



PLEINS PHARES

Les contours de l'interdiction d'une publicité présentant un véhicule « off-road »

Dans le cadre de sa nouvelle Recommandation Développement Durable, entrée en vigueur le 1^{er} août 2020, l'Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité (ARPP) a modifié la rédaction du point de la Recommandation relatif à la protection des espaces naturels (cf. Radar #9) afin de tenir compte des articles L 362-1 à L 362-4 du Code de l'environnement, qui n'existaient pas lors de la rédaction de la première version de la Recommandation.

Aux termes de l'article L 362-1 codifié dans le Code de l'environnement par Ordonnance du 18 septembre 2000 : « *En vue d'assurer la protection des espaces naturels, la circulation des véhicules à moteur est interdite en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur. (...)* »

Aux termes de l'article L 362-4 dudit Code : « *Est interdite toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule en situation d'infraction aux dispositions du présent chapitre* ».

Le point 1.1-e) de la Recommandation Développement Durable précise par conséquent désormais que : « *La représentation d'un véhicule à moteur sur un espace naturel est interdite.*

En revanche, sa représentation sur une voie ou zone publique ou privée ouverte à la circulation, reconnaissable comme telle et se distinguant clairement de l'espace naturel, est admise ».

Une étude des différentes décisions de justice rendues en la matière permet toutefois d'appréhender plus précisément, d'une part, le champ d'application de ces dispositions du Code de l'environnement, qui sont des dispositions franco-françaises, d'autre part, la notion d'« *ouverture à la circulation publique* », qui, non-définie par la loi ou un règlement, est laissée à l'appréciation des juges du fond, et enfin les risques encourus sur un plan financier.

Ainsi, au vu d'une vingtaine de décisions de justice rendues sur le fondement des articles L 361-2 et L 362-4 du Code de l'environnement, pour la majorité par des juridictions de première instance, et toutes dans le cadre d'une procédure initiée par l'Association France Nature Environnement, seule ou conjointement avec d'autres associations de défense de la nature, les principes suivants peuvent être dégagés.

1. Le champ d'application des dispositions du Code de l'environnement

1.1 L'article L 362-4 du Code de l'environnement vise « *toute forme de publicité* » sans se rapporter à une définition précise de la notion de publicité.

Celle-ci est dès lors prise dans un sens commun par les juridictions, à savoir comme « *l'utilisation publique d'une marque, quelle qu'en soit la finalité* ».

➤ Il en résulte que la diffusion publique de photographies ou de vidéos mettant en scène des véhicules constitue en soi une publicité, **quand bien même aucun prix n'est annoncé**.^{1,2,3}

➤ De même, la mise à disposition de photographies **au profit des médias** a également été jugée comme constituant une forme de publicité, à partir du moment où le site destiné aux médias est accessible au public ou que « *la complexité relative de la consultation de ces visuels n'établissait pas que leur diffusion était réservée exclusivement à des professionnels ou à la presse* »^{3,4}.

➤ L'interdiction légale concerne en outre toute forme de « *publicité directe ou indirecte* », ce qui inclut le cas de la marque qui intervient pour **parrainer un événement**.⁵

Ainsi, selon le Tribunal Judiciaire (anciennement TGI) de VERSAILLES, la diffusion de photographies prises lors de compétitions ou épreuves sportives, « *si elle relève par nature de l'information, comporte aussi une part de promotion et revêt à ce titre le caractère de publicité dans la mesure où elle retrace le partenariat et la participation desdites marques à un événement sportif* »⁴.

Toutefois, à ce titre, il est intéressant de relever que des visuels tirés d'un événement ou d'une compétition sportive présentant un véhicule en-dehors d'une voie ouverte à la circulation ont été jugés comme n'étant pas en infraction avec la loi, le Tribunal retenant que les véhicules présentés avaient nécessairement été autorisés à stationner ainsi pour les besoins de la compétition sportive

ou de l'événement⁴, d'autant qu'en l'occurrence les visuels avaient été diffusés avec une légende mentionnant l'événement.

➤ Les **pages des réseaux sociaux** sont également considérées comme étant de la publicité indirecte, dès lors qu'une page de réseau social permet à une société « *d'assurer sa communication et sa publicité au travers de sa mise à disposition au profit des usagers en offrant à ces derniers la possibilité de publier et partager des photographies éventuellement illicites et accessibles à tous* ». Ces partages des internautes offrent une publicité indirecte à la société qui en est dès lors responsable³.

Le Tribunal Judiciaire d'AMIENS (anciennement TGI) a par conséquent considéré que si une société ne peut pas contrôler a priori le partage, sur ses pages de réseaux sociaux, des photographies par les internautes, il est de sa responsabilité de supprimer, après diffusion, un partage d'une photographie qui serait illicite, dans un délai raisonnable.

Il en est de même si des visuels litigieux réapparaissent du fait de « retweet » d'internautes indépendants de la volonté de la société : le Tribunal Judiciaire d'AMIENS a considéré que « *si les publications litigieuses restent certainement conservées dans les mémoires de stockage de Facebook et Twitter, il est aisé pour elle (la société) de supprimer leur diffusion en ligne* ».¹⁶

1.2 L'article L 362-1 du Code de l'environnement s'applique par ailleurs **quel que soit le lieu** dans lequel le véhicule est présenté (milieu naturel montagnard, à proximité de cours d'eau, plage, espace rocheux, étendue de sable de terre ou d'herbe...)^{6,13}, qu'il fasse l'objet d'une protection particulière ou non.

