmer ;

Et attendu, en second lieu, que, saisie par la Cour de cassation d'une demande d'information sur la procédure communautaire, la Commission européenne a, par courrier du 16 septembre 2005, communiqué aux parties, précisé que les griefs relatifs aux pressions qui auraient été exercées en 1995 par la société Peugeot sur le concessionnaire allemand Autohaus Kremmer GmbH afin de mettre en oeuvre une stratégie de restrictions aux exportations vers la France, ont été abandonnés en l'absence d'éléments de nature à établir une infraction à l'article 81 du Traité CE ;

D'où il suit que le moyen est devenu sans objet ;

Sur le troisième moyen, pris en ses cinquième, sixième et septième branches :

Attendu que le SPEA fait grief à l'arrêt d'avoir rejeté son recours contre la décision n° 03-D-67 du Conseil, alors, selon le moyen :

1°/ que, dans la lettre qu'elle a adressée le 8 mars 1995 au concessionnaire Autohaus Kremmer, la filiale allemande de la société Peugeot a clairement rappelé à celui-ci que lors d'un précédent entretien concernant "les ventes transfrontalières à destination de la France", il avait "été souligné sans ambiguïté que nous n'acceptons plus aucune activité commerciale de ce genre également sous cette forme sans conséquences de grande portée" avant de lui préciser que dans l'attente d'un nouveau rendez-vous, elle avait "donné provisoirement à (son) service ordonnancement Véhicules Neufs l'ordre de suspendre jusqu'à nouvel ordre

toute mise à disposition de véhicules neufs” ; qu'en décidant, pour écarter les griefs relatifs aux pratiques dirigées contre les concessionnaires étrangers que cette lettre constituait seulement un rappel à ce concessionnaire des conditions dans lesquelles peut intervenir une vente transfrontalière licite, bien qu'elle lui interdise toute vente transfrontalière à destination de la France, la cour d'appel a violé l'article 1134 du Code civil ;

2°/ que le juge national ne peut autoriser une pratique contraire au droit communautaire ; qu'il résulte des énonciations de l'arrêt attaqué qu'ayant analysé les lettres des 8 mars et 10 avril 1995 adressées au concessionnaire étranger Autohaus Kremmer par la filiale allemande de la société Peugeot, la Commission européenne a estimé que ces lettres attestaient de la volonté de ladite filiale de tenter d'interdire, à partir de 1995, à ce concessionnaire de vendre des voitures neuves de marque Peugeot à l'exportation, caractérisant ainsi l'existence d'une pratique manifestement illicite au regard du droit communautaire ; qu'en décidant au contraire que ces lettres ne constituaient qu'un rappel à ce concessionnaire des conditions dans lesquelles peut intervenir une vente transfrontalière licite et non une pression caractérisant un comportement anticoncurrentiel prohibé, la cour d'appel a violé l'article 81 du Traité CE ;

3°/ qu'en affirmant encore qu'aucune pièce établissant la date de la résiliation de la concession Kremmer n'était produite, bien qu'il résultât de la communication des griefs de la Commission examinée par la cour d'appel que celle-ci était intervenue en décembre 2000, après que le constructeur ait tenté à plusieurs reprises, depuis 1995, d'interdire au concessionnaire d'exporter des véhicules, la cour d'appel a derechef violé l'article 81 du Traité CE ;

Mais attendu qu'en retenant, s'agissant de la concession Autohaus Kremmer, que les seules lettres versées aux débats des 8 mars et 10 avril 1995 ne constituent pas une pression caractérisant un comportement anticoncurrentiel dès lors qu'en l'absence d'autres éléments, elles apparaissent seulement comme un rappel à ce concessionnaire des conditions dans lesquelles peut intervenir une vente transfrontalière licite et que les affirmations du SPEA sur la suspension des livraisons à ce concessionnaire et sur la résiliation de la concession quelques mois plus tard ne sont étayées par aucun élément du dossier, la cour d'appel a pu statuer comme elle a fait ; que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne le Syndicat des professionnels européens de l'automobile aux dépens ;

Vu l'article 700 du nouveau Code de procédure civile, condamne le Syndicat des professionnels européens de l'automobile à payer à la société Automobiles Peugeot la somme de 2 000 euros et au groupement des concessionnaires Automobiles Peugeot la somme de 2 000 euros ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de Cassation, Chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du dix-sept janvier deux mille six.

Moyens produits par Me Cossa, avocat aux Conseils pour le Syndicat des professionnels européens de l'automobile.

MOYENS ANNEXES à l'arrêt n° 61

(COM.)

