

le rA[®]dar



by **Adaltys**[®]
AVOCATS

Numéro 4 | Juin 2025



Sommaire

L'EDITO3

Le Ministère des Transports réagit aux accidents provoqués par les airbags Takata, et impose des mesures restrictives aux constructeurs3

BREVES.....5

Droit de la consommation : Réforme de l'action de groupe5

Concurrence - Entente sur le recyclage des véhicules hors d'usage (VHU): la Commission européenne sanctionne 15 constructeurs automobiles et l'ACEA7

Concurrence - La Cour de cassation interroge la CJUE sur la nature contractuelle ou délictuelle en droit européen de l'action fondée sur la rupture brutale des relations commerciales établies9

Règlementaire : La mise en conformité aux normes CAFE peut être lissée sur 3 ans 11

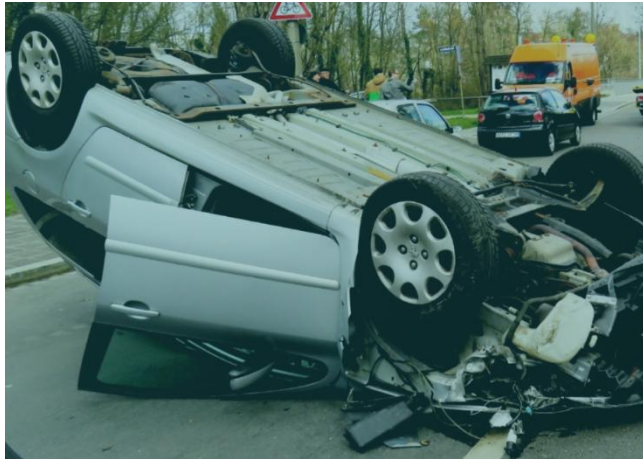
Publicité automobile : Refonte de l'étiquette CO2 des véhicules..... 12

Règlementaire - Batteries : le cadre réglementaire de la filière de responsabilité élargie (REP) est fixé..... 13

Distribution - La résiliation du contrat à effet immédiat pour manquements répétés échappe à la qualification de rupture brutale si les stipulations du contrat ont été strictement respectées ... 14



Le Ministère des Transports réagit aux accidents provoqués par les airbags Takata, et impose des mesures restrictives aux constructeurs



Suite à divers accidents provoqués par des airbags de la marque TAKATA, le Ministère en charge des transports a été amené à prendre à l'égard des constructeurs automobiles un certain nombre de mesures restrictives dans le cadre du dispositif de la surveillance du marché des véhicules.

Ainsi l'arrêté ministériel du **9 avril 2025** impose à 30 constructeurs un certain nombre de mesures restrictives provisoires : mise en place d'une procédure de stop drive

(article 1^{er}), information des propriétaires de véhicules de cette procédure avec obligation pour les constructeurs concernés de fournir les informations requises (article 3) et mise en place par les constructeurs d'un système d'information permettant le suivi du remplacement des airbags défectueux (article 4).

Ces mesures sont assorties de nombreuses mesures d'astreinte pouvant atteindre des montants très importants (jusqu'à 1 M€ par jour de retard pour le défaut de mise en œuvre des mesures prévues à l'article 4).

L'article 5 de l'arrêté renvoie ainsi à des décisions individuelles les mesures susceptibles d'être prises à l'égard de chacun des constructeurs, et notamment de ceux qui tarderaient à respecter les obligations prévues par cet acte.

Nul doute que, compte tenu de la dangerosité des airbags concernés et de la légitime émotion causée par certains accidents mortels survenus encore récemment, l'administration n'hésitera pas à faire usage de ces moyens forts de coercition sur les constructeurs.

Pourtant, l'arrêté du 9 avril 2025, ainsi qu'un certain nombre d'autres mesures qui ont déjà pu être décidées par le Ministère des transports, posent de questions sérieuses sur la base légale fondant celles-ci.

En effet, si le Code de la route contient un certain nombre de dispositions de nature à permettre à l'administration de contraindre les constructeurs à respecter leurs obligations en matière d'information des consommateurs et de sécurité des véhicules, les dispositions aujourd'hui en vigueur, telles que celles de l'article L.329-18 ou celles figurant aux articles L.329-33 à 45 ne paraissent pas correspondre directement aux hypothèses ici visées par l'arrêté du 9 avril 2025 et aux mesures individuelles susceptibles d'être adoptées.