¹ TGI Amiens, 14 Mars 2018 – n°16/02783

² TGI Amiens, 14 Mars 2018 – n°17/02015

³ TGI Amiens, 14 Mars 2018 – n°16/03096

⁴ TGI Versailles, 17 janv. 2017 – n°14/08683

⁵ TGI Amiens, 12 avril 2017 – n°15/04356

¹⁶ TGI Amiens, 12 nov. 2018 – n°17/03606

⁶ TGI Versailles, 20 sept. 2016 – n°14/09018

¹³ TI du Mans, 29 avril 2015 – n°11-14-001942

Son application n'est subordonnée « *ni à l'intervention des dispositions réglementaires, ni à l'implantation sur les lieux d'une signalisation* » qui identifierait la voie comme étant fermée ou au contraire comme étant ouverte à la circulation⁷⁻⁸.

La difficulté pour l'application de ces dispositions réside en réalité dans l'absence de définition précise de ce qu'est une voie ouverte à la circulation.

2. La notion de « *voie ouverte à la circulation publique* »

Conformément aux termes d'un jugement rendu par le Tribunal Judiciaire de PARIS : « *la notion d'ouverture à la circulation publique n'est pas définie par la loi ou le règlement ; elle est laissée à l'appréciation souveraine des juges du fond qui se prononcent au vu des éléments qui leur sont soumis ou des mesures d'instruction qu'ils auront ordonnées* »⁹.

Ainsi, dans le cadre des différents litiges initiés notamment par l'Association France Nature Environnement, les juridictions saisies ont eu l'occasion de préciser ce qui peut, et ce qui ne peut pas, être considéré comme étant une voie ouverte à la circulation, lorsque cela ne ressort pas de façon évidente du visuel.

➤ En l'absence de statut ou de signalisation particulière, pour déterminer si une voie est ouverte à la circulation, les juridictions tiennent compte des **caractéristiques de la voie** en cause :

- Est-ce qu'une route est identifiable ?³
- Est-ce que le chemin est revêtu ou empierré, ou présente-t-il un aspect carrossable accessible à des véhicules de tourisme non spécialement adaptés au « tout terrain », permettant de le présumer ouvert à la circulation ?⁹⁻¹⁰

- Est-ce que la configuration des lieux comporte des habitations, des aménagements ou des voies réelles clairement matérialisées ?¹⁰

Les juridictions ont cependant précisé qu'il ne s'agit que « *d'éléments indicatifs* » et que le fait que le véhicule présenté sur la publicité ne soit pas un véhicule « tout terrain » n'est notamment pas suffisant pour justifier qu'il n'est pas en situation d'infraction⁹⁻¹⁰.

A l'inverse, lorsque les visuels ne permettent pas de voir la nature du sol sur lequel le véhicule est présenté, les juridictions écartent toute infraction.³

➤ Le fait qu'il s'agisse d'un **montage photographique** ne permet pas de contourner l'interdiction, quand bien même le visuel issu du montage est irréaliste : « *l'article L 362-4 du Code de l'environnement ne distingue pas entre la photographie d'une situation réelle et le montage par incrustation, seules pouvant être retenues, comme éléments de ladite infraction, la situation et la publicité* ». ⁴

Par conséquent, les ajouts numériques de surfaces au sol, tels qu'un chemin goudronné, une surface gravillonnée, un ponton en bois, une bande artificielle ou un revêtement posé pour les besoins de la photographie sont systématiquement jugés comme ne permettant pas de clairement identifier la voie sur laquelle évolue le véhicule comme étant ouverte à la circulation publique des véhicules terrestres à moteur. ^{6,7,11}

➤ Il est par ailleurs régulièrement rappelé par les juridictions que l'endroit où la photographie a été prise, voire l'identité ou la qualité du conducteur^{8,12}, est inopérant dans l'appréciation de l'infraction. Ainsi, il importe peu que la photographie ait été **prise à l'étranger** et non en

⁷ TGI Amiens, 11 fév. 2015 – n°14/00584

⁸ TGI Amiens, 6 sept. 2017 – n°15/04305

⁹ TGI Paris, 30 oct. 2018 – n°17/06331

¹⁰ TGI Paris, 13 mars 2018 – n°17/06330

¹¹ CA Versailles, 11 sept. 2013 – n°12/07935

¹² CA Montpellier, 23 juin 2015 – n°13/07587

France à partir du moment où elle a été diffusée en France⁴.

➤ Il importe également peu que le véhicule ne soit pas en train de circuler et qu'aucun conducteur n'apparaisse au volant, les juridictions considérant que le **véhicule présenté à l'arrêt** a nécessairement circulé sur les espaces non ouverts à la circulation avant de s'y arrêter^{9,10}.

3. Les risques financiers encourus

En cas de non-respect de ces principes, outre une amende pénale qui peut être prononcée sur le fondement de l'article R 362-4 du Code de l'environnement¹³, le risque majeur pour l'annonceur d'un visuel litigieux est de se voir condamné à régler des dommages et intérêts aux associations de défense de la nature.

Le montant des indemnités ainsi alloué relève lui-aussi de l'appréciation souveraine des juges du fond, qui tiennent en général compte de certains éléments de contexte dans le chiffrage de l'indemnité, tels que le nombre de visuels, l'ampleur de la diffusion et/ou le retrait plus ou moins rapide des visuels litigieux.^{4,6,9,10,14}

On peut toutefois noter une réduction du montant des indemnités allouées par visuel litigieux avec le temps. Ainsi les montants des condamnations plus récentes sont sensiblement inférieurs aux montants des condamnations prononcées dans le cadre des premiers jugements rendus sur le fondement des articles L 362-1 et L 362-4 du Code de l'environnement¹⁵.

