

Lettre d'information

Le Radar n°8

Newsletter de Droit économique, avec un focus sur le secteur *automobile*



Leasing automobile : l’UFC-Que Choisir appelle à un renforcement du cadre juridique applicable aux contrats de LOA et de LLD..... 3

Portée du rapport d’expertise amiable 6

Clauses attributives de compétence entre juridictions : la Cour d’Appel de Paris recadre le Tribunal Judiciaire de Paris 6

La Cour de cassation précise les contours de la rupture partielle de relations commerciales établies..... 7

Action indemnitaire « follow-on » : la Cour d'appel de Paris reconnaît l’existence d’un lien de causalité entre le cartel des camions et le préjudice [restant à confirmer] subi par le groupe Colas 8

Vices cachés : l'action indemnitaire autonome reste encadrée dans le délai biennal de l'article 1648 du Code civil 10

Concurrence déloyale - Revirement de jurisprudence sur les conditions de recevabilité d’une demande fondée sur le parasitisme soulevée pour la première fois en appel 10

Le Conseil constitutionnel annule l’article 37 de la loi de simplification de la vie économique qui supprimait les ZFE..... 11

Dieselgate - Volkswagen condamnée à indemniser l’association CLCV pour atteinte à l'intérêt collectif 12

Les corapporteurs présentent leur Rapport sur le verdissement des flottes automobiles devant le Parlement Européen..... 13

Rupture anticipée d’un contrat de prestation à durée déterminée : la fin du paiement automatique 14

Réforme des Certificats d’Economie d’Energie appliqués aux véhicules utilitaires légers depuis le 1er juin 2026..... 15



Leasing automobile : l'UFC-Que Choisir appelle à un renforcement du cadre juridique applicable aux contrats de LOA et de LLD

Dans un rapport publié le **1^{er} avril 2026**, l'UFC-Que Choisir dresse un état des lieux des difficultés que rencontreraient les consommateurs ayant souscrit un contrat de leasing automobile (LOA ou LLD) et formule plusieurs propositions destinées à renforcer leur protection.

Cette publication intervient dans un contexte où le leasing s'est imposé comme le principal mode de financement des véhicules particuliers neufs. L'essor de ce mode de financement renforce les enjeux liés à l'information des consommateurs et à l'encadrement des pratiques contractuelles.

Des difficultés récurrentes dénoncées par les consommateurs

S'appuyant sur une enquête menée auprès de 1 285 consommateurs, l'UFC-Que Choisir identifie plusieurs difficultés rencontrées à chaque étape du contrat de leasing.

L'association rappelle tout d'abord que les contrats de location longue durée (LLD) bénéficient d'un encadrement juridique nettement moins protecteur que les contrats de location avec option d'achat (LOA). La LOA relève en effet du régime du crédit à la consommation et bénéficie, à ce titre, d'un ensemble de garanties spécifiques, comprenant notamment l'information précontractuelle, le droit de rétractation et l'évaluation de la solvabilité du consommateur.

Ce régime sera d'ailleurs renforcé à compter du 20 novembre 2026 avec l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 3 septembre 2025 transposant la directive (UE) 2023/2225 du 18 octobre 2023 relative aux contrats de crédit à la consommation.

L'UFC-Que Choisir s'interroge néanmoins sur les effets pratiques de cette évolution. Selon l'association, certains professionnels privilégient d'ores et déjà la commercialisation de contrats de LLD, du fait de leur cadre juridique plus souple, au détriment de la LOA. En renforçant la protection des contrats de LOA sans pour autant réformer celle de la LLD, l'association craint que la nouvelle directive n'incite davantage à la mise en œuvre d'une telle stratégie.

Le rapport pointe également un manque de transparence concernant le coût global des contrats. Si préalablement à la souscription d'un contrat de LOA, l'établissement de crédit a l'obligation de communiquer au client le taux annuel effectif global (TAEG) et le coût total du crédit, les consommateurs souscrivant à une LLD ne disposent pas toujours, selon l'association, d'une vision complète du coût total susceptible d'être supporté pendant toute la durée du contrat.

Plus généralement, certains consommateurs interrogés dénoncent un manque d'information sur la nature de leur engagement, les conséquences des incidents de paiement, le caractère parfois présenté comme indispensable de certaines assurances, ou encore la portée des options proposées.

L'UFC-Que Choisir relève par ailleurs que certains contrats prévoient le maintien des loyers lorsque le véhicule est immobilisé. Le locataire peut ainsi être amené à payer les échéances tout en supportant le coût d'une solution de mobilité de remplacement.