III. - PREMIER MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'**AVOIR** rejeté le recours du Syndicat des Professionnels Européens de l'Automobile contre la décision n°03-D-67 du 23 décembre 2003 du Conseil de la concurrence, relative aux pratiques mises en œuvre par la société Automobiles PEUGEOT, le Groupement des Concessionnaires Automobiles PEUGEOT (GCAP) dans le secteur de la distribution automobile, après avoir déclaré irrecevables les moyens dirigés contre la décision de disjonction du 26 mai 2003 ;

AUX MOTIFS QUE la disjonction de la saisine initiale du Conseil en trois dossiers distincts concernant respectivement les faits reprochés à chacun des deux constructeurs et à leurs concessionnaires et ceux concernant le CNPA, prise en application des dispositions de l'article 31 du décret n°2002-189 du 30 avril 2002, ne constitue pas une décision susceptible de recours en application des articles L 464-2 et L 464-8 du Code de commerce, les moyens visant à contester cette répartition de la saisine étant irrecevables ; qu'il est néanmoins relevé que cette disjonction répondait à la demande formée par la société PEUGEOT, elle même fondée sur des considérations de confidentialité, et que cette décision ne fait l'objet d'aucune contestation des autres parties à la procédure ; qu'aucune atteinte aux principes inscrits à l'article 6-1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ne peut être reproché à cet égard au Conseil dans la conduite de la procédure, le grief de désarticulation reproché au Conseil ne pouvant qu'être rejeté ; qu'en effet, le requérant qui dénonce un plan global poursuivant un objectif commun des constructeurs, des concessionnaires, de leur groupements et de leurs organisations professionnelles, d'élimination des importateurs parallèles et d'entrave aux réimportations en France des véhicules de marque française, ne justifie d'aucun élément pour étayer l'existence d'une action concertée entre Automobiles PEUGEOT, RENAULT, les groupements de leurs concessionnaires et le CNPA, et a fortiori celle d'une domination conjointe exercée par les deux constructeurs, l'affirmation d'une part de marché cumulée entre eux représentant 55% des ventes sur le marché français des véhicules particuliers étant insuffisante à apporter une telle démonstration, d'ailleurs absente de la notification

des griefs du 29 mars 2000 concernant les pratiques reprochées à l'un et l'autre des constructeurs ; qu'enfin il sera observé que les menaces de boycott auprès du Républicain Lorrain et du Crédit de l'Est reprochées au CNPA ne sont pas de même nature ;

ALORS D'UNE PART QUE si les décisions de jonction ou de disjonction d'instance sont, en principe, des mesures d'administration judiciaire insusceptibles de tout recours, une décision de disjonction peut toujours être attaquée lorsqu'elle est entachée d'excès de pouvoir ou qu'elle méconnaît un principe essentiel de la procédure ; que constitue un excès de pouvoir et méconnaît les principes essentiels de la procédure, le fait pour le rapporteur du Conseil de la concurrence de disjointe l'instance ouverte sur la plainte dénonçant des pratiques concertées entre plusieurs constructeurs, concessionnaires et organisations professionnelles automobiles, visant à entraver le développement des importations parallèles, créant autant d'instances distinctes que de personnes principales poursuivies, et privant ainsi le Conseil de la possibilité d'apprécier si les faits connexes dénoncés sont ou non constitutifs d'une entente ; qu'en déclarant irrecevables tous les moyens contestant la décision de disjonction du 26 mai 2003, la Cour d'appel a violé les articles 31 du décret n°2002-189 du 30 avril 2002, L 462-6 et L 464-8 du Code de commerce ;

ALORS D'AUTRE PART QU'en justifiant la disjonction par la circonstance qu'elle avait été sollicitée par Automobiles PEUGEOT, personne poursuivie dans la présente instance, et qu'elle n'avait pas été contestée par les autres parties à la procédure, la Cour d'appel qui a statué par des motifs impropres à établir que cette mesure ne conduisait pas à dissocier des faits connexes rendant impossible toute preuve de l'entente alléguée, a privé sa décision de base légale au regard de l'article 31 du décret du 30 avril 2002.

X. - DEUXIEME MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'**AVOIR** dit n'y avoir lieu à surseoir à statuer en l'état de la communication des griefs adressée à la société PEUGEOT par la Commission Européenne, le 29 avril 2004 et dans l'attente de sa décision ;

AUX MOTIFS QUE (...) l'article 16 du règlement CE 1/2003 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du TCE énonce que « lorsque les juridictions nationales statuent sur des accords, des décisions ou des pratiques relevant des articles 81 et 82 du Traité qui font déjà l'objet d'une décision de la Commission, elles ne peuvent prendre des décisions qui iraient à l'encontre de la décision adoptée par la Commission. Elles doivent également éviter de prendre des décisions qui iraient à l'encontre de la décision envisagée dans une procédure intentée par la Commission. A cette fin, la juridiction nationale peut évaluer s'il est nécessaire de suspendre sa procédure » ; que ces dispositions s'imposent dès lors que la juridiction nationale est informée de ce que