Les contentieux en la matière sont en outre plus rares, ce qui s'explique certainement par cette réduction des indemnités obtenues par les associations de défense de la nature, qui favorisent dès lors des accords transactionnels moins longs et moins coûteux en frais de procédure et d'avocat, mais aussi par une meilleure appréhension, au fur et à mesure, des contours de cette législation franco-française par les professionnels du secteur automobile.

FB

CLIGNOTANTS

DROIT ECONOMIQUE

2. Distribution - La Cour d'appel de Paris sanctionne un fournisseur pour restriction sur les ventes passives du fait d'une interdiction de vente via un site internet

Monsieur Pierre Cardin et la société de gestion Pierre Cardin avaient assigné en contrefaçon un revendeur et grossiste commercialisant des produits sous marque Pierre Cardin. Le distributeur avait répliqué par la voie de demandes reconventionnelles tendant à voir juger que constitue une pratique anticoncurrentielle le fait d'interdire à un distributeur exclusif la commercialisation des produits via un site internet.

¹³ CA Grenoble, 13 Mars 2008 – n°07/00798

¹⁴ TI de Draguignan, 23 fév. 2018 – n°11-17-000412

¹⁵ TI Angers, 15 avril 2013 – n°11-12-001351, TI Libourne, 6 mars 2013 – n°11-12-000477, TI Tulle, 3 mai 2013 – n°11-12-000230

Confirmant par un arrêt rendu le **15 septembre 2020**¹¹ le jugement du TGI de Paris du 23 février 2018, la Cour d'appel de Paris (Chambre 5, Pôle 1) déboute Pierre Cardin au fondement de la théorie de l'épuisement du droit de la marque, et accueille les demandes du distributeur. La Cour juge la pratique anticoncurrentielle constituée dans la mesure où, par la restriction des ventes via un site internet, le fournisseur interdisait ainsi les ventes passives, à savoir celles conclues à la demande d'un client situé en dehors du territoire qui a été attribué en exclusivité au distributeur, qui visite le site internet de ce distributeur et prend contact avec lui pour conclure une vente. Il est à noter que la Cour caractérise la pratique anticoncurrentielle par les effets de la restriction des ventes via un site internet, et non à l'examen du contrat (de licence de marque, en l'occurrence), qui ne contenait pas de clause limitant en tant que telles les ventes passives. La Cour fixe à 100 000 € le préjudice commercial subi par le grossiste et à 50 000 € son préjudice moral.

3. Distribution automobile - Fin de la saga Chevrolet, mais le sujet n'est pas clos

Par plusieurs arrêts rendus le **14 octobre 2020**¹², la Cour de Cassation, chambre commerciale, clôturait la procédure qui opposait depuis des années Chevrolet France (ancien importateur des automobiles coréennes de marque Chevrolet) à 17 concessionnaires qui, alors que la marque avait annoncé qu'elle se retirait du marché européen, avaient refusé de signer les accords transactionnels qui leur étaient proposés par le constructeur, estimant que l'indemnité offerte ne couvrait pas leur préjudice. Mettant ainsi fin à une saga qui aura animé la distribution automobile, la Cour de cassation rejette en effet les pourvois qui avaient été formés par le constructeur contre l'arrêt rendu le 15 novembre 2017 par la Cour d'appel de Paris, qui avait jugé que l'importateur « *n'avait pas exécuté ses obligations contractuelles durant le préavis imposé aux distributeurs, rendant impossible la poursuite du contrat* ».

Le débat portait donc sur l'exécution du préavis qui avait été accordé par le constructeur aux concessionnaires, et non sur la responsabilité de la rupture des relations consécutive au retrait de la marque en Europe. La Cour de cassation confirme l'arrêt d'appel en ce que, sans inverser la charge de la preuve, la Cour d'appel avait retenu que le constructeur « *n'avait pas exécuté ses obligations contractuelles durant le préavis et avait, ainsi, rendu impossible la poursuite du contrat* », ce dont il résulte que « *le préjudice des distributeurs a pour cause les différentes décisions prises par la société [...] pour épuiser les stocks de véhicules neufs et décourager les commandes nouvelles* ».

Le Radar reste cependant un peu sur sa faim à la lecture de l'arrêt, car la Cour de cassation a rejeté certains moyens développés à l'appui du pourvoi parce qu'ils n'avaient pas été soutenus devant la Cour d'appel de Paris. Le constructeur faisait notamment valoir qu'on ne pouvait lui reprocher de ne pas avoir, pendant le préavis, poursuivi la relation contractuelle aux conditions antérieures, car il fallait tenir compte des « *circonstances particulières tenant notamment à la situation du marché en cause et à la décision de l'importateur de s'en retirer* », décision consécutive au constat de pertes financières accumulées en Europe. Une autre branche d'un moyen soulevé tendait à faire valoir, dans un « *contrat d'intérêt commun impliquant une coopération étroite entre les parties* », la nécessité pour les concessionnaires (qui avaient cessé de passer des commandes en cours de préavis), de faire preuve d'adaptation dans un contexte économique difficile. Comment ces arguments – la prise en compte des circonstances particulières résultant notamment de la situation du marché, et l'impératif de coopération issu du contrat d'intérêt commun – auraient-ils été accueillis s'ils avaient été soutenus dès l'appel ?

¹¹ CA Paris, 15 sept. 2020 – n°18/06869

¹² n° 18-13399, 18-13400, 18-13401, 18-13402, 18-13415, 18-416, 18-13417, 18-13418, 18-13422

Sur la question de l'attitude que doit adopter à l'égard de son réseau l'importateur confronté à un retrait local de la marque, la jurisprudence reste donc à créer.