L'enquête met également en évidence que plus d'un locataire sur deux déclare avoir été contraint d'effectuer l'entretien du véhicule dans le réseau du constructeur. Selon l'association, cette pratique est susceptible de restreindre la liberté de choix du consommateur et d'augmenter le coût de l'entretien.

Selon l'enquête, les principales difficultés interviendraient, toutefois, surtout au moment de la restitution du véhicule. Des frais de remise en état, des indemnités kilométriques ou d'autres frais complémentaires peuvent alors être mis à la charge du locataire.

A cet égard, l'UFC-Que Choisir relève que l'examen du véhicule n'est pas systématiquement réalisé de manière contradictoire et que les critères retenus pour apprécier son état ou calculer certains frais complémentaires manquent de transparence. L'association critique également les modalités de facturation des dépassements kilométriques : si des indemnités sont généralement prévues lorsque le kilométrage contractuel est dépassé, aucun mécanisme n'est en principe envisagé lorsque le véhicule est restitué avec un kilométrage inférieur au plafond contractuel.

Or, ces frais sont loin d'être marginaux : 25 % des consommateurs interrogés déclarent avoir acquitté des frais lors de la restitution du véhicule, pour un montant moyen de 1 200 €.

Enfin, l'association souligne l'importance des pénalités qui peuvent être dues en cas de résiliation anticipée des contrats et l'absence de prise en compte des aléas de la vie des consommateurs (maladie, décès, perte d'emploi...). Selon l'UFC-Que Choisir, ces situations peuvent conduire certains consommateurs à supporter des charges financières importantes alors même qu'ils ne sont plus en mesure d'utiliser leur véhicule ou souhaitent mettre fin au contrat, fragilisant ainsi les ménages les plus modestes.

Les propositions de l'UFC-Que Choisir

Afin de renforcer la protection des consommateurs, l'association appelle les pouvoirs publics à :

- Créer un droit à la rupture anticipée du contrat de leasing pour motifs légitimes et événement de force majeure sans frais (décès, incapacité et invalidité, perte d'emploi) ;
- Imposer une information précontractuelle et comparable plus claire sur le coût total du contrat, les frais de restitution, les conséquences financières d'une résiliation anticipée et la répartition des responsabilités ;
- Rendre d'ordre public les obligations essentielles du bailleur dans les LLD et ainsi interdire de transférer certaines obligations au locataire par des clauses de subrogation ou de mandat (garantie des vices cachés, réparations autres que locatives, ...) ;
- Étendre à la LLD un socle de protection inspiré du crédit à la consommation : droit de rétractation, évaluation de la solvabilité, règles encadrant la publicité ..., les rapprochant de celles prévues pour la LOA.

A ce stade, les propositions formulées par l'association ne constituent que des recommandations et ne préjugent d'aucune évolution législative ou réglementaire. Elles s'inscrivent néanmoins dans un contexte de vigilance croissante des autorités de contrôle et des associations de consommateurs à l'égard des pratiques du secteur.



A cet égard, les enquêtes menées par la DGCCRF entre 2023 et 2024 ont mis en évidence des anomalies dans près d'un établissement contrôlé sur deux, portant notamment sur l'information délivrée aux consommateurs, certaines clauses contractuelles illicites ou encore les pratiques publicitaires.

Si elles étaient reprises par le législateur, les propositions de l'UFC-Que Choisir pourraient avoir des conséquences importantes pour les acteurs du leasing, notamment les établissements de financement spécialisés et les captives financières des constructeurs, qui n'auraient d'autre choix que d'adapter leurs pratiques commerciales ainsi que leurs documents et parcours contractuels.

Kenza BOUYA (ADALTYS)



Portée du rapport d'expertise amiable

Responsabilité

Par un arrêt du **1^{er} avril 2026**¹, dans le cadre d'une affaire relative à l'évaluation d'un préjudice dans une affaire d'assurance, la Chambre commerciale de la Cour de cassation vient préciser la portée probatoire d'un rapport d'expertise amiable.

L'affaire prenait sa source dans le scandale de la viande de cheval (2013) : la société Actimeat avait livré à la société Star des ingrédients présentés comme bovins, mais contenant de la viande de cheval non déclarée. Condamnée en appel à hauteur de 2,2 M€, Axa France IARD (assureur d'Actimeat) s'est pourvue en cassation sur plusieurs fondements, dont celui de la valeur probatoire d'un rapport d'expertise non judiciaire.

La chambre commerciale retient que le juge peut se fonder sur une expertise non judiciaire dès lors que son contenu est corroboré par des pièces qui ne sont pas l'œuvre de l'expert, fussent-elles annexées au rapport lui-même.

En l'espèce, le rapport d'expertise amiable était corroboré par des documents comptables, des bons de commande, des factures et des avoirs d'une société tierce, soit des éléments indépendants du cabinet d'expertise, dont celui-ci n'était pas l'auteur, même si ces pièces avaient été annexées à son rapport.

La règle issue de l'arrêt de la chambre mixte de la Cour de cassation de 2012², selon laquelle un juge ne peut se fonder exclusivement sur un rapport d'expertise non judiciaire, demeure appliquée, mais de façon souple.

Charles CORCIA (ADALTYS)

Clauses attributives de compétence entre juridictions : la Cour d'Appel de Paris recadre le Tribunal Judiciaire de Paris

Procédure

Dans un précédent numéro du Radar (cf. [Radar #6](#)), le Cabinet avait signalé une approche pour le moins singulière adoptée par le Juge de la mise en état du Tribunal judiciaire de Paris, consistant à soulever d'office son incompétence au profit du Tribunal des Activités Économiques de Paris (anciennement Tribunal de commerce) dans des litiges opposant des sociétés commerciales, et ce en dépit d'une clause attributive de juridiction désignant le Tribunal judiciaire comme juridiction compétente.

Pour fonder cette décision, le juge s'appuyait sur l'article L.211-3 du Code de l'organisation judiciaire, qui dispose que le Tribunal judiciaire a une compétence matérielle de droit commun, et l'article L.721-3 du Code de commerce, qui donne une compétence exclusive au tribunal de commerce, considérant que ces règles revêtaient un caractère d'ordre public, ce qui excluait toute dérogation conventionnelle.

¹ Cass. com., 1er avr. 2026, n° 24-17.785

² Cass. ch. mixte, 28 sept. 2012



La Cour d'appel de Paris a toutefois infirmé cette analyse par un arrêt du **6 mai 2026**³ en déclarant le Tribunal judiciaire de Paris compétent pour connaître du litige qui lui était soumis, bien que concernant deux sociétés commerciales.

La Cour d'Appel de Paris rappelle que si les dispositions de l'article L.721-3 du Code de commerce attribuent une compétence exclusive au tribunal de commerce pour connaître des contestations entre commerçants, ces dispositions ne sont pas d'ordre public. Elle s'appuie à cet égard sur une jurisprudence ancienne et constante, selon laquelle l'incompétence de la juridiction civile pour connaître des affaires que le législateur a entendu confier aux juges consulaires n'est pas une incompétence absolue devant être prononcée d'office⁴. La circonstance selon laquelle ces règles sont édictées « *dans le cadre de l'organisation judiciaire et pour une meilleure administration de la justice* », tel que l'a retenu le premier juge, ne suffit pas, selon la Cour, à leur conférer un caractère d'ordre public.

La Cour opère par la même occasion un recadrage sévère s'agissant des arrêts récents de la Chambre commerciale⁵ dont le premier juge se prévalait dans son ordonnance. Elle relève que ces décisions, rendues hors de tout contexte de clause attributive de juridiction, se bornaient à répondre à une question d'option de compétence au bénéfice de parties non-commerçantes ayant la qualité d'associé ou de dirigeant.

La Cour d'appel de Paris s'en tient ainsi au droit positif, nonobstant la possibilité qu'offrent – de fait – les clauses attributives de juridiction entre commerçants de contourner la contribution pour la justice économique instaurée par la réforme des tribunaux de commerce depuis le 1er janvier 2025 (cf. [Radar #3](#)).

Il n'est donc pas nécessaire de revoir les clauses attributives de juridiction présentes dans les contrats entre sociétés commerciales, qui attribuent compétence à un Tribunal judiciaire.

Françoise BRUNAGEL (ADALTYs)
Stella Vye, stagiaire

La Cour de cassation précise les contours de la rupture partielle de relations commerciales établies

Concurrence

La société Cartocad, qui exerce une activité de services en informatique, commercialisait des logiciels développés par la société Autodesk France, en vertu d'un contrat de revendeur à valeur ajoutée (VAR) selon lequel le droit de distribution de Cartocad n'était pas exclusif, et que celle-ci devait se fournir auprès de grossistes auxquels la société Autodesk vend les produits.

Courant 2019, Autodesk a mis fin à la relation en octroyant à Cartocad un préavis de 18 mois. Reprochant à Autodesk d'avoir manqué à son obligation d'exécution loyale du contrat de VAR, de l'avoir mise en situation de dépendance économique, d'avoir créé un déséquilibre significatif et d'avoir rompu brutalement – et partiellement – la relation commerciale établie entre elles, Cartocad l'a assignée en réparation de ses préjudices.

³ CA Paris, pôle 5 ch. 4, 6 mai 2026, n° 25/19353

⁴ Cass. civ., 6 mai 1931, DH 1931, p. 362 ; Cass. civ., 4 août 1941, JCP G 1942, II, 1860 ; Com., 25 juin 1958, Bull. civ. II, n° 456

⁵ Com., 20 décembre 2023, n°22-11.185 ; Com., 12 février 2025, n°24-11.786 et 24-13.464 ; Com., 28 mai 2025, n°24-14.148



Par un arrêt rendu le **28 janvier 2026**⁶, la Cour de cassation censure à plusieurs titres un arrêt rendu le 15 mai 2024 par la Chambre 5-4 de la Cour d'appel de Paris.

C'est la cassation sur les moyens afférents à la rupture partielle de la relation commerciale établie qui nous paraît mériter d'être relevée. Autodesk reprochait en effet à la Cour d'appel de Paris de s'être bornée à constater (1) qu'il n'était pas démontré qu'une décision unilatérale de la société Autodesk intervenue avant la notification de rupture ait « *bouleversé l'économie générale de la relation commerciale* » au point qu'elle puisse être considérée comme constitutive d'une rupture partielle de celle-ci, et (2) qu'il n'était pas démontré que les relations entre les parties n'avaient pas été maintenues dans les conditions antérieures pendant le préavis, sans avoir procédé à l'analyse des pièces produites par Cartocad pour démontrer qu'Autodesk avait, avant la notification de rupture, modifié à la baisse les remises qui lui étaient consenties, puis avait, en cours de préavis de rupture, privé Cartocad d'accès au site des revendeurs agréés.

La Cour de cassation retient ces 2 moyens et casse l'arrêt de la CA de Paris pour avoir méconnu les exigences de l'article 455 du CPC.

C'est dans le premier point que réside l'intérêt de cet arrêt, à nos yeux : une baisse des remises accordées peut constituer une rupture partielle de la relation commerciale établie s'il est démontré qu'elle a bouleversé l'économie générale de la relation.

En revanche, on peut être plus circonspect sur le deuxième point, à savoir la prise en compte d'une privation d'accès au site des revendeurs agréés pour caractériser la rupture partielle. En effet, cette privation d'accès est intervenue en cours de préavis, et l'avoir prise en considération pour caractériser la rupture partielle nous semble contradictoire avec la position traditionnelle de la Cour de cassation selon laquelle un événement ou un comportement postérieur à la notification de la rupture ne peut être pris en considération par le juge, la brutalité de la rupture s'appréciant au moment de la notification.

A moins que cet arrêt ne marque un début d'infléchissement de cette solution, critiquable à certains égards ?

Olivier GAUCLERE (ADALTYS)

Action indemnitaire « follow-on » : la Cour d'appel de Paris reconnaît l'existence d'un lien de causalité entre le cartel des camions et le préjudice [restant à confirmer] subi par le groupe Colas

Concurrence

La décision AT.39824-Trucks de la Commission européenne du 19 juillet 2016 a sanctionné les principaux constructeurs de poids lourds, parmi lesquels Daimler (aujourd'hui Mercedes-Benz Group AG), DAF, Iveco, MAN et Volvo/Renault, pour avoir, entre 1997 et 2011, coordonné leurs prix bruts et le calendrier d'introduction des technologies d'émissions sur l'ensemble de l'Espace Economique Européen. Ce cartel, le plus lourd jamais sanctionné par la Commission (près de 2,9 milliards d'euros d'amendes au total, dont plus d'un milliard pour Daimler seule), concernait plus de 90 % des camions commercialisés pendant cette période.

⁶ Cass Com, 28 janvier 2026, n° 24-18.208



Dans le sillage de cette décision, de nombreuses actions indemnitaires dites follow-on ont été engagées en Europe. En France, les 42 sociétés du groupe Colas (intégré au groupe Bouygues) avaient assigné les constructeurs devant le Tribunal de commerce (aujourd'hui Tribunal des Activités Economiques) de Lyon le 23 novembre 2017, pour obtenir réparation du surcoût subi lors de l'achat de leurs camions.

Par jugement du 27 octobre 2022, le Tribunal de commerce de Lyon avait débouté l'ensemble des demanderesse, considérant que le surcoût et le lien de causalité n'étaient pas démontrés. Le groupe Colas a fait appel, et des accords transactionnels ont entre-temps soldé le litige avec tous les constructeurs à l'exception de Mercedes-Benz Group AG, seule intimée devant la Cour d'appel de Paris.

C'est dans ces circonstances qu'est intervenu l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Paris le **15 avril 2026**⁷.

En premier lieu, la Cour d'appel prononce l'annulation du jugement rendu en première instance en raison d'un défaut d'impartialité du Tribunal de commerce de Lyon. En l'occurrence, l'un des juges consulaires ayant composé la formation de jugement avait passé 35 ans au sein du groupe Mercedes-Benz, dont neuf ans comme directeur général d'une filiale de distribution de camions Mercedes à Lyon, soit précisément pendant une partie de la période du cartel. La Cour en déduit qu'un doute légitime objectif pèse sur l'impartialité de la juridiction au sens de l'article 6§1 de la Convention européenne des droits de l'homme.

Évoquant ensuite le fond du litige par l'effet dévolutif de l'appel, la Cour retient la responsabilité de Mercedes-Benz Group AG à l'égard des 42 sociétés appelantes.

Sur la question de l'existence d'un lien de causalité, la Cour d'appel prend le contre-pied du jugement rendu en première instance. Elle considère que les constructeurs, en échangeant à différents niveaux hiérarchiques des informations sur les prix bruts actuels et futurs des camions, ont accru la transparence du marché et adapté leur politique tarifaire en fonction des pratiques de leurs concurrents. Elle poursuit en indiquant que, si le prix net final peut varier dans des proportions difficilement prévisibles à raison des remises accordées à chaque maillon de la chaîne de distribution, il est nécessairement déterminé par référence, même indirecte, au prix brut, lequel constitue le seul élément objectif commun à tous les acteurs servant de base aux négociations avec l'acquéreur.

La Cour d'appel conclut ainsi à un lien causal direct entre la pratique collusoire du cartel des camions et le surcoût supporté par les demanderesse : « *En conséquence, à défaut de tout autre facteur explicatif prouvé par la société Mercedes-Benz Group AG, tout surcoût démontré par les appelantes pour les produits ainsi définis est en lien causal direct avec les pratiques sanctionnées par la décision AT.39824-Trucks* ».

Sur la question de l'existence du préjudice, la Cour ne s'est pas encore prononcée considérant qu'une expertise judiciaire était nécessaire.

Reste à savoir si l'expertise judiciaire confirmera et chiffrera le surcoût allégué par le groupe Colas, estimé à un taux moyen de 11,2 % sur les achats des camions Mercedes pendant la période du cartel.

Anaïs BAYEUL (ADALTYS)

⁷ CA Paris, 15 avril 2026, RG n° 23/03330



Vices cachés : l'action indemnitaire autonome reste encadrée dans le délai biennal de l'article 1648 du Code civil

Un syndicat de copropriétaires avait assigné la société venderesse d'un immeuble réhabilité — ainsi que son assureur et le diagnostiqueur ayant annexé un rapport aux actes de vente — en paiement de travaux de réfection de la toiture, sur le fondement de la garantie des vices cachés.

La cour d'appel de Paris avait rejeté la fin de non-recevoir soulevée par la venderesse et son assureur, au motif que l'action en réparation exercée de manière autonome — c'est-à-dire sans demande concomitante de résolution ou de diminution du prix — devait être soumise au délai de droit commun de 5 ans prévu à l'article 2224 du Code civil, et non au délai biennal de l'article 1648.

La troisième chambre civile de la Cour de cassation répond par la négative et casse l'arrêt d'appel⁸. Au visa des articles 1641, 1645 et 1648, alinéa 1er, du Code civil, la Haute juridiction énonce que : « *si l'action indemnitaire fondée sur l'existence d'un vice caché peut être exercée indépendamment de l'action rédhibitoire ou estimatoire, elle n'en reste pas moins soumise aux dispositions de l'article 1648 du code civil* ».

La solution n'est pas inédite dans son principe : l'autonomie procédurale de l'action indemnitaire sur le fondement de l'article 1645 est admise de longue date⁹. La Cour de cassation a simplement confirmé le régime temporel de cette action : l'autonomie procédurale ne saurait emporter autonomie prescriptive.

La décision s'inscrit dans la continuité de l'importante réforme jurisprudentielle opérée par la Chambre mixte le 21 juillet 2023¹⁰, qui avait unifié les points de départ du délai biennal de l'article 1648 et du délai-butoir de vingt ans de l'article 2232, en les faisant courir, respectivement, à compter de la *découverte du vice* et du *jour de la vente* conclue par la partie recherchée en garantie.

10

Charles CORCIA (ADALTYS)

Concurrence déloyale - Revirement de jurisprudence sur les conditions de recevabilité d'une demande fondée sur le parasitisme soulevée pour la première fois en appel

Par un arrêt de Section novateur, la Chambre commerciale de la Cour de cassation estime que la partie qui a introduit, en première instance, une action en contrefaçon rejetée pour défaut de droit privatif est recevable à former, pour la première fois en appel, une demande en concurrence déloyale ou en parasitisme, dès lors que les deux actions se fondent sur des faits identiques et tendent aux mêmes fins¹¹.

A l'appui de son raisonnement, la Cour rappelle que la demande formée au stade de l'appel n'est pas nouvelle si elle est l'accessoire, la conséquence, le complément nécessaire (art. 566 du CPC) ou qu'elle tend aux mêmes fins que celles présentées en première instance (art. 565 du CPC). Or la

⁸ Cass. civ. 3e, **19 févr. 2026**, n° 23-22.295

⁹ Cass. com., 19 juin 2012, n° 11-13.176

¹⁰ Cass. ch. mixte, 21 juill. 2023, n° 21-19.936 et n° 21-17.789

¹¹ Cass. com., FS-B, 18 mars 2026, n° 24-17.016



Cour considère que « *lorsqu'elles reposent sur les mêmes faits, une action en contrefaçon et une action en concurrence déloyale ou fondée sur le parasitisme tendent aux mêmes fins, à savoir l'interdiction de fabrication et de commercialisation d'un produit ou d'un service et la réparation du préjudice subi du fait de cette commercialisation* ».

La Chambre commerciale assouplit ainsi son ancienne jurisprudence et facilite la détermination de la stratégie procédurale pour les titulaires de droits privatifs dont les titres peuvent être remis en cause.

Par la même occasion, la Cour de cassation rappelle les contours du parasitisme, en tant que comportement fautif autonome, susceptible d'engager la responsabilité civile indépendamment de l'existence de droits privatifs, et sans qu'il soit nécessaire de caractériser une situation de concurrence.

Françoise BRUNAGEL (ADALTYS)

Le Conseil constitutionnel annule l'article 37 de la loi de simplification de la vie économique qui supprimait les ZFE

Règlementaire

Le 14 avril 2026, à l'occasion de l'adoption définitive de la loi de simplification de la vie économique, l'Assemblée nationale avait voté la suppression des Zones de Faibles Emissions (ZFE), destinées à lutter contre la pollution atmosphérique.

Par Décision de non-conformité partielle en date du **21 mai 2026**¹², le Conseil Constitutionnel a annulé l'article 37 de la loi de simplification de la vie économique, qui avait acté cette suppression.

La saisine du Conseil Constitutionnel était fondée sur le fait que l'article 37 n'aurait pas sa place dans la loi au motif qu'il aurait été introduit en première lecture selon une procédure contraire à l'article 45 de la Constitution.

Sur le fond, les députés auteurs de la saisine reprochaient à ces dispositions « *de méconnaître le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé, les principes de prévention et de précaution, ainsi que le devoir, pour les politiques publiques, de promouvoir un développement durable, garantis par les articles 1er, 3, 5 et 6 de la Charte de l'environnement* ». Selon eux, serait également méconnu le droit à la protection de la santé résultant du 11^{ème} alinéa du Préambule de la Constitution de 1946.

Le Conseil constitutionnel considère que les dispositions de l'article 37 « *ne présentent pas de lien, même indirect, avec celles de l'article 13 du projet de loi initial, qui précisaient le régime de gratuité de la clôture de comptes bancaires détenus par des professionnels et imposaient la transmission d'un relevé de frais de gestion annuel aux très petites entreprises, ni avec celles de son article 14, qui modifiaient le régime applicable en cas de résiliation de certains contrats d'assurance et encadraient les délais d'indemnisation des assurés dans le cadre des dommages aux biens* ». Le Conseil ajoute que ces dispositions « *ne présentent pas non plus de lien, même indirect, avec aucune autre des dispositions qui figuraient dans le projet de loi déposé sur le bureau de la première assemblée saisie* ».

¹² Décision n° 2026-903 DC

En conséquence, et sans qu'il soit nécessaire d'apprécier la conformité du contenu de ces dispositions aux autres exigences constitutionnelles, le Conseil constate que l'article 37 a été adopté selon une procédure contraire à la Constitution, en l'occurrence qu'il constituait ce que l'on appelle un « **cavalier législatif** ».

Tout laisse à penser que cette décision marquera le point de départ d'une refonte du dispositif initialement envisagé, à la lumière des critiques qui avaient été exprimées sur certains de ses effets et modalités.

Olivier GAUCLERE (ADALTYs)

Dieselgate - Volkswagen condamnée à indemniser l'association CLCV pour atteinte à l'intérêt collectif

La CLCV, association nationale défendant les intérêts spécifiques des consommateurs et des usagers, avait assigné Volkswagen Bank et Volkswagen Group France en réparation du préjudice causé à l'intérêt collectif des consommateurs à raison de l'implantation, dans 946 087 véhicules équipés du moteur EA189 commercialisés sous les marques Volkswagen, Audi, Skoda et Seat, d'un logiciel destiné à altérer les performances de contrôle des émissions lors des tests d'homologation.

Par jugement du 16 avril 2024, le Tribunal judiciaire de Pau avait déclaré irrecevable l'action de la CLCV concernant les véhicules Seat et l'avait déboutée de toutes ses demandes.

La Cour d'appel de Pau a infirmé le jugement sur ces deux points et condamné in solidum les deux sociétés à verser 100 000 € à la CLCV au titre du préjudice à l'intérêt collectif des consommateurs et 20 000 € au titre de l'article 700 du Code de procédure civile¹³. La Cour a retenu un manquement à l'obligation de délivrance conforme sur le fondement des articles 1103 et 1104 du Code civil : le véhicule livré ne présentait pas les caractéristiques essentielles que l'acheteur était légitimement en droit d'attendre, en ce compris la conformité aux normes environnementales d'ordre public.

Le logiciel en cause a été caractérisé par la juridiction comme un « *dispositif d'invalidation* » prohibé par l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007, dont l'article 3, paragraphe 10, définit ce mécanisme comme tout élément détectant les conditions de test afin de modifier l'efficacité du système de contrôle des émissions.

La Cour a rappelé que le préjudice à l'intérêt collectif des consommateurs est autonome, d'une part, du préjudice social que défend le ministère public et, d'autre part, des préjudices individuels de chaque acheteur. Il est constitué par l'atteinte portée à la confiance globale des consommateurs et à la sincérité de leur consentement économique, résultant d'une fraude organisée à l'échelle industrielle.

L'association CLCV mène également une action de groupe devant le Tribunal judiciaire de Soissons. L'affaire, concernant environ 950 000 conducteurs en France, devrait être examinée l'année prochaine.

Charles CORCIA (ADALTYs)

¹³ CA Pau, 2ème ch., sect. 1, **5 mai 2026**, n° 24/01348

Les corapporteurs présentent leur Rapport sur le verdissement des flottes automobiles devant le Parlement Européen

Règlementaire

Pour rappel, la Commission européenne avait émis, le 17 décembre 2025, un projet de texte concernant le verdissement des flottes d'entreprise, ceci dans le cadre du « paquet automobile ». Les corapporteurs du texte, Tiemo Wölken (S&D, allemand) et François Kalfon (S&D, français), ont présenté, ce **3 juin 2026**, leur projet de rapport devant la commission des Transports (TRAN) du Parlement.

Ce rapport est articulé autour de 3 points forts.

1) « *L'avenir de la mobilité d'entreprise est électrique* »

Insistant sur le fort potentiel d'adoption des véhicules électriques (VE) via les flottes d'entreprise, les corapporteurs proposent de porter à 70 % en 2030 la part de véhicules zéro et bas carbone dits « à faibles émissions » (dont 54% de zéro émission, alors que la Commission fixait ce seuil à 45%), et à 85 % en 2035 la part de véhicules électriques.

Par ailleurs, les corapporteurs veulent inciter les entreprises à immatriculer **des vélos d'entreprise** pour leurs employés et leurs opérations du dernier kilomètre, les États membres qui mettent effectivement en œuvre des politiques pro-vélo pouvant abaisser leurs objectifs jusqu'à 5 points de pourcentage.

2) « *Nous avons besoin de voitures électriques abordables pour les ménages à faibles revenus et les travailleurs* »

Les corapporteurs rappellent qu'un VE, « *c'est moins de dépendance aux prix du carburant et moins de maintenance, ce qui réduit de fait la facture* ». Mais le coût d'achat initial des VE reste un obstacle majeur à une large adoption ; c'est pourquoi les corapporteurs demandent aux États membres d'orienter leurs investissements vers le leasing social, et de soutenir l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions sur le marché de l'occasion. Ils demandent également aux constructeurs automobiles de réorienter leur production vers les modèles plus petits et moins chers, via une extension du « super crédit » aux petites voitures de société. Celles-ci se retrouveront ainsi d'ici 3 ans sur le marché de la seconde main à des prix beaucoup plus abordables.

3) « *Les investissements devraient être réorientés vers l'industrie et l'emploi de l'UE* »

Les corapporteurs soutiennent fermement l'exigence selon laquelle les nouveaux véhicules d'entreprise doivent être « made in EU » pour être éligibles à tout soutien financier des États membres. C'est pourquoi ils (1) soutiennent la fin des subventions au thermique en 2028, (2) appellent à flécher l'argent public exclusivement vers l'électrique à partir de 2032, et (3) à orienter l'argent public vers des emplois et des industries sur le sol européen.

On attend maintenant que les autres groupes politiques déposent leurs amendements avant l'ouverture des discussions finales au Parlement européen.

Olivier GAUCLERE (ADALTYS)



Rupture anticipée d'un contrat de prestation à durée déterminée : la fin du paiement automatique

Contrats

Par un arrêt du **13 mai 2026**¹⁴, la Chambre commerciale de la Cour de cassation confirme qu'en cas de résiliation anticipée d'un contrat de prestation à durée déterminée, les échéances restant à courir ne sont dues « *qu'en cas d'exécution de la prestation convenue* ».

Dans le cadre de l'affaire soumise à la Cour, une compagnie hôtelière avait confié à une agence de communication une mission de prestation sur 24 mois, moyennant des honoraires forfaitaires mensuels, et avait finalement résilié le contrat, 11 mois plus tard, sans préavis.

La Cour d'appel a fait droit aux demandes de l'agence de communication de se faire payer les prestations réalisées avant la résiliation d'une part, et les 9 échéances restant à courir jusqu'au terme convenu du contrat d'autre part.

La Cour de cassation casse l'arrêt d'appel sur les deux points, considérant que :

1. Pour les mois écoulés au moment de la rupture, le juge doit rechercher si les prestations ont réellement été exécutées ;
2. Pour les mois restant à courir au moment de la rupture, le client ne peut pas être condamné pour des prestations qui n'auront jamais lieu. Il s'expose en revanche à devoir indemniser le prestataire du préjudice effectivement subi.

La logique suivie par la Chambre commerciale repose sur les principes d'absence de prix dû sans contrepartie et de l'enrichissement injustifié (autrefois « enrichissement sans cause »), déplaçant les droits du prestataire sur le terrain du préjudice et non du prix. Ce qui n'est pas sans conséquence pour le prestataire, qui doit désormais prouver son préjudice (frais engagés, perte de marge, perte de chance, atteinte à l'image, ...), sauf à prévoir un mécanisme de clause de dédit dans le contrat.

Par cet arrêt, la Chambre commerciale confirme un arrêt rendu six mois plus tôt¹⁵, semblant ainsi assumer une nouvelle ligne jurisprudentielle.

Françoise BRUNAGEL (ADALTYS)

¹⁴ Cass. com., 13 mai 2026, n° 24-21.473

¹⁵ Cass. com., 3 déc. 2025, n° 24-17.537

Réforme des Certificats d'Economie d'Energie appliqués aux véhicules utilitaires légers depuis le 1er juin 2026

Règlementaire

Depuis le 29 novembre 2024, le bonus écologique pour l'achat d'un véhicule utilitaire électrique a été remplacé par des primes CEE, financées par les fournisseurs d'énergie. Les montants des primes CEE ne tenaient toutefois pas compte de la taille et du coût des véhicules (une somme identique étant ainsi allouée que ce soit pour l'achat d'un petit fourgon ou d'un utilitaire grand volume), ni du pays de fabrication du véhicule.

La réforme entrée en vigueur le **1er juin 2026** et valable jusqu'au 30 juin 2029¹⁶ a corrigé ces deux limites. Désormais, l'application de coefficients multiplicateurs des primes est conditionnée à la production du véhicule (en particulier l'étape d'assemblage de la caisse en blanc) dans l'Espace Economique Européen, et le montant octroyé dépend du poids du véhicule. La réforme ne fait en revanche plus de distinction entre les différents types d'acquéreurs possibles (particuliers, sociétés ou collectivités territoriales).

Les véhicules utilitaires légers assemblés en Europe peuvent ainsi désormais bénéficier de primes CEE allant de 3 000 € à 10 000 €. Les autres modèles assemblés hors-EEE devront se contenter de primes CEE sans coefficient multiplicateur.

Françoise BRUNAGEL (ADALTYs)

¹⁶ Arrêté du 18 mai 2026 modifiant les fiches d'opérations standardisées pour l'acquisition et le retrofit de véhicules électriques