la Commission envisage de prendre une décision dans une procédure qu'elle a intentée (...); qu'il ressort (de la communication des griefs adressée par la Commission européenne à la société PEUGEOT le 29 avril 2004) que les pratiques incriminées portent exclusivement sur les mesures prises par la société Automobiles PEUGEOT à travers ses filiales allemande et néerlandaise pour restreindre le commerce parallèle depuis ces pays; que c'est ainsi qu'il est indiqué que la procédure à l'encontre de la société Automobiles PEUGEOT SA est limitée aux Pays Bas et à l'Allemagne (§ 51 de la communication des griefs) et qu'il est précisé que les mesures constatées et mises en œuvre dans l'Union européenne ne rentrent pas dans le cadre de la présente affaire (§ 54); que la Commission n'examine en aucune manière les aides spécifiques accordées par la société Automobiles PEUGEOT aux concessionnaires français dont était saisi le Conseil de la concurrence; que les décisions à intervenir sont donc sans aucun lien de ce chef; que le Conseil de la concurrence n'a été saisi d'aucun fait portant sur les exportations vers la France à partir des Pays Bas; que le présent arrêt ne peut donc aller à l'encontre de la décision à intervenir à l'issue de la procédure ouverte par la Commission à l'encontre de ce pays; qu'enfin, s'agissant de l'Allemagne, si le Conseil de la concurrence saisi en avril et août 1995 a examiné un grief tiré de pressions et sanctions exercées à l'encontre de concessionnaires allemands, les seuls éléments factuels qui lui ont été soumis consistent en deux lettres adressées les 8 mars et 10 avril 1995 par la filiale allemande à la concession AUTOHAUS KREMMER et en des déclarations d'un mandataire français qui relatent les explications que lui auraient données les dirigeants de cette concession pour expliquer leur décision de lui livrer des véhicules en 1995; qu'aucun fait postérieur à cette date n'a été relevé; qu'au contraire, la Commission, saisie d'une plainte en 1999 s'appuie sur « le tournant » en 1999 du système de rémunération des concessionnaires et sur le fait « qu'au moins entre 1999 et 2001, des concessionnaires se sont vu refuser des primes de performance à l'exportation (§ 169 de la communication des griefs); que parmi ceux-ci figure AUTOHAUS KREMMER; que s'agissant de ce concessionnaire la Commission relève que « les premiers indices montrant la volonté de la filiale allemande de tenter d'interdire à KREMMER de vendre des voitures neuves de marque PEUGEOT à l'exportation datent de début 1995 » (§191); qu'elle remarque cependant que ce concessionnaire a été particulièrement performant entre 1996 et 1999 en ce qu'il a dépassé les objectifs fixés pour ces années (§ 189); que les autres faits qu'elle dénonce concernant les rapports de ce concessionnaire et de la filiale allemande de la société Automobiles PEUGEOT datent des années

1999 et 2000, ainsi que les conditions de la résiliation du contrat de concession intervenue en décembre 2000 pour prendre effet au 31 décembre 2001 (§ 197 et suivants) ; que s'agissant du grief de mise en place d'un contrôle des bons de commande permettant de désavantager les commandes des acheteurs localisés en France, les seuls faits précis soumis à la Cour sont constitués par une déclaration d'un dirigeant de la société Automobiles PEUGEOT faite à l'assemblée générale du GCAP le 13 octobre 1995, alors qu'il ressort de la communication des griefs de la Commission que les faits que celle-ci a relevés en ce qui concerne les restrictions des approvisionnements des concessionnaires allemands sont postérieurs, en ce qu'ils portent essentiellement sur les approvisionnements en véhicules 406 coupé pour l'année 1998 ; qu'il faut observer que la pratique dont est saisie la Cour ne vise pas le contrôle a posteriori du lieu d'immatriculation des véhicules, qui est lié au mode de rémunération des concessionnaires, tel qu'il est examiné par la Commission ; que ce contrôle se distingue des procédés permettant de pénaliser les étrangers souhaitant acquérir un véhicule en Allemagne, dénoncés par le requérant dans la présente instance ; qu'ainsi comme le fait justement valoir le GCAP, les pratiques examinées par la Commission sont pour l'essentiel, postérieures à celles soumises au Conseil de la concurrence et à la Cour, alors que dans son mémoire contenant l'exposé de ses moyens, le requérant dénonce seulement les aides versées entre 1994 et 1997 ; qu'il en ressort que les seuls éléments devant être appréciés à la fois par la Cour et par la Commission, dans sa décision à venir sont les deux lettres de 1995 précitées dont la Commission reconnaît elle même qu'ils ne constituent que des « indices » ; que dès lors, en appréciant la valeur probante de ces seuls indices sur les pratiques en cause, pour une période différente de celle sur laquelle porte la communication des griefs de la Commission, le présent arrêt n'apparaît pas susceptible d'aller à l'encontre de la décision à intervenir de cette autorité d'une manière telle qu'il soit nécessaire de suspendre la présente procédure ;

ALORS D'UNE PART QU'en procédant à une analyse de la stratégie de la société Automobiles PEUGEOT SA dans les Etats membres autres que l'Allemagne et les Pays Bas, la Commission européenne a indiqué, dans sa communication des griefs du 29 avril 2004, que cette société *« a conçu et mis en œuvre une politique de marges qui visait à protéger l'activité des concessionnaires dans leur territoire des pressions des importations, bien que le constructeur sache que les restrictions aux importations parallèles sont contraires au règles*

de concurrence au point de ne pas communiquer à la Commission certaines informations » (att.221), avant de préciser qu'en réponse à une demande de renseignement, la société PEUGEOT lui avait, en effet, très clairement indiqué qu'elle n'avait « pas prévu de (lui) donner d'informations particulières sur les aides commerciales qu'AP et AC, ont pu, le cas échéant, allouer aux concessionnaires qui subissent une forte pression import » (att. 221, note 272) ; qu'ainsi la Commission a estimé que la société PEUGEOT n'ignorait pas que les aides dites « pressions import » allouées aux concessionnaires frontaliers dans certains Etats membres contrevenaient aux règles communautaires de concurrence ; que dès lors, en affirmant que « la Commission n'examine en aucune manière les aides spécifiques « dites pressions import » accordées par la société Automobiles PEUGEOT aux concessionnaires français » dont était saisi le Conseil de la concurrence, la Cour d'appel a dénaturé la communication des griefs précitée en violation de l'article 1134 du Code civil ;

ALORS D'AUTRE PART QUE si, pour déterminer la durée des infractions reprochées à la société PEUGEOT en Allemagne, la Commission européenne a relevé, dans sa communication des griefs du 29 avril 2004, « qu'en ce qui concerne la politique restrictive en matière de rémunération des concessionnaires et notamment la prime de performance (...), cette mesure a été mise en œuvre auprès de plusieurs concessionnaires entre 1999 et 2002 (att. 322 et 169), elle a, en revanche, estimé « qu'en ce qui concerne les mises en garde et injonctions directes adressées à plusieurs concessionnaires mettant en œuvre la stratégie de restrictions aux exportations (ou d'interdictions) pures et simples (au nombre desquelles figuraient celles adressées à la société AUTOHAUS KREMMER), elles ont débuté en février 1995 » (att. 322), avant d'affirmer qu'elle « considère par conséquent qu'Automobiles PEUGEOT SA et PDG ont mis en œuvre ces mesures à partir de février 1995 » (att. 323) ; qu'ainsi la communication des griefs précitée tend précisément à fixer, en février 1995, le point de départ des infractions reprochées à la société PEUGEOT ; que dès lors, en décidant que si la Commission avait observé « que les premiers indices montrant la volonté de PDG d'interdire à (la société AUTOHAUS KREMMER) de vendre des voitures neuves de marque PEUGEOT à l'exportation datent de début 1995 », les faits reprochés par la Commission demeurent pour l'essentiel postérieurs à 1999, de sorte que les pratiques soumises à l'examen de la juridiction nationale portent sur une période différente de celle retenue par la communication des griefs, la Cour d'appel a

dénaturé de plus fort la dite communication des griefs du 29 avril 2004 en violation de l'article 1134 du Code civil ;

ALORS ENCORE QUE les juridictions nationales doivent éviter de prendre des décisions qui iraient à l'encontre d'une décision envisagée dans une procédure intentée par la Commission européenne ; qu'en retenant que les pratiques en cause dans le cadre de la présente instance portent sur une période différente de celle visée par la communication des griefs de la Commission, après avoir constaté que les pratiques examinées par la Commission ne sont que « pour l'essentiel » postérieures à celles soumises au Conseil de la concurrence et à la Cour, la Cour d'appel qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations a violé l'article 16 du règlement n° 1/2003 ;

ALORS EN OUTRE QUE les juridictions nationales doivent éviter de prendre des décisions qui iraient à l'encontre d'une décision envisagée dans une procédure intentée par la Commission européenne ; qu'il s'ensuit qu'une juridiction nationale doit surseoir à statuer lorsqu'elle constate que sa décision pourrait entrer en conflit, de quelque manière que ce soit, avec une décision envisagée par la Commission ; qu'en retenant que le présent arrêt n'apparaissait pas susceptible d'aller à l'encontre de la décision de la Commission à intervenir « d'une manière telle qu'il soit nécessaire de suspendre la présente procédure », la Cour d'appel a ajouté une condition qu'il ne comporte pas à l'article 16 §1 du règlement 1/2003, violant ainsi ce texte.

ALORS ENFIN QUE dans son mémoire contenant l'exposé de ses moyens, le SPEA dénonçait non seulement les aides dites « *pressions import* » versées entre 1994 et 1997 par la société PEUGEOT à des concessionnaires pour lutter contre les réimportations de véhicules des autres Etats membres (p. 7), mais encore les actions engagées contre les concessionnaires étrangers et spécialement contre le concessionnaire allemand AUTOHAUS KREMMER (p.10 et s.), ainsi que la mise en place d'une procédure de vérification des bons de commandes (p.12s) ; qu'en affirmant que « *dans son mémoire contenant l'exposé de ses moyens, le requérant dénonce seulement les aides versées entre 1994 et 1997* » la Cour d'appel a dénaturé ledit mémoire en violation de l'article 1134 du Code civil.

XVIII. - TROISIEME MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'**AVOIR** rejeté le recours du Syndicat des Professionnels Européens de l'Automobile contre la décision n°03-D-67 du 23 décembre 2003 du Conseil de la concurrence relative aux pratiques mises en œuvre par la société Automobiles PEUGEOT, le Groupement des Concessionnaires Automobiles PEUGEOT (GCAP) dans le secteur de la distribution automobile, après avoir déclaré irrecevables les moyens dirigés contre la décision de disjonction du 29 mai 2003 ;

AUX MOTIFS QUE le SPEA fait valoir que (les aides pressions imports) qui ont consisté entre 1994 et 1997 à verser 25,53 millions d'euros à des concessionnaires pour lutter contre les réimportations de véhicules des autres Etats membres avaient un caractère anticoncurrentiel, dès lors qu'elles avaient pour objet de lutter contre les importations parallèles imputables aux mandataires en réduisant artificiellement l'avantage compétitif dont ceux-ci disposaient sur le prix et qu'elles avaient pour conséquence de soutenir de manière artificielle les concessionnaires soumis à la concurrence des mandataires ; qu'il ajoute que les modalités discriminatoires de calcul de ces aides accordées en fonction de l'offre alternative concurrente, renforçaient leurs effets anti-concurrentiels sur le marché tant français qu'intracommunautaire, le constructeur ayant ainsi faussé de manière artificielle la concurrence par les prix entre les concessionnaires et les mandataires et entretenu une opacité tarifaire qui lui permettait de maintenir au détriment des utilisateurs finaux des prix élevés sauf sur les zones de marchés concurrencés par les mandataires, au lieu de baisser les prix de vente pour l'ensemble du territoire français et ce alors qu'il disposait d'autres moyens tels que les conditions d'approvisionnements et les services pour protéger son réseau ; qu'il est constant que pendant la période 1994-1997, ces aides financières ont été consenties par le constructeur d'une manière uniforme dans toute la France aux concessionnaires répondant aux conditions fixées, lesquelles dépendaient du taux de véhicules importés dans la zone où intervient le concessionnaire et du nombre de véhicules qu'il a vendus ; que l'objet ou l'effet anticoncurrentiel de ces pratiques n'est pas établi ; qu'en effet le versement par un constructeur d'aides commerciales spécifiques à ses concessionnaires afin de soutenir ses réseaux, de développer ses ventes ou d'éviter leur chute ne constitue pas en soi une pratique illicite dès lors que leurs conditions d'octroi ne sont pas en elles mêmes critiquables ; qu'il est justifié des difficultés rencontrées par les concessionnaires , dont l'activité s'est trouvée affectée de manière sensible par le développement des importations parallèles qui favorisaient les écarts de prix constatés dans les Etats membres et les fluctuations des monnaies européennes pendant la période considérée, circonstances non démenties par le requérant ; que la mise en place de ces aides n'a pas eu pour effet de provoquer l'opacité tarifaire dénoncée par ce dernier ; qu'elles n'affectaient pas le tarif des véhicules, mais venaient a posteriori, soutenir les efforts des concessionnaires dont l'activité était localement la plus sensiblement affectée par le développement des importations parallèles ; que contrairement à l'argumentation

développée par le SPEA, les pratiques reprochées à la société Automobiles PEUGEOT et au GCAP n'entrent pas dans les prévisions des cas d'exclusion mentionnés dans les règlements d'exemption précités (123/85 et 1475 /95) et spécialement à l'article 6 alinéa 7 et 8 du règlement 1475 /95 dès lors qu'il n'est démontré ni que le constructeur ou ses concessionnaires auraient restreint directement la liberté des utilisateurs finaux, des intermédiaires mandatés ou des distributeurs de s'approvisionner auprès d'une entreprise du réseau de leur choix à l'intérieur du marché commun en produits contractuels ou en produits correspondants, dès lors que les distributeurs ou mandataires notamment étrangers sont restés libres d'approvisionner la clientèle nationale et que ces aides dont le montant moyen par véhicule était de 307 francs en 1994, de 703 francs en 1995, de 378 francs en 1996 et de 438 francs en 1997, soit un montant qui a varié de 0.39 % à 0.85 % du prix de vente moyen d'un véhicule, étaient minimales, ni que la société Automobiles PEUGEOT, sans raison objectivement justifiée, aurait octroyé aux concessionnaires des rémunérations calculées en fonction du lieu de destination des véhicules automobiles revendus ou du domicile de l'acheteur, ces aides étant attribuées dès qu'il apparaissait que le concessionnaire était soumis à la concurrence directe d'un mandataire ou d'un revendeur hors réseau au regard du nombre de véhicules réimportés dans sa zone d'activité ; que ces pratiques ne peuvent être davantage critiquées au regard de l'article 8 alinéa 3 du même règlement qui prévoit que le retrait du bénéfice d'un règlement d'exemption notamment lorsque le constructeur applique sans justifications objectives des prix ou des conditions de vente discriminatoires, les conditions d'octroi de ces aides consenties aux concessionnaires PEUGEOT en concurrence avec les mandataires ou les distributeurs hors réseau quel que soit le lieu de résidence du client n'ayant aucun caractère discriminatoire ; qu'il n'est pas établi que les pratiques en cause qui étaient ainsi couvertes par les règlements d'exemption précités aient produit des effets incompatibles avec l'article 81 paragraphe 3 du Traité sur le territoire d'un Etat membre ; qu'il y a lieu de relever à cet égard que loin de conduire à un cloisonnement du marché et d'éliminer certains de ses acteurs, ces pratiques ont, au contraire, stimulé la concurrence entre les membres des réseaux de distribution et les distributeurs hors réseaux, mandataires et revendeurs, maintenu la densité du réseau de distribution et la qualité des services offerts et conduit à des baisses significatives du prix des produits dont ont bénéficié les utilisateurs finaux sans pour autant évincer de leurs parts de marché les distributeurs hors réseau dont la liberté commerciale n'était nullement

restreinte ; que ces effets sont au demeurant attestés par le requérant qui observe dans ses écritures que « *si le volume des aides a augmenté de manière considérable, le montant des aides par véhicule a également augmenté considérablement car le nombre de véhicules réimportés est demeuré quasiment identique* » ; qu'enfin il ne peut être reproché à la société Automobiles PEUGEOT d'avoir cherché à mettre en place unilatéralement de telles orientations, dès lors que le constructeur qui détenait 17 % du marché au cours de la période considérée ne se trouvait pas en position de domination sur ce marché ;

AUX MOTIFS ENCORE QUE sur les actions dirigées contre les concessionnaires étrangers, le SPEA s'appuie essentiellement, pour dénoncer ces pratiques, sur les déclarations faites lors de l'assemblée générale du GCAP du 8 juin 1995 par un dirigeant de la société Automobiles PEUGEOT qui, selon le requérant, a décrit le système mis en place reposant « *sur des lettres notifiant des interdictions en cas de déviance, des audits à fins de contrôle et la publication de ces sanctions en vue de crédibiliser ces actions* » ; qu'il fait valoir que la menace explicite à l'égard des concessionnaires étrangers a été efficace en pratique sans qu'il y ait lieu d'établir que des concessions ont été effectivement résiliées ; qu'à l'appui de son moyen, le requérant se borne (cependant) à citer les déclarations du dirigeant précité qui sont intervenues dans un contexte de tension avec les concessionnaires français ; que destinés à rassurer le réseau français, ces propos, dont il n'est pas établi qu'ils aient été portés à la connaissance des concessionnaires étrangers, ne caractérisent pas, à eux seuls, les pressions alléguées ; qu'en effet, il relevait de la responsabilité du constructeur de veiller à ce que les concessionnaires étrangers respectent les conditions autorisant les ventes transfrontalières et de lutter contre les importations illégales, dès lors que les contrats comportaient des clauses licites assurant l'étanchéité du réseau ; que tel est le sens dépourvu d'ambiguïté de la circulaire du 19 avril 1995 au réseau italien ; qu'il n'est pas établi que celle du 15 février 1994 qui vise « *les ventes hors frontières dans des conditions anormales* » a été adressée aux concessionnaires étrangers, de sorte que même à en supposer les termes ambigus, cette circulaire n'a pu constituer une pression sur ceux-ci ; qu'enfin, il n'a pu être démontré que des sanctions aient été prononcées à raison de ventes transfrontalières, la seule résiliation que la société Automobiles PEUGEOT a admis devant le Conseil avoir été liée à de telles ventes constituant la sanction de vente à un revendeur hors réseau, donc au mépris d'une disposition licite du contrat liant les parties selon les explications du constructeur qui n'ont pas été démenties ; que

s'agissant de la concession AUTOHAUS KREMMER, les seules lettres régulièrement mises aux débats des 8 mars et 10 avril 1995 ne constituent pas une pression caractérisant un comportement anticoncurrentiel, dès lors qu'en l'absence d'autres éléments, elles apparaissent seulement comme un rappel à ce concessionnaire des conditions dans lesquelles peut intervenir une vente transfrontalière licite ; que les affirmations du requérant sur la suspension des livraisons à ce concessionnaire et sur la résiliation de la concession quelques mois plus tard ne sont étayées par aucun élément du dossier, la seule déclaration d'un mandataire qui se serait vu opposer un refus de livraison par ce concessionnaire étant impropre à démontrer que le constructeur a effectivement cessé ses livraisons à ce concessionnaire et aucune pièce n'étant produite quant à la date à laquelle cette résiliation est intervenue ;

ET AUX MOTIFS ENFIN QU'en ce qui concerne le grief tiré du contrôle des bons de commandes, le requérant vise uniquement les propos tenus par un dirigeant de la société Automobiles PEUGEOT, le 13 octobre 1995, lors d'une assemblée générale du GCAP et la déclaration de M. SCHREIBER, directeur commercial exportation Europe lorsqu'il a été entendu, le 26 mai 1998, dans le cadre de la présente procédure ; que cependant, cette déclaration est dépourvue de précision ; qu'en particulier dans ses écritures, le SPEA admet qu'il a seulement été reconnu que le fichier dont il fait état « *existe théoriquement en France* » ce qui est insuffisant pour démontrer la réalité d'un contrôle a priori des bons de commandes émanant des concessionnaires étrangers permettant de désavantager les acheteurs localisés en France, ce dont il a été fait grief à la société Automobiles PEUGEOT ; qu'en outre la personne entendue a aussi déclaré que les propos évoquant un contrôle des bons de commandes lors de l'assemblée générale du GCAP ont été tenus pour rassurer les concessionnaires ; que les tensions entre les concessionnaires soumis à cette époque à la concurrence des importateurs et le constructeur sont suffisamment établies pour réduire la portée des propos dénoncés au contexte dans lequel ils ont été prononcés ; qu'il n'est produit aucun autre élément de nature à démontrer la réalité de la mise en œuvre du contrôle visé dans la déclaration des griefs ; que dès lors et sans qu'il y ait lieu de s'interroger sur le caractère concerté des pratiques dénoncées en l'absence de présomptions suffisamment graves, précises et concordantes, aucun des griefs sur lesquels le requérant se fonde n'est établi ; que son recours ne peut donc qu'être rejeté ;

ALORS DE PREMIERE PART QUE les pratiques mises en œuvre dans le secteur automobile ne sont conformes au droit communautaire qu'à la condition qu'elles n'aient pas pour objet ou pour effet de faire obstacle au développement des importations parallèles ; qu'ainsi est prohibée toute mesure réduisant artificiellement, fût-ce indirectement, l'activité commerciale des mandataires ou la capacité exportatrice des concessionnaires étrangers ; qu'en décidant que l'objet des aides dites « pressions import » mises en place par la société PEUGEOT entre 1994 et 1997 n'était pas anticoncurrentiel, tout en constatant que celles-ci étaient destinées à lutter, aux côtés des concessionnaires frontaliers, soumis à la concurrence des importateurs, contre le développement des importations parallèles que favorisaient les écarts de prix constatés dans les Etats membres et qu'elles étaient attribuées a posteriori au regard du nombre de véhicules réimportés dans la zone d'activité du concessionnaire et du nombre de véhicules vendus, sans pour autant conduire à une baisse généralisée du tarif du constructeur, la Cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations, a violé les articles L 420-1 du Code de commerce et 81 du Traité CE, ensemble les règlements 123/85 et 1475/95 ;

ALORS DE DEUXIEME PART QU'aux termes de l'article 6 §1 7 du règlement n°1475/95, l'exemption ne s'applique pas lorsque le constructeur, le fournisseur ou une autre entreprise du réseau restreint directement ou indirectement la liberté des utilisateurs finaux, des intermédiaires mandatés ou des distributeurs de s'approvisionner auprès d'une entreprise du réseau de leur choix à l'intérieur du marché commun en produits contractuels ou en produits correspondants ; qu'en retenant que les concessionnaires ou mandataires, notamment étrangers, étaient demeurés libres d'approvisionner la clientèle nationale et que le montant moyen des aides par véhicule - de 307 francs en 1994, 703 francs en 1995, 378 francs en 1996 et 438 francs en 1997 - était minime, après avoir constaté que cette aide n'était attribuée qu'a posteriori aux seuls concessionnaires soumis, notamment, à la concurrence d'un mandataire, au regard du nombre de véhicules réimportés dans sa zone d'activité, la Cour d'appel qui s'est déterminée par des motifs impropres à établir que l'aide réellement attribuée à chaque concessionnaire n'était pas de nature à entraver localement la concurrence frontalière, n'a pas donné de base légale à sa décision au regard du texte susvisé ;

ALORS DE TROISIEME PART QUE si, dans son mémoire du 26 février 2004, le SPEA avait fait valoir que « *le volume global de cette aide (dite pressions imports) a augmenté de manière considérable, le montant des aides par véhicule a également augmenté considérablement, car le nombre de véhicules réimportés est demeuré quasiment identique* » il avait cependant été immédiatement ajouté que ce nombre aurait dû normalement progresser, avant d'en déduire que ces aides ne bénéficiaient pas aux consommateurs et que l'élimination d'un concurrent proposant des prix attractifs risquait d'être préjudiciable à la concurrence et aux consommateurs finaux, en aboutissant à la cristallisation des situations acquises ; qu'en affirmant, par une reproduction partielle des écritures précitées que les effets bénéfiques des aides « *pressions import* » sur la concurrence et les consommateurs finaux étaient ainsi attestés par le SPEA, la Cour d'appel a dénaturé les écritures susvisées en violation de l'article 1134 du Code civil ;

ALORS DE QUATRIEME PART QUE des mesures adoptées ou imposées de manière apparemment unilatérale par un constructeur, dans le cadre des relations continues qu'il entretient avec ses concessionnaires, visant à influencer ces derniers dans l'exécution du contrat, sont constitutives d'un accord au sens de l'article 81 §1 du Traité lorsqu'elles ont été d'une manière ou d'une autre effectivement acceptées par les concessionnaires ; qu'en décidant qu'il ne pouvait pas être reproché à la société Automobiles PEUGEOT d'avoir cherché à mettre en place unilatéralement un système d'aides dit « *pressions import* » pour lutter contre les importations parallèles, tout en constatant que les pratiques du constructeur dénoncées par le SPEA étaient destinées, dans un contexte de tension avec les concessionnaires soumis à la concurrence des importateurs, à rassurer ces derniers, ce dont il résultait que les concessionnaires avaient non seulement accepté ces aides mais plus encore qu'elles avaient été accordées sous leur pression directe, la Cour d'appel qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations a violé les articles L 420-1 du Code de commerce et 81 du traité CE ;

ALORS DE CINQUIEME PART QUE dans la lettre qu'elle a adressée le 8 mars 1995, au concessionnaire AUTOHAUS KREMMER, la filiale allemande de la société PEUGEOT a clairement rappelé à celui-ci que lors d'un précédent entretien concernant « *les ventes transfrontalières à destination de la France* », il avait « *été souligné sans ambiguïté que nous n'acceptons plus aucune activité commerciale de ce genre également sous cette forme sans conséquences de grande portée* » avant de lui préciser que dans l'attente d'un nouveau rendez-vous, elle avait « *donné provisoirement à (son) service ordonnancement Véhicules Neufs l'ordre de suspendre jusqu'à nouvel ordre, toute mise à disposition de véhicules neufs* » ; qu'en décidant, pour écarter les griefs relatifs aux pratiques dirigées contre les concessionnaires étrangers, que cette lettre constituait seulement un rappel à ce concessionnaire des conditions dans lesquelles peut intervenir une vente transfrontalière licite, bien qu'elle lui interdît toute vente transfrontalière à destination de la France, la Cour a violé l'article 1134 du Code civil ;

ALORS DE SIXIEME PART QUE le juge national ne peut autoriser une pratique contraire au droit communautaire ; qu'il résulte des énonciations de l'arrêt attaqué qu'ayant analysé les lettres des 8 mars et 10 avril 1995 adressées au concessionnaire étranger AUTOHAUS KREMMER par la filiale allemande de la société PEUGEOT, la Commission européenne a estimé que ces lettres attestaient de la volonté de ladite filiale de tenter d'interdire, à partir de 1995, à ce concessionnaire de vendre des voitures neuves de marque PEUGEOT à l'exportation, caractérisant ainsi l'existence d'une pratique manifestement illicite au regard du droit communautaire ; qu'en décidant au contraire que ces lettres ne constituaient qu'un rappel à ce concessionnaire des conditions dans lesquelles peut intervenir une vente transfrontalière licite et non une pression caractérisant un comportement anticoncurrentiel prohibé, la Cour d'appel a violé l'article 81 du Traité CE ;

ALORS DE SEPTIEME PART QU'en affirmant encore qu'aucune pièce établissant la date de la résiliation de la concession AUTOHAUS KREMMER n'était produite, bien qu'il résultât de la communication des griefs de la Commission examinée par la Cour que celle-ci était intervenue en décembre 2000, après que le constructeur ait tenté à plusieurs reprises, depuis 1995, d'interdire au

concessionnaire d'exporter des véhicules, la Cour d'appel a derechef violé l'article 81 du Traité CE ;

ALORS DE HUITIEME PART QUE lors de l'Assemblée Générale du GCAP, en date du 13 octobre 1995, Monsieur SAINT-GEOURS a indiqué au nom de la société PEUGEOT avoir mis en place une procédure de contrôle des bons de commandes « *à la limite de la légalité du règlement européen* » ; que dans son mémoire du 26 février 2004, le SPEA avait précisément fait valoir que la société PEUGEOT avait déjà été condamnée à plusieurs reprises par les instances communautaires pour des pratiques similaires ; qu'en se bornant à relever que ces propos n'avaient été tenus que pour rassurer les concessionnaires, sans rechercher, comme elle y avait été invitée, si ces affirmations ne s'inscrivaient pas dans le cadre d'une politique constante de la société PEUGEOT contrevenant au droit communautaire, la Cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision au regard des articles L 420-1 du Code de commerce et 81 du Traité CE.