4. Distribution automobile - Une première consultation sur le règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur automobile est lancée

Conformément à l'article 7 du règlement d'exemption par catégorie n° 461/2010 dit « mini-ABE », selon lequel la Commission surveille son application et doit, en ce sens, établir avant le 31 mai 2021, un rapport d'évaluation sur son fonctionnement, la Commission a invité, le **12 octobre 2020**, les professionnels du droit et du secteur automobile (constructeurs et distributeurs, fabricants de pièces détachées, réparateurs), les associations et organisations de consommateurs concernées, à contribuer à cette consultation en remplissant le questionnaire en ligne, et ce, **avant le 25 janvier 2021**.

Selon le résultat de cette consultation publique, dont le processus entend se faire en toute transparence, la Commission sera en mesure de déterminer si le règlement doit disparaître à la date prévue de son expiration (31 mai 2023), être prolongé ou être révisé.

Il s'agit principalement d'évaluer l'efficacité et l'efficience du règlement en appréciant si ses objectifs sont atteints ou encore si des économies de coûts sont possibles. Cette analyse se fera notamment en recueillant des éléments de faits et de preuve approfondis sur les principaux problèmes de concurrence qui se posent dans les relations verticales sur les marchés de la distribution et de l'après-vente de véhicules automobiles.

5. Consommation – Droit de rétractation et montant dû par le consommateur

Saisie d'un renvoi préjudiciel, la Cour de Justice de l'Union Européenne a été amenée à préciser l'interprétation à donner à [l'article 14 de la Directive 2011/83/UE](#) relative aux droits des consommateurs (transposée en droit français à l'article L 221-25 du Code de la consommation,) portant sur le montant dû par le consommateur au professionnel lorsqu'il exerce son droit de rétractation après avoir expressément demandé que la prestation de service commence pendant le délai de rétractation.

Ledit article 14 prévoit que le consommateur paie au professionnel « *un montant qui est proportionnel à ce qui a été fourni (...) par rapport à l'ensemble des prestations prévues par le contrat. Le montant proportionnel à payer par le consommateur au professionnel est calculé sur la base du prix total convenu dans le contrat. Si le prix total est excessif, le montant approprié est calculé sur la base de la valeur marchande de ce qui a été fourni.* »

Dans un arrêt en date du **8 octobre 2020**¹³, la Cour répond aux questions préjudicielles posées en indiquant que le montant dû par le consommateur doit être déterminé en fonction du prix du contrat pour l'ensemble des prestations et de la durée d'exécution, précisant que si, conformément au contrat, certaines prestations sont fournies intégralement avant la fin du délai de rétractation et font l'objet d'un paiement séparé, alors il convient de prendre en compte le prix intégral de ces prestations. La Cour précise par ailleurs que le caractère « *excessif* » du prix total doit s'apprécier, d'une part, par rapport au prix proposé par le professionnel à d'autres consommateurs et, d'autre part, par rapport au prix proposé par d'autres professionnels.

¹³ Aff. C641/19

6. Concurrence - L'Autorité de la concurrence interdit, pour la première fois, une opération de concentration

Le **28 août 2020**, l'ADLC a interdit la prise de contrôle conjoint d'un hypermarché Géant Casino par la société Soditroy et l'Association des Centres Distributeurs E. Leclerc¹⁴.

Au terme d'une procédure d'analyse approfondie du projet de rachat, l'Autorité a estimé que l'opération aurait entraîné la constitution d'un duopole entre les enseignes Carrefour et E. Leclerc dans l'agglomération troyenne, facilitant la mise en place d'un comportement de coordination tacite dans la zone de chalandise concernée. Par ailleurs, l'opération aurait également emporté une hausse des prix due à la disparition de la rivalité entre l'hypermarché racheté et l'hypermarché E. Leclerc déjà présent dans la zone troyenne. L'examen de la contribution au progrès économique attendue de l'opération n'a pas permis de démontrer que l'opération envisagée était susceptible d'engendrer des gains d'efficience suffisants pour contrebalancer les risques concurrentiels relevés.

7. Concurrence déloyale - Le maintien temporaire des noms d'anciens salariés sur le site internet d'une société ne constitue pas un détournement de clientèle

Dans un arrêt rendu en date du **9 septembre 2020**¹⁵, alors qu'une société récemment créée considérait que le maintien du nom de ses fondateurs sur le site de l'entreprise dont ils avaient été les salariés était susceptible de créer une confusion dans l'esprit de la clientèle, et comme tel, constituer un détournement de clientèle, la Cour de cassation relève, d'une part, que ce maintien n'a duré que peu de temps après la rupture de leurs contrats de travail, et, d'autre part, que la société récemment créée avait, tout au long de sa première année d'exercice, sous-traité des dossiers d'autres cabinets en attendant son agrément, de sorte qu'elle ne pouvait se prévaloir d'une clientèle propre susceptible d'être détournée.

Par cette décision peu commune (il n'est pas fréquent que des salariés reprochent un détournement de clientèle à l'entreprise pour laquelle ils travaillaient précédemment), la Cour caractérise ainsi par ces seuls motifs l'absence de préjudice de la société nouvelle, qui aurait été consécutif au maintien du nom des deux salariés sur le site internet de l'ancienne entreprise.

8. Crise sanitaire - Actualité de la prise en charge des pertes d'exploitation par les assureurs

Le bras de fer continue entre les compagnies d'assurance et les restaurateurs qui demandent devant les tribunaux l'indemnisation des pertes d'exploitation qu'ils ont subies pendant le confinement suite à l'interdiction d'accueillir du public, conformément aux clauses de garantie contenues dans les contrats d'assurances multirisques auxquels ils ont adhéré.

La tendance à l'interprétation du contrat en faveur des restaurateurs (*voir Radar #8*) semble se préciser. Par deux décisions prononcées le **15 octobre 2020** et portant sur des polices AXA France IARD, le Tribunal de commerce de Marseille a confirmé sa jurisprudence du 23 juillet dernier, et jugé comme réputée non écrite la clause d'exclusion opposée par l'assureur pour se soustraire à son obligation de garantie¹⁶. Considérant qu'elle ne satisfaisait pas aux dispositions de l'article L113-1 du Code des assurances préconisant qu'elle soit « *formelle* » et « *limitée* », le Tribunal a jugé que la clause d'exclusion vidait de sa substance son obligation essentielle de garantie au sens de l'article 1170 du Code civil.

¹⁴ Décision n° 20-DCC-116, rendue publique le 2 octobre 2020

¹⁵ Cass com, n° 18-18.251

¹⁶ RG n°2020F00893 et RG n°2020F00894

Il est à noter que par deux décisions rendues en référé, le même Tribunal de commerce de Marseille a jugé comme étant réputée non écrite la clause d'exclusion contestée, car elle « *ne présente pas une apparente licéité* ». ¹⁷

Sur le fond et toujours au titre de polices AXA France IARD, le Tribunal de commerce de Rennes a statué dans le même sens le **24 septembre 2020**¹⁸, jugeant au fondement des articles 1188 et 1190 du Code civil qu'« *il n'y a pas de commune intention des parties qui ne s'accordent pas sur les risques assurés. Le contrat doit donc être interprété « dans le sens » que lui donnerait une personne raisonnable* », soit au cas d'espèce comme suit : la société est assurée contre le risque d'épidémie, à condition que les conditions générales du contrat rendent cette garantie applicable.

Examinant cette fois une police ACM (Crédit Mutuel), le Tribunal de commerce d'Annecy a également donné raison à un restaurateur, par un jugement du **20 octobre 2020**.

Il faut cependant mentionner une position divergente du **17 juillet 2020**, émanant du Tribunal de commerce de Nanterre. Celui-ci a en effet considéré que la clause d'exclusion du contrat AXA était claire et parfaitement licite, et privait d'indemnisation le demandeur. Mais il s'agit d'une ordonnance de référé, isolée dans un débat qui, s'agissant de l'interprétation du contrat, relève naturellement du juge du fond.

9. Droit social – les Syndicats irrecevables à agir en fermeture du site

Saisi en référé par la CGT et 10 salariés membres du CSE (Comité Social et Economique), le Tribunal judiciaire du Havre avait, par ordonnance du **7 mai 2020**, prononcé la fermeture du site Renault de Sandouville, en jugeant que, dans le cadre de la **crise sanitaire** actuelle et des mesures de sécurité mises en place par l'entreprise :

- La commission santé, sécurité et conditions de travail du CSE n'avait pas été convoquée,
- La convocation du CSE était irrégulière,
- L'information concernant la reprise d'activité était insuffisante et ne permettait pas aux membres du CSE de rendre un avis éclairé,
- L'évaluation des risques était jugée insuffisante,
- Renault ne rapportait pas la preuve « *qu'une formation pratique, c'est-à-dire pas seulement théorique, et appropriée à la sécurité ait été dispensée à chacun de ses salariés avant la reprise du travail* ».

La Cour d'appel de Rouen, dans son arrêt du **21 octobre 2020**, a infirmé l'ordonnance du 7 mai 2020 aux motifs que les demandes sont irrecevables par absence d'intérêt à agir : c'est le CSE lui-même, et non un syndicat ou des salariés, qui aurait dû saisir le Tribunal judiciaire puisque « *les irrégularités dénoncées en l'espèce sont de nature à porter seulement atteinte aux droits et attributions du comité lui-même, non de tel ou tel, ou de chacun de ses membres* ». Un pourvoi en Cassation serait envisagé par la CGT.

10. Droit social - Respect de la vie privée du salariée et recherche de la preuve par l'employeur engagé dans un processus de sanction

Dans un arrêt du **30 septembre 2020**, la Cour de cassation juge que la publication privée d'un salarié sur son mur **Facebook** peut être utilisée par son employeur pour justifier son licenciement pour faute grave.

¹⁷ 13 octobre 2020, RG n°2020R00244 et RG n°2020R00237

¹⁸ RG n°2020F00165

Cette possibilité est néanmoins encadrée par des conditions strictes :

- L'employeur n'étant pas autorisé à consulter le compte privé de son salarié sur un réseau social sans autorisation, les données privées du salarié ne doivent pas avoir été acquises de manière déloyale (pas de déloyauté en l'espèce : l'employeur avait eu accès à la publication privée par le biais « spontané » d'un des amis Facebook du salarié fautif),
- l'employeur ne doit pas avoir eu d'autre choix que d'attenter à la vie privée du salarié pour faire valoir ses droits (en l'espèce, justifier le licenciement pour faute grave pour avoir manqué à l'obligation de confidentialité en publiant des informations confidentielles sur son profil Facebook),
- l'atteinte à la vie privée du salarié doit être proportionnée au but poursuivi.

11. Propriété intellectuelle - Selon la Cour de justice de l'Union européenne, ni l'adresse e-mail ni l'adresse IP ne peuvent relever de la notion « d'adresse »

A l'occasion d'une question préjudicielle posée par la Cour fédérale de justice allemande, la CJUE a eu l'occasion de se prononcer, **le 9 juillet 2020**¹⁹, sur le point de savoir si une adresse email ou IP pouvait être assimilée à la notion « d'adresse » au sens de l'article 8, paragraphe 2 a) de la directive 2004/48/CE relative au respect des droits de la propriété intellectuelle.

Cet article prévoit que puisse être ordonnée, sur demande d'un requérant dans le cadre d'une action relative à une atteinte à un droit de propriété intellectuelle, la communication d'informations sur « l'origine et les réseaux de distribution des marchandises ou des services qui portent atteinte à un droit de propriété intellectuelle » et notamment communication des « noms et adresses » des personnes impliquées dans cette atteinte.

Aussi, la question en l'espèce portait sur le point de savoir si l'obligation de communiquer l'adresse des personnes impliquées dans l'atteinte à un droit de propriété intellectuelle s'étendait aussi à la communication de leurs **adresses e-mail et IP**.

Dans une logique de respect de la vie privée, la CJUE répond que la notion d'adresse au sens de la directive doit être interprétée strictement, pour en déduire que ce terme ne vise que l'adresse postale, c'est-à-dire le lieu de domicile ou de résidence d'une personne déterminée.

AUTOMOBILE

12. Libéralisation des pièces captives : le retour

Dans le cadre de l'examen du projet de loi ASAP (ASAP pour Accélération et Simplification de l'Action Publique, et non pour as soon as possible ...), les députés ont adopté le **2 octobre 2020** en commission un amendement au projet de loi qui modifie la protection dessins et modèles sur les pièces captives, en ce qu'il engage l'ouverture des pièces captives visibles à la concurrence. En 2019, la FEDA avait fait voter dans le cadre de la loi LOM sur les mobilités un article allant dans le même sens, avant qu'il ne soit censuré par le Conseil constitutionnel.

Dans le détail, l'article écarte le droit d'auteur et le droit des dessins et modèles, et prévoit un délai général de protection de 10 ans, contre 25 ans aujourd'hui.

¹⁹ Affaire C-264/19

En revanche, les rétroviseurs et les pièces d'optique seraient ouverts à la concurrence immédiatement lorsqu'ils sont produits par les équipementiers ayant fabriqué la pièce d'origine, ceci afin de « *préserver les intérêts de ceux qui ont supporté les frais de R&D* », selon la FEDA.

Reste maintenant à savoir si ce texte sera de nouveau retoqué par le Conseil constitutionnel.

13. Actualité (chargée) des mesures fiscales visant à la réduction des émissions de CO2

En dépit du couvre-feu puis du reconfinement, les ministres et parlementaires n'ont pas chômé depuis la rentrée. Les annonces et mesures fiscales se sont multipliées, parfois dans la cacophonie. En voici la synthèse :

🚗 **28 septembre** : présentation du projet de loi de finances (PLF) 2021 qui prévoit qu'à compter du 1^{er} janvier 2021, le **seuil d'application du malus** est abaissé (malus de 50 € si le véhicule rejette 131 g de CO₂, soit 7 grammes de moins que dans le barème 2020) pendant que le plafond de malus est rehaussé, passant de 20 000 € à 40 000 € (pour un véhicule émettant 226 g de CO₂ / km, contre 213 g de CO₂ / km en 2020). Entre ces extrêmes, on constate une **hausse significative des malus** dans toutes les tranches ; il est multiplié par 4 pour un véhicule affichant des émissions de CO₂ de 138 g / km, par exemple.

🚗 **Courant octobre** : Le Ministre des Transports annonce la création d'un **bonus écologique** de 1 000 € sans condition de ressources sur **les véhicules 100% électriques d'occasion**, accompagné d'un « sur-bonus » dans les D.O.M, où « *les véhicules coûtent plus cher qu'en métropole* », et d'un micro-crédit pour les ménages les plus modestes. Ce bonus pourra toujours se cumuler avec la prime à la casse.

🚗 **Courant octobre** : la Ministre de la Transition écologique annonce que les **véhicules diesel et crit'air2** seront exclus de la **prime à la conversion** à compter du 1^{er} janvier 2021 (alors que les véhicules diesel avaient été intégrés à la prime à la conversion issue du plan de soutien à la filière automobile, présenté le 28 mai 2020, et que les véhicules crit'air2 avaient été intégrés le 2 juin 2020 pour les personnes dont le revenu fiscal de référence était inférieur à 18 000 €, seuil ramené à 13 489 € le 2 août 2020). Hormis les électriques ou hybrides rechargeables, seuls les véhicules 100 % essence, ou les hybrides essence non-rechargeables, postérieurs à 2010, seront donc désormais éligibles

🚗 **Courant octobre** : Afin sans doute de « compenser » l'annonce à venir sur le malus au poids, les députés adoptent un amendement du gouvernement qui **étale sur 3 ans la hausse de malus** initialement prévue sur 2 ans. L'entrée dans le malus se ferait finalement à 133 g – et non 131 g - en 2021, avec un maximum à 30 000 € - et non plus 40 000 € - pour un véhicule émettant plus de 218 g (et non plus 216 g).

🚗 **6 novembre** : A l'issue du comité stratégique de la filière automobile, le gouvernement annonce la **prolongation des barèmes actuellement en vigueur du bonus et de la prime à la conversion** jusqu'au 30 juin 2021. Les nouveaux barèmes ne seront donc déployés que le 1^{er} juillet 2021 et non le 1^{er} janvier 2021, comme initialement prévu. La prime à la conversion restera identique également à celle mise en place depuis le mois d'août 2020.

🚗 **13 novembre** : L'Assemblée nationale adopte un amendement au PLF 2021 qui crée à partir de 2022 un **malus sur le poids des véhicules**. Cette taxe s'appliquera à partir de 1 800 kg, s'agissant de la masse en ordre de marche conforme à la réglementation européenne (intégrant donc un conducteur de 75 kg), et non du poids DIN. Le cumul de cette taxe et du malus CO₂ ne pourra cependant dépasser le plafond du malus, soit 40 000 € en 2022 (et 50 000 € en 2023). 2 abattements sont prévus : un abattement de 200 kg par enfant pour les propriétaires qui assument « *la charge effective et permanente d'au moins trois enfants* », et un abattement de 400 kg pour les entreprises et personnes morales

qui souhaitent acquérir un véhicule d'au moins 8 places assises. La date d'application prévue est pour l'instant le 1^{er} janvier 2022.

14. Droit routier – Location de véhicule et obligation de dénonciation

Pèse sur le titulaire de la carte grise, une présomption pour certaines infractions au Code de la route commises au volant du véhicule dont il est propriétaire telles que le non-respect des règles de stationnement ou l'excès de vitesse.

Lorsqu'une infraction au Code de la route, commise avec un véhicule dont le certificat d'immatriculation est établi au nom d'une société ou avec un véhicule « *détenu* » par une société, a été constatée par contrôle automatique (par exemple : excès de vitesse), le représentant légal de la société doit en principe communiquer aux autorités l'identité et l'adresse de la personne qui conduisait ce véhicule, le fait d'y contrevenir étant puni d'une amende (Code de la route art. L.121-6).

L'article L.121-6 du Code de la route ne vise toutefois que la transmission, par le représentant de la personne morale titulaire du certificat d'immatriculation, des informations permettant d'établir l'identité et l'adresse de la personne physique qui conduisait le véhicule. Or rien n'est dit lorsque l'identification de la personne physique est impossible et que le véhicule est loué par une personne morale.

Par un arrêt rendu le **1^{er} septembre 2020**²⁰, la Chambre criminelle de la Cour de cassation a précisé qu'à défaut de pouvoir transmettre l'identité et l'adresse du conducteur personne physique, la personne morale titulaire du certificat d'immatriculation doit, pour répondre à son obligation de dénonciation, identifier au-moins la personne morale locataire du véhicule concerné et en fournir l'adresse dans les 45 jours à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention.

15. Droit routier - Il n'est plus nécessaire de payer l'amende avant de la contester

Depuis le 1er janvier 2018, les forfaits de post-stationnement ne pouvaient être contestés qu'après avoir été payés. L'article L. 2333-87-5 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) était parfaitement clair sur ce point : la recevabilité du recours était subordonnée au paiement préalable du montant de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement. L'article L. 2333-87-5 du CGCT ne comportait aucune nuance ni aménagement. Ainsi et à titre d'exemple, en cas de vol du véhicule ou d'usurpation de plaques d'immatriculation, les propriétaires devaient payer une amende pour une faute qu'ils n'avaient pas commise, avant de pouvoir la contester

Par décision rendue sur une question prioritaire de constitutionnalité le **9 septembre 2020**²¹, le Conseil constitutionnel a jugé ledit article contraire à la Constitution. Les magistrats ont notamment considéré que le législateur n'avait « *apporté à l'exigence de paiement préalable desdits forfaits et majorations aucune exception tenant compte de certaines circonstances ou de la situation particulière de certains redevables* », et ont abrogé, avec effet immédiat, l'article L. 2333-87-5 du Code général des collectivités territoriales. Depuis le 9 septembre dernier, il n'est donc plus nécessaire d'avoir payé un forfait de post-stationnement (FPS) pour le contester.

²⁰ Cass crim. 1^{er} septembre 2020, n° 19-85.465

²¹ Décision n° 2020-855

16. L'ONU alerte sur l'exportation vers les pays en voie de développement de voitures d'occasion polluantes et dangereuses

L'Union européenne, le Japon et les Etats-Unis ont exporté environ 3 millions de voitures particulières par an entre 2015 et 2018, dont 70% vers des pays en développement.

Les pays européens, qui représentent plus de la moitié des exportations, envoient leurs vieilles voitures notamment vers l'Est, mais aussi au Nigeria et en Libye, depuis les ports d'Anvers ou du Havre.

Le Japon les envoie au Moyen-Orient et en Afrique australe, et les Etats-Unis au Mexique et aux Emirats Arabes Unis. Dans le port d'Amsterdam, lors d'une inspection des autorités néerlandaises fin 2019, l'âge moyen des véhicules en attente était de 18 ans et leur compteur dépassait les 200 000 km en moyenne. 93% de ces voitures étaient aux normes Euro 3 (commercialisées au début de la décennie 2000) ou inférieures. Une partie des véhicules étaient purement et simplement hors d'usage, certains avaient leur pot catalytique scié. Beaucoup étaient des véhicules diesel, dont les marchés occidentaux veulent se débarrasser. Les plus anciens partaient pour la Gambie, les plus récents pour le Maroc.

Le PNUE milite pour une réglementation de l'exportation des véhicules usagés afin que les pays développés arrêtent d'exporter des véhicules « *qui échouent aux tests de sécurité et de pollution, et qui ne pourraient plus rouler dans leur pays d'origine* » et que les pays importateurs adoptent de leur côté des normes de qualité plus sévères, en n'acceptant que des véhicules Euro 4 (commercialisés depuis 2005-2006) a minima. (source : AFP)

17. Roule mon pool !

Le Règlement (UE) 2019/631 (voitures particulières) autorise les pools « ouverts », c'est-à-dire le regroupement de constructeurs différents et n'appartenant pas au même groupe afin de mutualiser leurs émissions de CO₂, ceci dans le but de pouvoir afficher un taux d'émission moyen inférieur au seuil déclencheur de lourdes amendes (voir Radar #3).

Ainsi, les constructeurs les plus « vertueux » peuvent céder des crédits CO₂ à des constructeurs que leur gamme place plus en difficulté face au défi CO₂.

Après que Tesla – constructeur bénéficiant de crédits maximaux puisque sa gamme est intégralement électrique – ait lancé le mouvement en cédant des crédits à Fiat Chrysler Automobiles, puis à Honda, que (entre autres) le chinois MG SAIC ait rejoint le pool de Volkswagen, c'est maintenant Renault qui, en bonne voie pour atteindre ses objectifs d'émission, a déposé devant la Commission Européenne une déclaration d'intérêt pour former des pools ouverts, conformément à l'article 6 du Règlement UE. Les candidats à l'achat de crédits avaient jusqu'au **18 novembre 2020** pour se manifester.

18. La France traduite devant la CJUE pour non-respect des normes d'émission de particules « PM10 »

La Commission européenne a annoncé le **30 octobre 2020** qu'elle traduisait la France devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pour non-respect des valeurs limites fixées par la Directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 (concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe) en ce qui concerne les particules **PM10**. Il est reproché à la France de ne pas avoir respecté les valeurs limites journalières applicables aux particules PM10, qui sont juridiquement contraignantes depuis 2005, dans les zones de Paris et de Martinique, pendant 12 et 14 ans respectivement.

Les particules PM10 sont les particules fines en suspension dans l'air d'un diamètre inférieur à 10 microns (un micron = 0.001 millimètre). Elles sont présentes dans les émissions provenant de l'industrie, de la circulation automobile, du chauffage domestique mais aussi de l'agriculture.

La part liée à l'**abrasion** des routes, pneus et freins est devenue prépondérante dans les émissions de particules PM10 (ainsi, la part des émissions liées à l'abrasion pour les véhicules diesel, les plus contributeurs, est passée de 33 % en 2005 à 65 % en 2017). Selon la Cour des comptes, les émissions de particules d'abrasion "*augmentent avec le poids des véhicules, indépendamment du type de motorisation*". La France pourra donc répondre qu'elle s'est saisie de cette problématique en instaurant un malus auto sur le poids.

Mais elle n'est vraiment pas aidée par la Commission elle-même, qui n'a pas intégré cette forme de pollution dans les normes Euro et incite à la production de véhicules électriques forcément plus lourds et donc plus émetteurs de particules d'abrasion.

La Commission avait déjà renvoyé la France devant la CJUE pour le même motif en mai 2011. À cette époque, 16 zones étaient visées, parmi lesquelles figurait déjà Paris. La Commission Européenne avait aussi saisi la CJUE en mai 2018 en ce qui concerne la pollution de l'air au dioxyde d'azote (NO₂). Cette saisine a donné lieu à la condamnation de la France le 24 octobre 2019, la Cour ayant constaté que la France n'avait pas respecté les valeurs limites applicables aux concentrations de NO₂ dans 12 agglomérations.

19. Les SUV dans le collimateur

Depuis plus de dix ans, la catégorie assez floue de véhicules désignés par le sigle SUV ('Sport Utility Vehicles') a le vent en poupe au plan commercial. Les SUV sont les voitures pour particuliers les plus vendues en Europe (38% en 2019) et en France (38,16%), selon les chiffres de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) et du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

Ce n'est certainement pas l'utilisation tout-terrain de ces véhicules (qui sont rarement des 4x4) qui peut expliquer ce succès, celle-ci restant très marginale. D'ailleurs, selon le Fonds mondial pour la nature (WWF) « *les départements les plus urbanisés et les plus aisés de France (Paris, Hauts-de-Seine, Yvelines)* » sont surreprésentés dans les ventes de SUV. La motivation d'achat tient sans doute plus à des questions d'esthétique, de haute position de conduite, voire de statut social supposé. Quant aux constructeurs, ils exploitent logiquement ce créneau, plus générateur de marge que celui des petites citadines.

Pourtant, ces véhicules font actuellement l'objet d'une stigmatisation particulière. Ils sont mis en cause pour leur coût, et donc leur poids dans le budget des ménages. On pointe aussi leur dimension prétendument accidentogène. Mais surtout, les SUV sont dans le viseur des ONG environnementales et de la récente Convention citoyenne pour le climat. Ainsi, l'antenne française du WWF a publié le **6 octobre 2020** deux rapports sur « *l'impact écrasant* » de ces véhicules sur le climat.

Il est difficile de contester que plus une voiture est lourde et moins elle est aérodynamique, plus elle consomme d'énergie pour se déplacer. Mais le constat fait par les organisations écologiques est pourtant biaisé. Il faut d'abord s'interroger sur cette notion fourre-tout de SUV, qui désignera aussi bien un petit véhicule urbain haut-perché qu'un mastodonte 4x4, alors que leurs émissions de CO2 sont à l'opposé les uns des autres. De plus, les critiques dont les SUV font l'objet ne tiennent pas compte des efforts des constructeurs pour améliorer l'impact environnemental des SUV, par l'amélioration de l'aérodynamique, la réduction du poids, et surtout le recours croissant à des motorisations hybrides ou électriques.

On est ici à l'intersection entre des dynamiques parfois antagonistes : la liberté du commerce, les tendances d'achat (plus ou moins) spontanées des consommateurs, la lutte pour la protection de l'environnement ... