

Lettre d'information Le Radar n°6

Evolutions législatives, jurisprudentielles et doctrinales



Le Data Act : vers un nouveau paradigme - Focus sur son application au secteur automobile .3

La Commission Européenne présente le nouveau « paquet automobile »9

Obligation d'information du consommateur sur les qualités et caractéristiques environnementales des produits générateurs de déchets 11

Procédure - Validité des clauses attributives de juridiction : nouvelle tendance spécifique au Tribunal judiciaire de Paris ou véritable revirement de jurisprudence ? 12

Action pour défaut de délivrance conforme : La Cour de cassation se prononce sur le point de départ du délai de prescription dans les suites de l'affaire du Dieselgate 13

Distribution automobile - la Cour d'appel de Paris conforte sa jurisprudence sur la résiliation abusive du contrat de concession..... 14

Règlementaire - Les nouvelles règles du jeu pour le permis de conduire dans l'Union européenne 15

Concurrence – L'Autorité de la Concurrence condamne Doctolib à 4,6 millions d'euros pour abus de position dominante sur la prise de rendez-vous médicaux en ligne 16

Précisions sur la valeur probatoire d'un rapport d'expertise amiable..... 18

Contrôle technique annuel pour les véhicules de plus de dix ans rejeté par les ministres des transports européens..... 19

Secret professionnel, consultations d'avocats et documents saisissables en cas de perquisition20



Le Data Act : vers un nouveau paradigme - Focus sur son application au secteur automobile

S'agissant du domaine de l'Internet des Objets (IoT), le Data Act, entré en vigueur ce **12 septembre 2025**, introduit un changement de paradigme : l'Utilisateur de l'objet connecté ou du service associé est désormais le seul décisionnaire s'agissant des données générées par son utilisation dudit objet ou service.

C'est ainsi **l'Utilisateur** qui :

- autorise ou non l'exploitation des données par le **Détenteur des données** (qui est souvent le fabricant de l'objet connecté ou le fournisseur du service associé) ;
- doit pouvoir accéder aux données qu'il a participé à générer, que ce soit directement sur l'objet ou via une plateforme mise à sa disposition ;
- doit pouvoir transférer directement ou indirectement ces données à un tiers **Destinataire de données**.

Il en résulte de nouvelles obligations pour le Détenteur des données, à savoir :

- i) concevoir les produits/services pour permettre l'accès direct aux données par l'Utilisateur ;

Cette obligation quant à la conception des objets n'entrera en vigueur que le 12 septembre 2026. Dans l'attente, les données doivent a minima être rendues disponibles à l'Utilisateur via une interface (API). Dans tous les cas, l'Utilisateur doit avoir accès aux données qu'il génère « *de manière aisée, sécurisée, sans frais, dans un format complet, structuré, couramment utilisé et lisible par machine* », sous la seule réserve que cela soit « *pertinent et techniquement possible* ».

- ii) rendre les données disponibles à tout tiers désigné par l'Utilisateur (Destinataire de données) ;
- iii) convenir des conditions de mise à disposition des données avec un Destinataire de données ;
- iv) adapter les contrats en cours ;
- v) informer l'Utilisateur.

I. L'obligation d'information précontractuelle à l'égard l'Utilisateur

L'information doit être transmise à l'Utilisateur avant la conclusion du contrat d'achat, de location ou de leasing. Il s'agit donc d'une obligation d'information précontractuelle à la charge du Détenteur des données.

Le Data Act prévoit une information relativement exhaustive, qui doit porter sur :

- Le type, le format et le volume estimé des données que le produit est capable de générer ;
- La capacité du produit à produire des données en continu et en temps réel ;
- Les modalités de stockage des données (sur l'appareil lui-même ou sur un serveur distant) et, le cas échéant, la durée de conservation des données prévue ;
- Les conditions d'accès, de récupération et d'effacement des données pour l'Utilisateur, incluant les moyens techniques disponibles, les conditions d'utilisation et la qualité du service.

Ce dispositif vise ainsi à garantir une certaine transparence pour l'Utilisateur.

Le Data Act a par ailleurs à cœur d'encadrer les relations BtoB, qui contrairement aux relations BtoC ne sont pas cadrés par d'autres textes.

II. L'encadrement des relations entre professionnels

A. Un Référentiel contractuel proposé par la Commission

Pour faciliter la conclusion et l'exécution de contrats portant sur le partage de données, la Commission européenne a publié le **19 novembre 2025** des clauses contractuelles types.

Trois configurations sont ainsi proposées par la Commission :

- Clauses types pour la relation entre le Détenteur de données et l'Utilisateur (non-consommateur) ;
- Clauses types pour la relation entre l'Utilisateur et le tiers Destinataire des données ;
- Clauses types pour la relation entre le Détenteur de données et le tiers Destinataire de données.

Ces clauses-types abordent les questions de réversibilité, d'interopérabilité, de continuité et de sécurité des services. Elles encadrent également les coûts possibles en cas de changement de fournisseur.

Il est à noter que ces modèles contractuels gardent un caractère non obligatoire et sont présentés comme étant évolutifs. La Commission a ainsi d'ores et déjà prévu une mise à jour selon le retour d'expérience des entreprises qui seront consultées.

B. Un encadrement spécifique de la portabilité des données

1. Une mise à disposition transparente et non-discriminatoire

Afin d'assurer la circulation des données générées par les objets connectés et les services associés, le Data Act encadre spécifiquement les conditions de mise à disposition des données par le Détenteur des données au profit des Destinataires de données.

Le principe est que cette mise à disposition doit se faire selon des modalités et conditions équitables, raisonnables, non discriminatoires, transparentes et non abusives.

Le Data Act donne la possibilité au Détenteur des données d'inclure une compensation financière pour cette mise à disposition. Cette compensation, qui peut comporter une marge pour le Détenteur des données, doit cependant être non-discriminatoire et raisonnable.

En cas de litige, le Règlement européen prévoit le recours à un organe de règlement des litiges certifié, désigné par chaque Etat membre. En France, c'est l'ARCEP qui est pressentie pour être désignée comme autorité de contrôle en la matière.

2. Les limites opposables par le Détenteur des données

Le Détenteur des données n'est pas tenu de transférer à un tiers Destinataire de données toutes les données en sa possession. S'il a en effet l'obligation de transférer les « **Données IN** » générées par l'usage de l'IoT (ex : les habitudes d'utilisation, le niveau de charge de la batterie, l'horodatage ...),



il n'a pas l'obligation de mettre à disposition les « **Données OUT** » dérivées ou inférées des données sources, qui sont le résultat d'investissements supplémentaires de sa part (ex : informations obtenues au moyen de fusion de capteurs ou collectées au moyen d'algorithmes complexes).

Sous certaines conditions, le Détenteur des données peut également opposer **le secret des affaires** à un tiers Destinataire des données ou à un Utilisateur. Dans ce cas, il lui appartient de convenir avec ces derniers un contrat reprenant les clauses contractuelles types, un accord de confidentialité, un protocole d'accès très strict ou encore des normes techniques spécifiques, ou un code de conduite.

Ce n'est qu'en l'absence d'accord sur les mesures nécessaires, que le Détenteur des données a le droit de bloquer ou suspendre le partage de données, avec l'obligation dans pareille hypothèse de motiver son refus par écrit et d'informer l'Autorité compétente.

C. Un principe d'interdiction des clauses abusives

Aux termes de l'article 13 du Data Act : « *Une clause contractuelle concernant l'accès aux données et l'utilisation des données ou la responsabilité et les voies de recours en cas de violation ou d'extinction d'obligations liées aux données, qu'une entreprise a imposée unilatéralement à une autre entreprise ne lie pas cette dernière entreprise si elle est abusive* ».

Cette prohibition des clauses abusive a un champ d'application large puisqu'elle s'applique à tout partage de données, qu'il soit obligatoire ou volontaire, dès lors qu'il intervient entre professionnels et que le Destinataire des données est établi dans l'UE.

Elle s'applique à tout nouveau contrat conclu à compter du 12 septembre 2025 et à compter du 12 septembre 2027 pour les contrats en vigueur le 12 septembre 2025, dès lors qu'ils ont une durée indéterminée ou une échéance au-delà du 11 janvier 2034.

Cette définition de la clause abusive est proche de la définition du contrat d'adhésion de l'article 1110 du Code Civil et les conséquences sont les mêmes que celles prévues par l'article 1171 dudit Code en cas de déséquilibre significatif. Par ailleurs, tout comme en droit français, ne sont pas concernées les clauses définissant l'objet principal du contrat, ni l'adéquation entre le prix et les données fournies en contrepartie.

Le Règlement européen liste à ce titre des clauses noires, par définition abusives (ex : exclusion des voies de recours, exclusion ou limites de responsabilité) et des clauses grises, présumées abusives (ex : droit d'accès aux données commercialement sensibles, obstacle au droit de résilier unilatéralement dans un délai raisonnable, modification substantielle du prix sans motif...).



III. Focus sur l'application du Data Act au secteur automobile

A l'issue d'une « *vaste consultation* » du secteur, la Commission Européenne a publié, le **15 septembre 2025**, une **Communication donnant des « Orientations relatives aux données des véhicules »**, qui accompagne le Data Act¹. Cette Communication se présente comme un « *guide relatif aux données des véhicules* », autrement dit un ensemble de **lignes directrices**, et elle « *fournit des conseils personnalisés aux acteurs du secteur automobile sur la mise en œuvre du chapitre II* » du Data Act. Elle « *visé à expliquer les principales obligations découlant* » du Data Act « *en ce qui concerne les données des véhicules telles que définies au paragraphe 19 de ce guide, en mettant l'accent sur les données relevant du chapitre II (du Data Act) et sur les règles d'accès applicables* ».

La Communication précise que ces orientations « *concernent exclusivement le secteur automobile* », en ce compris « *les constructeurs automobiles, les équipementiers, les prestataires de services après-vente et les assureurs* ».

La Communication ajoute que leur contenu ne peut « *être automatiquement extrapolé à d'autres secteurs d'activité ni au secteur public* ». On ne peut donc pas les extrapoler de manière générale à tout véhicule, notamment les véhicules connectés relevant du matériel agricole, même s'ils sont concernés par le Data Act. En revanche, nous considérons que ces orientations concernent les **véhicules industriels** (camions).

➤ **Secteur Automobile : les services annexes**

Outre le véhicule (connecté), le Data Act concerne aussi les « Services annexes ».

La Communication en donne la définition suivante, ajustée au secteur Automobile : « *Un service lié au véhicule suppose un échange de données bidirectionnel entre le véhicule et le prestataire de services, qu'il s'agisse du constructeur ou d'un tiers, et ayant une incidence sur le fonctionnement ou le comportement du véhicule (...). Les services qui n'affectent pas le fonctionnement du véhicule ne peuvent être considérés comme des services liés* ».

La Communication fournit quelques exemples de services annexes au véhicule connecté, tels que les « *services de commande à distance du véhicule qui activent ou exécutent des fonctions du véhicule* » (verrouillage/déverrouillage à distance des portes, démarrage/arrêt du moteur, etc.), les « *réparations et l'entretien « non réguliers » impliquant un échange de données bidirectionnel entre le véhicule et le prestataire de services* » (les réparations et entretiens courants sont donc exclus de cette définition), « *des services basés sur le cloud qui stockent les préférences du conducteur concernant la position du siège et des rétroviseurs, « l'infodivertissement », le mode de conduite, la température, etc., et les appliquent automatiquement au véhicule* », ou bien encore « *des services d'optimisation dynamique d'itinéraires qui utilisent les données du véhicule (par exemple, le niveau de batterie ou de carburant, la pression des pneus) pour suggérer des itinéraires, des bornes de recharge ou des stations-service via le tableau de bord du véhicule* ».

➤ **Secteur Automobile : Quelles données sont visées par le Data Act ?**

Selon la Communication afférente au secteur Automobile, il s'agit des « *données produites générées par l'utilisation d'un véhicule et des données de service liées au véhicule* ». Conformément au principe du Data Act, ceci **inclut** donc :

¹ Les indications en italiques sont des extraits soit du Data Act, soit de la Communication spécifique au secteur Automobiles



- des données brutes, dont les données résultant directement de l'action de l'utilisateur (commandes, écrans, boutons, etc.) ou les données générées automatiquement par exemple par les capteurs d'un véhicule ;
- et des données prétraitées, dont les données collectées par un capteur unique ou un groupe de capteurs connectés, afin de les rendre exploitables pour des cas d'utilisation plus larges, notamment en déterminant une grandeur physique, une qualité ou la variation d'une grandeur physique, comme la température, la pression, le débit, le signal audio, le pH, le niveau d'un liquide, la position, l'accélération ou la vitesse,

et **exclut** les informations déduites ou dérivées de ces données, telles que l'analyse de la gravité d'un accident.

➤ **Secteur Automobile : Quels sont les acteurs concernés ?**

• **L'Utilisateur (du produit connecté et/ou du service connexe)**

L'utilisateur étant désigné dans le Data Act comme étant « *une personne physique ou morale qui possède un produit connecté ou à qui des droits temporaires d'utilisation de ce produit connecté ont été contractuellement transférés, ou qui reçoit des services connexes* », ce sera donc le propriétaire de l'automobile, que ce soit un particulier ou une entreprise, ou le locataire d'un véhicule, mais pas le conducteur occasionnel.

• **Le Détenteur des données**

Etant celui qui « *met des données à la disposition des destinataires de données dans l'Union* », ce sera, dans le secteur automobile, le constructeur s'il est Français, ou le représentant en France du constructeur étranger, autrement dit l'importateur.

• **Le Destinataire des données**

Tout tiers autre que l'utilisateur, du moment qu'il agit dans le cadre de son activité professionnelle ou commerciale, et que le Responsable du Traitement de Données a mis les données à sa disposition.

Dans le secteur automobile, ce peut donc être, notamment, le constructeur lui-même, un professionnel de l'intermédiation de données ; **le Concessionnaire ou Réparateur Agréé**, mais aussi tout garagiste indépendant à qui l'utilisateur a demandé que soient transférées les données.

➤ **Quelles obligations sont générées par le Data Act dans le secteur Automobile ?**

- **Le fabricant** doit faire en sorte que le produit et/ou le service soit conçu « de manière à ce que les données relatives aux produits et aux services associés, y compris les métadonnées pertinentes nécessaires à leur interprétation et à leur utilisation, soient, par défaut, facilement, en toute sécurité, gratuitement, dans un format complet, structuré, couramment utilisé et lisible par machine, et, lorsque cela est pertinent et techniquement possible, directement accessibles à l'utilisateur ».

Appliquée au secteur automobile, cette définition laisse aux constructeurs « *la latitude de concevoir un produit connecté offrant à l'utilisateur un accès aux données « non contrôlé* » (c'est-à-dire sans intervention d'un tiers – autrement dit : accès direct dans le véhicule) ou un accès assorti de contrôles supplémentaires - autrement dit un accès indirect.

- **Avant la conclusion d'un contrat d'achat, de location ou de leasing d'un produit connecté, le vendeur (ou loueur ou bailleur) et/ou fournisseur du service annexe, qui peut être le fabricant, doit fournir à l'utilisateur, de manière claire et compréhensible, les informations vues ci-dessus relevant de l'obligation d'information précontractuelle. Quid du distributeur (Concessionnaire ou Réparateur Agréé) ? L'obligation de mettre à disposition des**

données « de même qualité que celles dont dispose le responsable du traitement » implique également l'interdiction de toute discrimination à l'encontre de l'utilisateur ou de tiers, tels que les ateliers de réparation indépendants ou autres prestataires de services indépendants. Cela signifie que les responsables du traitement ne doivent pas rendre ces données accessibles à un niveau de qualité inférieur à celui auquel elles sont mises à la disposition d'eux-mêmes, de leurs filiales ou de leurs partenaires, distributeurs et réparateurs agréés.

Il reste désormais à voir comment cette nouvelle réglementation sera effectivement mise en œuvre en pratique.

Françoise Brunagel (ADALTYS)
Olivier Gaucière (ADALTYS)



La Commission Européenne présente le nouveau « paquet automobile »²

La CE a présenté ce **16 décembre 2025** le paquet « automobile » destiné à soutenir les efforts déployés par le secteur dans le cadre de la transition vers une mobilité propre. A la neutralité climatique se joint désormais l'objectif d'indépendance stratégique à l'horizon 2050, tout en offrant davantage de flexibilité aux fabricants et en simplifiant les règles.

La Commission présente un train de mesures qui aborde à la fois l'offre et la demande liées à la transition du secteur automobile.

➤ Du côté de l'offre

- Réexamen des normes existantes en matière d'émissions de CO2 pour les voitures et les camionnettes

- À partir de 2035, les constructeurs automobiles devront respecter un objectif de réduction des émissions à l'échappement de 90 %, tandis que les 10 % d'émissions restants devront être compensés par l'utilisation d'acier à faible teneur en carbone fabriqué dans l'Union ou de carburants électroniques et de biocarburants.

Cela permettra aux véhicules hybrides rechargeables (PHEV), aux prolongateurs d'autonomie, aux véhicules hybrides légers et aux véhicules à moteur à combustion interne de continuer à jouer un rôle au-delà de 2035, en plus des véhicules entièrement électriques (EV) et à hydrogène.

- Avant 2035, les constructeurs automobiles pourront bénéficier de « super crédits » pour les petites voitures électriques abordables fabriquées dans l'Union européenne.
- En ce qui concerne l'objectif pour 2030 pour les voitures et les camionnettes, une flexibilité supplémentaire est introduite en autorisant le « banking & borrowing » pour 2030-2032.

Une flexibilité supplémentaire est accordée pour le segment des camionnettes, où l'adoption des véhicules électriques a été structurellement plus difficile, avec une réduction de l'objectif de réduction des émissions de CO2 de 50 % à 40 % pour 2030.

- Modification ciblée des normes applicables aux véhicules utilitaires lourds.

➤ Du côté de la demande

En ce qui concerne les véhicules d'entreprise, des objectifs contraignants sont fixés au niveau des États membres pour soutenir l'adoption de véhicules à émissions nulles et faibles par les grandes entreprises. Les émissions nulles ou faibles et le « fabriqué dans l'UE » deviennent une condition préalable pour les véhicules bénéficiant d'un soutien financier public.

➤ Renforcer l'industrie européenne des batteries

Avec 1,8 milliard d'euros, le Battery Booster accélérera le développement d'une chaîne de valeur des batteries entièrement fabriquée dans l'UE. Ces mesures renforceront la compétitivité-coûts du secteur, sécuriseront les chaînes d'approvisionnement en amont et soutiendront une production durable et résiliente dans l'UE, contribuant ainsi à réduire les risques liés aux acteurs dominants du marché mondial.

² Les passages en italiques sont la reproduction d'extraits du Communiqué de presse de la Commission Européenne en date du 16 décembre 2025 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_25_3051

- *Réduction des formalités administratives et renforcement des conditions propices à la transition*

L'Omnibus automobile allégera la charge administrative et réduira les coûts pour les constructeurs européens, en stimulant leur compétitivité mondiale et en libérant des ressources pour la décarbonation. Les entreprises devraient économiser environ 706 millions d'euros par an, ce qui portera les économies administratives réalisées grâce à l'ensemble des initiatives omnibus et de simplification présentées jusqu'à présent par la Commission à environ 14,3 milliards d'euros par an. Le déploiement des camionnettes électriques dans les transports nationaux est soutenu par des mesures qui les placent sur un pied d'égalité avec les camionnettes à combustion interne en ce qui concerne les temps de repos et les règles des conducteurs.

L'Omnibus introduit également une nouvelle catégorie de véhicules dans le cadre de l'initiative *Small Affordable Cars*, couvrant les véhicules électriques d'une longueur maximale de 4,2 mètres. La Commission s'inspire ainsi des « kei cars » japonaises.

Cette annonce met fin à plusieurs mois « d'intenses tractations ». Les constructeurs ont été majoritairement entendus, dans leur volonté d'assouplir l'objectif « tout électrique 2025 ». La Commission a même surpris en incluant les véhicules purement thermiques parmi ceux dont la vente restera autorisée au-delà de 2035. Les ONG, en revanchant, dénoncent « une mauvaise nouvelle pour le climat », mais aussi pour les emplois en Europe compte tenu du profit que les constructeurs chinois pourraient tirer de ce nouveau paquet automobile.

La voix de la France semble avoir porté, pour l'instauration d'une « préférence européenne ».

Olivier Gaucière (ADALTY)



Obligation d'information du consommateur sur les qualités et caractéristiques environnementales des produits générateurs de déchets

[Le gouvernement](#) a mis à jour en novembre dernier la [Foire aux questions](#) (FAQ) sur le Décret n° 2022-748 du 29 avril 2022 relatif à l'information du consommateur sur les qualités et caractéristiques environnementales des produits générateurs de déchets.

Ce Décret, pris en application de l'article 13-I de la loi AGECE, impose aux producteurs, importateurs et tout autre metteur sur le marché de certains produits et répondant à certains critères, de mettre à disposition, au moment de l'acte d'achat et sous un format dématérialisé accessible sans frais, les informations relatives notamment à :

- La compostabilité, l'incorporation de matière recyclée, les possibilités de réemploi, la recyclabilité, la présence de métaux précieux et de terres rares, la présence de substances dangereuses, la traçabilité géographique et la présence de microfibres plastiques ;
- Les primes ou pénalités versées, pour chaque produit, au titre de sa performance environnementale.

Pour faciliter la compréhension de cette réglementation par les acteurs concernés, une FAQ avait ainsi été publiée par le gouvernement en octobre 2023, qui vient d'être mise à jour.

Si globalement les réponses apportées sont identiques, certaines ont été complétées ou ont fait l'objet de clarification.

Par exemple, s'agissant des modalités pratiques d'information du consommateur, si l'on savait déjà que le format de mise à disposition des informations doit être aisément réutilisable et exploitable par un système de traitement automatisé sous une forme agrégée, la nouvelle FAQ précise qu'un fichier PDF non sélectionnable ne répond pas à cette exigence (cf 1.2.1).

En outre, s'agissant de l'information sur l'incorporation de matière recyclée au sein d'un produit (« *au moins X% de matière recyclée* »), l'ancienne FAQ ne répondait pas vraiment à la question de savoir si l'incorporation de matière recyclée issue du recyclage chimique et du mass balance pouvait être incluse ou non dans le pourcentage. Elle indiquait simplement qu'il n'était « *pas exclu à ce stade de prendre en compte le recyclage chimique* ».

La nouvelle FAQ est plus tranchée en indiquant qu'« *à ce jour, s'agissant des matières plastiques, l'incorporation de matière recyclée issue du recyclage chimique (retour aux monomères) et du « mass balance » n'est pas incluse dans le pourcentage.* » cf 2.3.2).

Ou encore, s'agissant de l'information sur la recyclabilité des produits, la nouvelle FAQ complète la réponse à la question 2.6.2, qui concerne les cas où la mention « *produit recyclable en un produit de même nature* » ou « *emballage recyclable en un emballage de même nature* » peut être utilisée.

Outre la réponse générale, une recommandation expresse est donnée pour les contenus et contenants de produits chimiques à savoir : « *faire explicitement la distinction entre l'information relative au contenu et celle relative au contenant, en utilisant la mention « produit recyclable en un produit de même nature » pour le premier et « emballage recyclable en un emballage de même nature » pour le second, sans quoi le consommateur ne saurait pas à laquelle des deux parties l'information.* ».

Enfin, il convient aussi de noter que désormais le gouvernement met également à disposition une [version anglaise de la FAQ](#), ce qui ne manquera pas d'aider les acteurs étrangers concernés.

Anaïs Bayeul (ADALTYs)



Procédure - Validité des clauses attributives de juridiction : nouvelle tendance spécifique au Tribunal judiciaire de Paris ou véritable revirement de jurisprudence ?

A l'occasion de deux dossiers récemment traités par le Cabinet, le Tribunal judiciaire de Paris a adopté une approche pour le moins singulière s'agissant de la validité des clauses attributives de juridiction.

Dans chacune de ces affaires, des sociétés commerciales étaient liées par un contrat comportant une clause attributive de juridiction désignant le Tribunal judiciaire de Paris comme juridiction compétente en cas de litige.

Dans les deux affaires, le juge de la mise en état du Tribunal judiciaire de Paris a soulevé d'office son incompétence au profit du Tribunal des Activités Economiques de Paris (anciennement Tribunal de commerce).

Il a en effet considéré que la compétence des tribunaux de commerce pour les litiges opposant des sociétés commerciales revêtait un caractère d'ordre public, interdisant ainsi toute dérogation conventionnelle entre deux sociétés commerciales.

Pour fonder cette position, le juge s'est appuyé sur les articles L.211-3 du Code de l'organisation judiciaire relatif à la compétence résiduelle du Tribunal judiciaire et L.721-3 du Code de commerce, qui attribue compétence aux tribunaux de commerce pour connaître des litiges entre sociétés commerciales.

Dans l'une des deux affaires, il a en outre évoqué un arrêt récent de la Cour de cassation³, qu'il interprète comme consacrant le caractère d'ordre public de la compétence exclusive des tribunaux de commerce. Cette lecture appelle néanmoins des réserves puisque si l'arrêt précité évoque une compétence « *exclusive* » des tribunaux de commerce pour les litiges entre sociétés commerciales, il ne s'inscrit pas dans le cadre de l'examen d'une clause attributive de juridiction et ne qualifie nullement cette compétence d'ordre public.

Pour autant, en se prévalant de cette interprétation, le juge a estimé que la clause attributive de juridiction prévue dans les contrats liant les parties était dépourvue d'effet en ce qu'elle dérogeait à la compétence matérielle exclusive des tribunaux de commerce (ou TAE). En revanche, ladite clause a été jugée valable s'agissant de la dérogation à la compétence territoriale, le juge retenant que les parties avaient voulu donner compétence aux juridictions de Paris.

Les deux affaires ont ainsi été renvoyées devant le Tribunal des Activités Economiques de Paris et non devant le Tribunal de commerce qui aurait été territorialement compétent en l'absence de toute clause attributive de juridiction.

Le Tribunal judiciaire de Paris paraît ainsi adopter une approche plus stricte de sa compétence, vraisemblablement afin d'éviter tout contournement conventionnel de la taxe instaurée par la Réforme des tribunaux de commerce en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2025 (cf. Radar n°3) pour tout litige d'un montant supérieur à 50 000 euros.

Certes, dans une troisième affaire récente également traitée par le Cabinet, la clause attributive de juridiction désignant le Tribunal judiciaire de Paris et conclue entre deux sociétés commerciales, a été jugée valable.

Toutefois, si cette orientation du Tribunal Judiciaire de Paris venait à se confirmer, elle devra être prise en compte, d'une part, dans la rédaction ou la revue des clauses attributives de juridiction au sein des contrats et, d'autre part, dans la stratégie contentieuse.

Kenza Bouya (ADALTYS)
Françoise Brunagel (ADALTYS)

³ Cass. Com., 20 décembre 2023, n°22-11.185

Action pour défaut de délivrance conforme : La Cour de cassation se prononce sur le point de départ du délai de prescription dans les suites de l'affaire du Dieselgate

Le Dieselgate désigne le scandale qui a éclaté en septembre 2015, lorsque l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) a révélé que Volkswagen avait délibérément équipé 11 millions de ses véhicules diesel d'un logiciel fraudeur. Ce dispositif permettait de manipuler les résultats des tests d'émissions polluantes, faisant apparaître les véhicules comme moins polluants qu'ils ne l'étaient en réalité lors des contrôles en laboratoire, alors qu'en conditions réelles, ils rejetaient des niveaux d'oxydes d'azote (NOx) largement supérieurs aux normes autorisées.

Depuis cette révélation, Volkswagen a été lourdement condamné à travers le monde. Dès 2016, le constructeur a accepté de verser 14,7 milliards de dollars aux États-Unis pour indemniser ses clients et racheter près de 480 000 véhicules. En janvier 2017, le groupe a plaidé coupable de fraude et d'obstruction à la justice devant les tribunaux américains, s'acquittant de 4,3 milliards de dollars de pénalités supplémentaires. En Allemagne, le groupe a été sanctionné en juin 2018 par une amende d'un milliard d'euros, suivie en octobre 2018 d'une amende de 800 millions d'euros infligée à sa filiale Audi.

En France, l'affaire a récemment franchi une étape importante pour les consommateurs. En mars 2025, le Tribunal judiciaire de Soissons a jugé recevable une action de groupe initiée par l'association de consommateurs CLCV (Consommation, Logement et Cadre de Vie) contre Volkswagen, ouvrant la voie à une potentielle indemnisation pour près de 950 000 véhicules concernés.

Encore plus récemment, le **24 septembre 2025**, la Cour de cassation a rendu un arrêt crucial en se prononçant sur point de départ du délai de prescription de l'action pour défaut de délivrance conforme dans le contexte de l'affaire du Dieselgate. C'est ainsi que la Cour confirme que les propriétaires de véhicules touchés par le Dieselgate disposent de cinq ans pour agir en justice à compter de la date où ils ont eu connaissance du défaut, et non pas de la date d'achat du véhicule, relançant ainsi la possibilité de recours pour de nombreux automobilistes ([Cass. civ. 1ère, 24 sept. 2025, n° 23-23.869, Bull. civ.](#)).



Distribution automobile - la Cour d'appel de Paris conforte sa jurisprudence sur la résiliation abusive du contrat de concession

A l'occasion d'un contentieux concernant le constructeur Kia, la Cour d'appel de Paris a rendu le **22 octobre 2025** un arrêt⁴ où elle réaffirme sa grille d'appréciation des demandes en indemnisation de la rupture abusive du contrat de distribution automobile.

Dans cette affaire, l'abus invoqué par le concessionnaire (localisé à Saint-Gaudens) tenait dans le fait que la résiliation (« ordinaire », assortie d'un préavis de 2 ans) était intervenue peu de temps après que Kia avait approuvé, voire encouragé, la cession de fonds de commerce correspondant à 2 autres sites Kia du même concessionnaire (Muret et Toulouse). L'argument principal du concessionnaire était que s'il avait su que son contrat sur Saint-Gaudens serait résilié peu de temps après, il aurait négocié avec son concédant les modalités d'une sortie globale du réseau de distribution. En ne l'informant pas de la résiliation à venir à l'occasion de la cession des 2 fonds de commerce, Kia aurait agi de façon déloyale.

De façon au demeurant prévisible, la Cour d'appel de Paris relève que ni le contrat de concession (en l'occurrence) ni la loi n'imposent au fournisseur d'informer le distributeur préalablement à la notification de la résiliation. De plus, rien ne démontre, au cas d'espèce, que la décision de résilier était déjà prise par Kia au moment de la cession des 2 fonds de commerce.

L'abus est donc écarté à ce titre. Il l'est également au titre d'un autre argument, plus habituel celui-ci, invoqué par le concessionnaire, tenant aux investissements engagés aux fins de mise en conformité avec les standards de la marque, peu avant la résiliation. La Cour retoque cet argument après avoir constaté que les investissements en question étaient amortis au moment de la résiliation, et que les conditions et modalités de la résiliation ordinaire du contrat étaient connues du concessionnaire, qui les avait validées en signant son contrat.

« Au passage », la Cour réitère la règle de principe selon laquelle les contrats à durée indéterminée peuvent être rompus librement - sauf abus -, ceci aux fondements combinés de la prohibition des contrats perpétuels (désormais codifiée sous l'article 1210 du Code civil) et de l'article 1211 du Code civil (inapplicable au litige, mais dont la Cour relève qu'il reconduit le droit positif antérieur).

Enfin, on relèvera de cet arrêt qu'il donne l'occasion à la Cour d'appel de Paris d'exprimer clairement quelle est la double fonction d'un préavis : *« il permet l'information du contractant pour favoriser la réorientation de son activité, et retarde la cessation effective de la relation contractuelle »*.

Olivier Gaucière (ADALTYs)

⁴ RG n°23/19525, Kia c. Motors Multimarkes (arrêt accessible sur le site de la Cour de cassation)

Règlementaire - Les nouvelles règles du jeu pour le permis de conduire dans l'Union européenne

Le **21 octobre 2025**, le Parlement européen a adopté la directive 2025/2205, laquelle procède à une refonte des règles européennes relatives au permis de conduire. Cette réforme poursuit l'objectif de renforcer la sécurité routière et de réduire le nombre de victimes sur les routes.

Désormais, l'obtention du permis de conduire sera conditionnée à la réalisation d'examens médicaux préalables incluant notamment des contrôles ophtalmologiques. La directive laisse toutefois aux Etats membres une marge d'appréciation, ceux-ci pouvant substituer à cette visite médicale un autre mécanisme d'évaluation, y compris un dispositif d'autoévaluation.

Ces exigences médicales s'appliqueront également lors du renouvellement du permis de conduire.

En effet, la directive sonne le glas du permis de conduire à durée illimitée, qui devra désormais être renouvelé tous les quinze ans. Les Etats membres pourront néanmoins adapter cette durée, notamment en la réduisant pour les conducteurs âgés de plus de 65 ans ou en la fixant à dix ans lorsque le permis fait office de document d'identité en droit national.

Les jeunes conducteurs sont également concernés par cette réforme. Une période probatoire d'une durée minimale de deux ans sera instaurée à compter de la délivrance du permis de conduire durant laquelle un régime de sanctions renforcé s'appliquera à certaines infractions, en particulier la conduite en état d'ivresse.

Par ailleurs, s'il demeure possible d'obtenir le permis B dès l'âge de 17 ans, les titulaires ne pourront conduire, jusqu'à leurs 18 ans, qu'en présence d'un accompagnateur âgé d'au moins 24 ans et titulaire du permis de conduire depuis plus de cinq ans.

Enfin, la directive entend assurer l'exécution transfrontière des sanctions découlant d'infractions routières. Pour ce faire, toute décision de retrait, de suspension ou de restriction du permis de conduire prononcée dans un Etat membre de l'Union européenne devra être transmise à l'Etat ayant délivré le permis concerné.

Les Etats membres disposent d'un délai de trois ans pour transposer cette directive, suivi d'une période supplémentaire d'un an destinée à préparer son application.

Kenza Bouya (ADALTYs)



Concurrence – L'Autorité de la Concurrence condamne Doctolib à 4,6 millions d'euros pour abus de position dominante sur la prise de rendez-vous médicaux en ligne

Par une décision en date du **6 novembre 2025**, l'Autorité de la concurrence a sanctionné la société Doctolib à une amende de 4 665 000 € pour plusieurs pratiques constitutives d'abus de position dominante sur le marché des services de prise de rendez-vous médicaux en ligne et sur celui des solutions technologiques permettant la réalisation de téléconsultation.

1. La position dominante de Doctolib

La décision révèle que Doctolib détient une position dominante sur deux marchés distincts : d'abord, sur le marché des services de prise de rendez-vous médicaux en ligne, depuis 2017 au-moins, avec des parts de marché constantes supérieures à 50% (entre 2017 et 2022) et dépassant certaines années 90% ; ensuite, sur celui des solutions technologiques dédiées permettant la réalisation de téléconsultation, depuis 2019, avec des parts de marché supérieures à 40%.

Dans les deux cas, cette domination est renforcée par la présence de barrières significatives à l'entrée et l'absence de puissance d'achat susceptible de contrebalancer la position de Doctolib.

2. Les pratiques d'exclusivité et de ventes liées constitutives d'un abus de position dominante

Il est reproché à la société d'avoir mis en œuvre plusieurs pratiques anticoncurrentielles constituant un abus de position dominante au sens de l'article 102 du TFUE et de l'article L.420-2 du Code de commerce.

La première consiste en l'imposition de clauses d'exclusivité dans les contrats d'abonnement des professionnels, ayant pour effet de leur interdire ou de les dissuader de recourir à des logiciels concurrents, tant pour les services de prise de rendez-vous en ligne que pour les solutions de téléconsultation. L'Autorité relève que Doctolib a maintenu ces clauses en pleine connaissance de leur illégalité au regard du droit de la concurrence.

La seconde pratique consiste en la mise en place de ventes liées, conditionnant l'accès par les professionnels à la solution « Doctolib Téléconsultation » à une souscription préalable obligatoire au service « Doctolib Patient ». Ce faisant, les professionnels de santé étaient donc forcés de souscrire et payer simultanément les deux prestations, renforçant mécaniquement la position de Doctolib sur le marché des prises de rendez-vous.

L'Autorité considère que ces pratiques, mises en œuvre de manière coordonnée, s'inscrivaient dans une stratégie globale visant à verrouiller les marchés concernés et à évincer les concurrents.

3. L'acquisition prédatrice du concurrent « MonDocteur »

L'Autorité sanctionne également l'acquisition par Doctolib, en 2018, de son principal concurrent, la société MonDocteur, considérant que cette acquisition avait été réalisée dans le seul but d'évincer ce dernier et de verrouiller le marché national des services de prises de rendez-vous.

Cette opération aurait permis à Doctolib de gagner 10 000 nouveaux professionnels, et renforcer sensiblement ses parts de marchés. L'Autorité relève à cet égard que Doctolib a ultérieurement pu procéder à plusieurs augmentations de tarifs, sans que cela n'engendre de perte de clientèle ou ne freine sa croissance, et ce bien que des plateformes concurrentes pratiquaient des prix inférieurs.

Il convient de préciser que ce rachat n'est pas sanctionné au titre du droit des concentrations, mais sur le fondement de l'abus de position dominante en application de la jurisprudence Towercast. Il s'agit de la première application de cette jurisprudence européenne en France.



En effet, l'opération se situant sous les seuils de notification qui auraient déclenché un contrôle préalable des autorités de concurrence, et l'Autorité ne disposant pas encore d'un pouvoir d'évocation, seule la qualification d'abus de position dominante, telle qu'interprétée par la jurisprudence Towercast, permettait de sanctionner cette acquisition prédatrice.

Olivier Gauclère (ADALTYS)
Samuel Grassin, stagiaire EFB



Précisions sur la valeur probatoire d'un rapport d'expertise amiable

Un particulier, propriétaire d'un véhicule d'occasion acquis auprès d'un concessionnaire le 15 juin 2018, vendait ce même véhicule à un autre particulier, le 30 avril 2019. A cette date, le véhicule comptabilisait 141 000 km.

Lors d'un contrôle technique réalisé en 2021, le kilométrage du véhicule était remis en cause. L'assureur du particulier acquéreur provoquait une expertise amiable sur le véhicule au contradictoire du particulier vendeur, laquelle expertise révélait que le kilométrage avait été modifié avant la vente de 2018.

Le Tribunal de proximité d'Aulnay-sous-Bois prononçait la résolution du contrat de vente pour non-conformité du véhicule et ordonnait la restitution du prix.

Le particulier vendeur saisissait la Cour de cassation, notamment au motif que le juge ne peut fonder sa décision sur un seul rapport d'expertise amiable.

La Cour de cassation a rejeté ce moyen considérant que si le juge ne peut fonder exclusivement sa décision sur un rapport d'expertise non judiciaire, y compris contradictoire, la question est différente si les constatations et conclusions expertales portent sur un fait établi et non contesté par les parties.

Or, en l'espèce, tel était le cas puisque les parties s'accordaient sur le fait qu'existait une modification du kilométrage antérieure à l'acquisition du particulier vendeur.

Cet arrêt vient donc renforcer la valeur probatoire d'un rapport d'expertise amiable.



Contrôle technique annuel pour les véhicules de plus de dix ans rejeté par les ministres des transports européens

Dans le but de renforcer la sécurité routière et de lutter contre la pollution automobile, la Commission Européenne avait proposé d'établir un contrôle annuel obligatoire pour les véhicules de plus de 10 ans.

Cette proposition a été massivement rejetée. Les 27 Etats membres se sont en effet opposés, considérant que cela entraînerait des frais supplémentaires pour les propriétaires de véhicules.

Il faut noter que ce contrôle, en l'état actuel des réglementations, doit être réalisé quatre ans après la première immatriculation, puis tous les deux ans.

En revanche, d'autres mesures visant à durcir les contrôles techniques ont été approuvés par les 27 Etats membres. Cela comprend la mise en place de nouveaux dispositifs de contrôle des émissions d'oxyde d'azote et de particules fines, et des mesures de lutte contre le trucage des compteurs kilométriques.

Il revient à présent au Parlement européen de prendre position sur les propositions de la Commission.

Charles Corcia (ADALTYS)



Secret professionnel, consultations d'avocats et documents saisissables en cas de perquisition

Suite à un signalement de la Chambre Régionale des Comptes sur des irrégularités dans la passation de contrats entre une compagnie de navigation aérienne et un aéroport exploité notamment par un syndicat mixte, le juge des libertés et de la détention (JLD) autorisait le procureur de la République financier à effectuer des perquisitions en divers lieux pour la recherche d'éléments de preuve permettant de caractériser des infractions de favoritisme, de détournement de fonds publics et de recel.

Le directeur du syndicat mixte dans les locaux duquel les perquisitions étaient menées s'opposait à la saisie de documents couverts par le secret professionnel et susceptibles de relever de l'exercice des droits de la défense.

Ces documents étaient placés sous scellés et transmis au JLD, qui ordonnait la restitution de plusieurs pièces au syndicat mixte et le versement des autres à la procédure. Un recours était formé contre cette décision.

Le Président de la Chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Paris jugeait que la simple volonté du client de sécuriser une situation juridique avec le concours d'un avocat ne confère pas un droit absolu au secret d'une consultation.

Deux documents étaient notamment visés par cette analyse :

- Une consultation d'avocat qui avait pour but d'identifier les risques que pouvaient présenter deux contrats en cours et de proposer la structure contractuelle la plus adéquate. Il a été considéré que ce document ne présentait aucun rapport avec l'articulation d'une défense.
- Une convention d'honoraires mentionnant la mission, le calendrier, les stipulations contractuelles et les données de facturation. Là aussi, il a été considéré que ces éléments ne concernaient pas l'exercice des droits de la défense.

La Cour de cassation était saisie de plusieurs pourvois.

La Haute juridiction, rappelant que les documents couverts par le secret professionnel mais ne relevant pas de l'exercice des droits de la défense demeurent saisissables, approuve cette décision de la Chambre d'instruction de la Cour d'Appel, au motif que le juge avait démontré que les documents analysés n'étaient pas relatifs à une procédure juridictionnelle ou à une procédure ayant pour objet le prononcé d'une sanction.

Charles Corcia (ADALTYs)