En tout état de cause, le montant des injonctions susceptibles d'être prononcées par l'administration, en application de cet arrêté, dépasse très largement les maxima prévus par les dispositions susmentionnées du Code de la route.



Le Règlement (UE) 2018/858 du 30 mai 2018 pourrait-il constituer une telle base juridique ? La réponse apparaît, à ce stade, incertaine, le texte européen ne fixant aucun montant précis d'injonction susceptible d'être prononcée à l'égard des constructeurs. Or, s'agissant de la mise en œuvre de mesures ayant la qualification de sanction administrative, le principe constitutionnel de légalité des délits et des peines exige que le quantum de la sanction soit précisément prévu par un texte, sans parler bien sûr de la définition précise des faits susceptibles de décider de son application.

Il ne fait ici guère de doute que ce sujet difficile continuera d'animer dans les prochaines semaines les débats juridiques, la mise en place de dispositifs garantissant la sécurité des automobilistes ne pouvant faire l'économie de la définition d'un cadre juridique sûr et clair.

Giles Le Chatelier



Droit de la consommation : Réforme de l'action de groupe



L'article 16 de la loi n° 2025-391 du **30 avril 2025**, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes, dite « loi DDADUE » est venu réformer l'action de groupe.

Pour rappel, l'action de groupe permet à plusieurs personnes, victimes d'un même dommage de la part d'un professionnel ou d'une personne publique, de se regrouper au sein d'associations pour saisir la justice.

L'action de groupe a été introduite en France par la loi Hamon du 17 mars 2014 mais ne concernait initialement que la réparation de certains dommages en droit de la consommation, à savoir les préjudices patrimoniaux survenus à l'occasion de la vente de biens, de la fourniture de services ou résultant de pratiques anticoncurrentielles. Par ailleurs, seules les associations de consommateurs agréées et représentatives au niveau national étaient habilitées à introduire une telle action.

Le champ d'application de l'action de groupe a ensuite été progressivement élargi, en 2016, aux litiges de santé, d'environnement, de protection des données personnelles et de discriminations au travail puis, en 2018, aux litiges en matière de location immobilière.

Malgré l'élargissement de son champ d'application, cette procédure a été très peu utilisée en France depuis sa création (seules 32 actions de groupe intentées) de sorte qu'une réforme de simplification est apparue nécessaire.

C'est chose faite désormais avec l'article 16 de la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025.

En premier lieu, la réforme a conduit à l'unification des différents régimes existants en fonction des secteurs, à l'exception toutefois du secteur de la santé qui bénéficie toujours d'un régime spécifique.

Ainsi, l'action de groupe peut être introduite par « *plusieurs personnes physiques ou morales, placées dans une situation similaire, résultant d'un même manquement ou d'un manquement de même nature à ses obligations légales ou contractuelles commis par une personne agissant dans l'exercice ou à l'occasion de son activité professionnelle, par une personne morale de droit public ou par un organisme de droit privé chargé de la gestion d'un service public* » (art. 16, I, A).

En second lieu, la réforme est venue uniformiser les finalités possibles de l'action de groupe à tous les secteurs, à savoir la réparation des préjudices subis et/ou la cessation du



manquement constaté. Auparavant, dans certains secteurs, par exemple en matière de consommation et de santé, l'action de groupe n'avait pour unique finalité que la réparation des préjudices subis.

Par ailleurs et s'agissant en particulier de la réparation des préjudices subis, l'ensemble des préjudices (corporels, matériels ou moraux) sont désormais indemnifiables par le biais de l'action de groupe sans distinction sectorielle.

En troisième lieu, la réforme a élargi le nombre d'entités habilitées à introduire une action de groupe.

De manière générale, ont qualité à agir les associations à but non lucratif qui bénéficient d'un agrément reçu d'une autorité administrative (ce qui était déjà le cas auparavant) sous réserve du respect de certains critères qui ont été mis à jour (activité effective et publique d'au-moins 1 an à la date de l'agrément ; objet statutaire en lien direct avec les intérêts défendus ; existence de garanties d'indépendance et de transparence).

L'action de groupe peut désormais aussi être exercée par des associations non agréées, à condition qu'elles justifient d'une activité effective et publique de 2 années consécutives, aient un objet statutaire en lien direct avec les intérêts défendus et que l'action intentée ait pour seule finalité la cessation d'un manquement (et non la réparation des préjudices subis comme vu ci-avant).

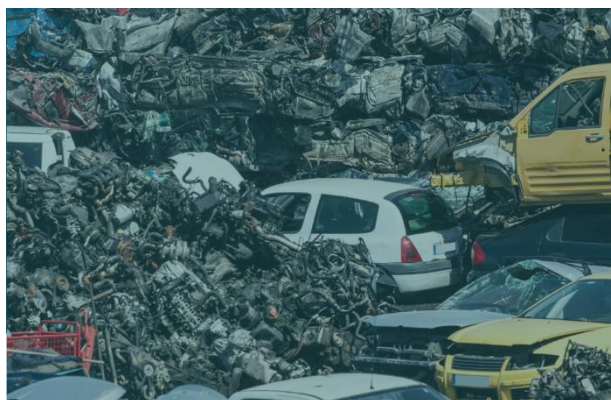
Par ailleurs, l'action de groupe a également été ouverte aux organisations syndicales représentatives de salariés, de fonctionnaires et de magistrats de l'ordre judiciaire pour la défense d'intérêts en particulier que sont : la lutte contre les discriminations, la protection des données personnelles ou encore la cessation d'un manquement d'un employeur ou la réparation de dommages causés par ce manquement à plusieurs personnes placées sous l'autorité de cet employeur. Les organisations syndicales à vocation générale d'exploitants agricoles et les organisations professionnelles représentatives des pêcheurs et des métiers de la mer, sont aussi désormais habilitées à agir pour la défense collective de leurs adhérents.

Enfin et dernier lieu, il convient de préciser que la réforme a entériné la pratique des associations de se faire financer par des tiers pour exercer l'action de groupe puisque ces dernières, étant à but non lucratif, rencontraient, sinon, des difficultés à se financer sur leurs fonds propres. Un décret viendra préciser les conditions d'obtention d'un tel financement afin que soit préservée, notamment, l'indépendance des associations par rapport aux tiers financeurs.

Il faut désormais espérer que cette réforme permettra de donner un nouveau souffle à l'action de groupe en France. En tout état de cause, il est prévu au sein de la loi que le gouvernement établisse un rapport d'évaluation du nouveau régime de l'action de groupe dans un délai de 4 ans.

Anaïs Bayeul

Concurrence - Entente sur le recyclage des véhicules hors d'usage (VHU): la Commission européenne sanctionne 15 constructeurs automobiles et l'ACEA



Par décision en date du **1^{er} avril 2025**, la Commission européenne a sanctionné 15 constructeurs automobiles et l'Association des constructeurs européens automobiles (ACEA) pour leur participation à une entente de longue durée concernant le recyclage des VHU.

L'enquête menée par la Commission a en effet révélé qu'entre 2002 et 2017, soit pendant plus de 15 ans, 16 constructeurs automobiles se sont livrés à des pratiques concertées en

matière de recyclage de VHU, en convenant en particulier :

- de ne pas payer les centres de traitement VHU, s'entendant pour considérer l'activité de recyclage des VHU comme une activité suffisamment rentable en soi (stratégie dite du « zéro frais de traitement ») et coordonnant dès lors leur comportement à l'égard de ces centres ;
- de ne pas faire de publicité sur la quantité de matériaux susceptibles d'être recyclés, valorisés et réutilisés dans les VHU, ni sur la quantité de matériaux recyclés utilisés dans les voitures neuves, afin d'empêcher les consommateurs de tenir compte de ces informations pour choisir un véhicule.

Ces pratiques s'inscrivaient en violation de la directive 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux VHU, qui prévoit que le dernier détenteur d'un VHU doit pouvoir s'en débarrasser gratuitement auprès d'une entreprise de démontage et que, si nécessaire, les constructeurs automobiles sont tenus d'en supporter les coûts. En outre, les consommateurs doivent être informés des performances des voitures neuves en matière de recyclage.

Des amendes allant de 1 à 127,7 millions d'euros ont ainsi été prononcées par la Commission européenne à l'encontre des constructeurs ayant participé à l'entente, en tenant compte de divers éléments, parmi lesquels : le nombre de véhicules concernés, la nature de l'infraction, son étendue géographique et sa durée.

L'ACEA ayant organisé les réunions entre constructeurs a également été condamnée à hauteur de 500 000 € pour son rôle de facilitateur de l'entente.

Mercedes-Benz qui a révélé l'entente a, en revanche, échappé à l'amende, dans le cadre du programme de clémence. Stellantis, Ford et Mitsubishi ont quant à elles bénéficié d'une réduction de leur amende au titre de leur coopération avec la Commission.

Dans la lignée de cette décision, l'Autorité de concurrence anglaise ('Competition and Markets Authority') a d'ores et déjà adopté une décision condamnant ces pratiques au regard du droit britannique de la concurrence, ce qui inspirera peut-être d'autres autorités de concurrence nationales.

La décision de la Commission ouvre en outre la voie à d'éventuelles actions en justice devant les juridictions locales pour les entreprises et particuliers ayant subi un préjudice du fait de cette entente.

Le dossier n'est donc pas clos et il ne peut être exclu qu'il influence le mode de fonctionnement de l'éco-organisme et des systèmes individuels récemment mis en place



par les constructeurs automobiles au titre de leur obligation de responsabilité élargie du producteur.

Françoise Brunagel



Concurrence - La Cour de cassation interroge la CJUE sur la nature contractuelle ou délictuelle en droit européen de l'action fondée sur la rupture brutale des relations commerciales établies



Dans le cadre d'un litige opposant la société chypriote Ofsets à la société française Héli-Union et à la société de droit irlandais Stoltd, la Cour de cassation devait examiner l'applicabilité de la loi française à un litige fondé sur la rupture brutale des relations commerciales établies lorsque les parties ont choisi, par voie contractuelle, de se soumettre aux lois de l'île de Jersey.

En principe, si l'action fondée sur la rupture brutale des relations commerciales établies revêt un caractère contractuel – ce qui est le cas en

droit européen, elle est soumise au choix de loi des parties¹. Cependant, si elle revêt un caractère délictuel – ce qui est le cas en droit français, le choix de loi des parties est indifférent et la loi du pays où le dommage survient aurait vocation à s'appliquer².

En effet, la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) a opté pour une « qualification européenne autonome », considérant que tout litige dont l'interprétation du contrat liant le défendeur au demandeur apparaît indispensable pour établir le caractère licite ou illicite du comportement reproché au défendeur revêt un caractère contractuel³.

Dans une décision du 14 juillet 2016, la CJUE a appliqué sa « qualification européenne autonome » à la rupture brutale des relations commerciales établies. Elle a considéré qu'une action indemnitaire fondée sur la rupture brutale de relations commerciales établies relève de la matière contractuelle, même en présence d'une relation contractuelle tacite⁴.

La Cour de cassation a rapidement adopté la « qualification européenne autonome »⁵. Au sein d'une toute récente décision du 12 mars 2025, elle confirmait notamment que « *dans l'ordre international, hors champ d'application du droit de l'Union européenne, cette action est de nature délictuelle* »⁶.

Cependant, par sa décision du 2 avril 2025⁷, la Cour de cassation semble hésiter à appliquer la « qualification européenne autonome » à la rupture brutale, en se référant à une décision de la CJUE du 24 novembre 2020, où la CJUE a refusé d'appliquer sa qualification européenne autonome à un litige d'abus de position dominante. La CJUE a considéré que l'action visant à faire cesser certains agissements constitutifs d'abus de position dominante mis en œuvre dans le cadre de la relation contractuelle revêtait un caractère délictuel⁸.

Dans ce contexte, la chambre civile de la Cour de cassation juge opportun de poser une question préjudicielle à la CJUE, laquelle devra confirmer l'applicabilité de sa « qualification européenne autonome » qui définit comme délictuelle l'action indemnitaire engagée au titre d'une rupture brutale des relations commerciales établies.

¹ Articles 1 et 3 de la Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles

² Règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles - Rome II (Article 4)

³ CJUE, 13 mars 2014 Marc Brogsitter contre Fabrication de Montres Normandes EURL et Karsten Fräßdorf, n° C-548/12

⁴ CJUE, 14 juillet 2016 Granarolo SpA contre Ambrosi Emmi France SA, C-196/15

⁵ Cour de cassation, civile, Chambre commerciale, 20 septembre 2017, 16-14.812

⁶ Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 12 mars 2025, 23-22.051

⁷ **Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 2 avril 2025, 23-11.456**

⁸ CJUE, 24 novembre 2020 Wikingerhof GmbH & Co. KG contre Booking.com BV, C-59/19

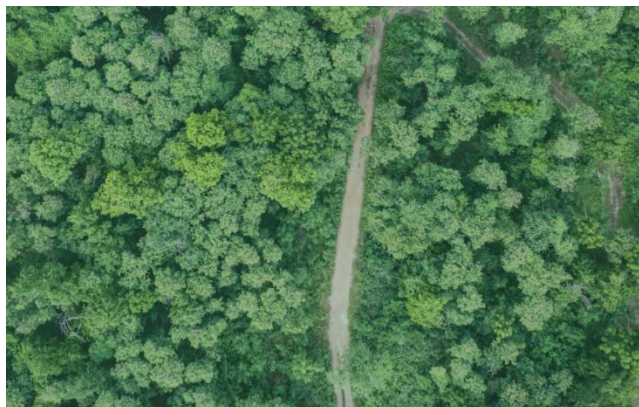
Il conviendra de patienter jusqu'à la décision de la CJUE, qui statuera probablement en fonction de son analyse du caractère « indispensable » de l'interprétation du contrat dans le cadre des litiges fondés sur la rupture brutale des relations commerciales établies.

Il convient de mentionner que, dans l'éventualité où la qualification européenne autonome (contractuelle) serait maintenue applicable à la rupture brutale, la Convention de Rome permettrait aux parties d'un contrat relevant du droit européen de s'affranchir de la règle de l'article L442-1-II du Code de commerce. Cette possibilité s'ouvrirait soit par le choix de la loi d'un autre pays, soit par l'exclusion des règles de la rupture brutale par voie contractuelle, opérant ce que la doctrine a dénommé un « dépeçage volontaire ».

Mario CIFUENTES



Règlementaire : La mise en conformité aux normes CAFE peut être lissée sur 3 ans



Le 3 mars 2025, la présidente de la Commission européenne Ursula von der Leyen avait annoncé que la Commission européenne allait proposer "un amendement ciblé au règlement sur les normes de CO₂" par lequel les constructeurs ne seraient plus contraints à une mise en conformité annuelle en regard des normes CAFE (qui, pour rappel, imposent un plafond d'émission de CO₂/km pour tout véhicule neuf vendu au sein de l'Union européenne, et sanctionnent d'une amende progressive les constructeurs

en infraction), mais disposeraient d'un délai de 3 ans pour se mettre en règle (voir Radar #3).

En ligne avec cette annonce, l'amendement a été publié, le 1er avril 2025. Il s'agit d'un règlement (n° 2025/0070) qui ne comporte que deux articles actant que le calcul de la moyenne des émissions de CO₂ se fera bien sur une période de 3 ans pour les années 2025 à 2027 : les émissions spécifiques moyennes de CO₂ seront « calculées comme la moyenne, sur trois ans, des émissions spécifiques moyennes annuelles de CO₂ pondérées en fonction du nombre de véhicules nouvellement immatriculés pour le constructeur au cours de chaque année civile. »

Dans l'exposé des motifs, la Commission tient à exprimer que cette mesure « est ponctuelle », qu'elle « ne modifie pas les règles de fond du règlement (UE) 2019/631 » et maintient « les ambitions globales en matière de normes d'émission de CO₂ ».

11

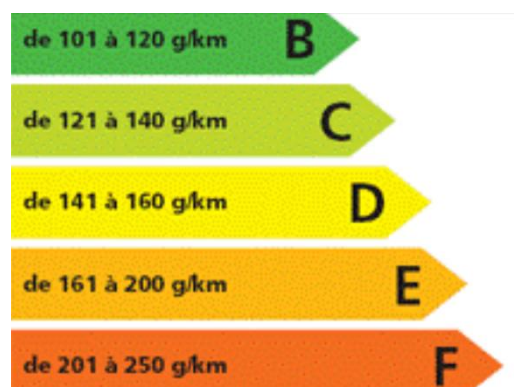
Une conséquence concrète majeure de ce règlement est que les accords de constitution de pools, dits 'accords de pooling', « couvrant les années civiles 2025 ou 2026 peuvent être conclus jusqu'au 31 décembre 2027 ».

Pour entrer en vigueur, cet amendement devait encore être validé par le Parlement européen et les Etats membres. C'est chose faite, puisqu'après l'adoption de la procédure d'urgence le 6 mai, les députés ont adopté le texte le 8 mai 2025 à une écrasante majorité de 458 voix pour et 101 contre. Entre ces deux votes, le Conseil qui représente les Etats membres a adopté le texte dans les mêmes termes le 7 mai. Le texte adopté est entré en vigueur le 27 mai 2025, soit 20 jours après sa publication.

Olivier Gauclère



Publicité automobile : Refonte de l'étiquette CO2 des véhicules



L'obligation de faire figurer dans les publicités en faveur d'une voiture particulière neuve une étiquette relative à la classe d'émission de dioxyde de carbone des véhicules a été instaurée par la loi du 22 août 2021 dite « loi Climat et résilience », le Décret n° 2021-1840 du 28 décembre 2021 relatif au champ d'application et l'arrêté relatif aux modalités de présentation de l'étiquette.

L'ensemble des supports publicitaires sont concernés par cette obligation notamment le cinéma, la télévision, les services de communication en ligne ou tout imprimé utilisés pour la commercialisation, la publicité et la promotion des véhicules, y compris les manuels techniques, à l'exception de la radio.

L'objectif de cette obligation entrée en vigueur le 1er mars 2022 était une meilleure information des consommateurs sur le caractère polluant ou non d'un véhicule.

L'étiquette permet en effet de visualiser rapidement le niveau d'émission de carbone d'un véhicule par kilomètre parcouru grâce à un classement en 7 niveaux allant du vert (classe A) au rouge (classe G) : la classe A concerne les véhicules dont les émissions de CO2 sont inférieures ou égales à 100g/km tandis que la classe G concerne les véhicules dont les émissions de CO2 sont supérieures à 250g/km.

L'administration ayant constaté qu'en 2024, 93% des voitures particulières neuves relevaient des trois premières classes (A, B ou C), une refonte des niveaux de l'étiquette a ainsi été jugée nécessaire afin d'assurer la continuité de la pertinence de l'information fournie aux consommateurs.

Selon les informations communiquées à date par l'administration, il est envisagé de conserver les 7 niveaux d'émission de carbone de l'étiquette CO2 tout en réduisant les seuils qui se situeraient de 0g/km (classe A) à plus de 145g/km (classe G). Les acteurs du secteur automobile ont également été interrogés par l'administration sur la pertinence d'un éventuel élargissement du champ d'application de l'étiquette aux voitures d'occasion vendues par des professionnels.

Affaire à suivre.

Anaïs Bayeul

Règlementaire - Batteries : le cadre réglementaire de la filière de responsabilité élargie (REP) est fixé



Les batteries sont soumises à la Responsabilité Élargie des Producteurs (REP) en application du Règlement (UE) 2023/1542 du 12 juillet 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries et de l'article L 541-10-1 6° du Code de l'environnement.

Le cadre juridique de cette filière REP des batteries a été précisé par le Décret n°2024-1221 du 27 décembre 2024, qui entre en

vigueur le 18 août 2025 . Il manquait toutefois la publication des cahiers des charges pour pouvoir mettre en œuvre cette REP.

C'est désormais chose faite puisque le 13 avril 2025 sont parus au Journal officiel les cahiers des charges de la filière de responsabilité élargie des producteurs de batteries, annexés à l'arrêté du 27 mars 2025 .

Ces cahiers des charges précisent notamment les objectifs de collecte, de traitement et de valorisation, les modalités de reporting, les exigences en matière de sensibilisation des consommateurs, ainsi que les critères de performance à atteindre.

Comme pour les Véhicules hors d'usage (VHU), la REP peut être mise en œuvre via un éco-organisme ou des systèmes individuels, avec lesquels les opérateurs devront avoir nécessairement conclu un contrat pour pouvoir prendre en charge la gestion des déchets des batteries.

Il est à noter que les cahiers des charges prévoient notamment que les éco-organismes et les systèmes individuels sont tenus de sélectionner les opérateurs de gestion de déchets de batteries dans le cadre d'une procédure non discriminatoire et sur la base de critères transparents incluant le critère de proximité .

Ce critère de proximité relevant du droit interne est précisé par les cahiers des charges : il implique que les contrats conclus entre les éco-organismes ou les systèmes individuels et les opérateurs prévoient une prise en charge des déchets de batteries dans un rayon de 1500 kilomètres du lieu de leur collecte. Cette exigence devra cependant être articulée avec la possibilité que les déchets de batteries puissent être transférés, en vue de leur traitement, hors de l'Etat membre concerné ou hors de l'Union européenne ainsi que le prévoit le Règlement 2023/1542 précité.

Le cadre réglementaire étant désormais fixé, les demandes d'agrément peuvent être déposées par les éco-organismes et les systèmes individuels en vue de l'échéance du 18 août 2025.

Françoise Brunagel



Distribution - La résiliation du contrat à effet immédiat pour manquements répétés échappe à la qualification de rupture brutale si les stipulations du contrat ont été strictement respectées



Infirmant un jugement prononcé par le Tribunal de commerce de Lyon, la Cour d'appel de Paris a rendu le 12 mars 2025 un arrêt qui peut retenir l'attention des constructeurs automobiles.

Dans cette affaire, le constructeur avait résilié le contrat le liant à un Réparateur Agréé au motif d'une non-conformité confirmée à diverses normes de représentation dites « standards »,

notamment des standards afférents à l'occupation de fonctions-clés (chef d'atelier, magasinier, mécanicien qualifié, ...) et à la formation du personnel. Sans ambiguïté, et dans la stricte application du contrat, le constructeur avait déroulé les étapes d'une possible régularisation de la situation, puis avait in fine résilié le contrat au constat objectif d'une non-conformité réitérée.

Le Réparateur Agréé avait assigné le constructeur au motif à titre principal d'une rupture brutale de relations commerciales établies (article L442-1 du Code de commerce), et à titre subsidiaire d'une rupture abusive du contrat.

La défense du constructeur reposait sur la force obligatoire des conventions, et l'application du contrat tant en ce qui concerne les manquements retenus contre le Réparateur Agréé que la procédure suivie jusqu'à, et y compris, la notification de la résiliation.

Toutefois, et c'est l'un des intérêts de cet arrêt, le constructeur ne pouvait se limiter à soulever le respect des dispositions du contrat ; il était tenu de répondre aux fondements de l'action, et donc, notamment, de prendre position sur la rupture brutale alléguée. A cet égard, le constructeur se référait donc à l'alinéa 3 de l'article L 442-1 II du Code de commerce pour apprécier la brutalité de la rupture et la gravité de « l'inexécution par l'autre partie de ses obligations », notamment les obligations base portant sur des « fondamentaux » de l'activité d'un réparateur agréé, cette inexécution rendant impossible la poursuite du contrat et justifiant une rupture sans préavis.

La Cour rappelle pour principe qu'il ne lui appartient pas « d'apprécier la gravité du manquement justifiant la mise en œuvre de la clause prévoyant la résolution de plein droit du contrat en cas d'inexécution par l'une des parties de l'une quelconque de ses obligations », mais ajoute qu'en revanche, dans le cadre d'une relation commerciale établie, et de surcroît, comme en l'espèce, une relation de longue durée (8 ans), il lui appartient d'apprécier si le distributeur a gravement manqué à ses obligations pour justifier une rupture de la relation sans préavis conformément à l'alinéa 3 de l'article L.442-1 II.

Procédant alors à un examen rigoureux des stipulations contractuelles, la Cour juge que le Réparateur Agréé a manqué à ses obligations essentielles « de manière persistante et en dépit des demandes réitérées » du constructeur, et qu'il s'agit de manquements suffisamment graves pour justifier une rupture de la relation commerciale établie sans préavis. Le jugement est en conséquence infirmé et le Réparateur Agréé est débouté de sa demande fondée sur la rupture brutale de la relation commerciale établie.

Sur le volet subsidiaire, la Cour juge ensuite que les stipulations contractuelles ont été appliquées de bonne foi et sans déloyauté par le constructeur, et elle déboute le Réparateur Agréé de ses demandes au titre d'une résiliation abusive.



On retiendra de cet arrêt que la résiliation à effet immédiat du contrat de distribution pour manquement contractuel est légitime si elle intervient en application d'une clause résolutoire dont les dispositions ont été strictement respectées, le Juge étant toutefois tenu d'examiner les stipulations contractuelles pour évaluer la gravité des manquements quand bien même la responsabilité alléguée dans une action en rupture brutale est de nature délictuelle.

Olivier Gaucière

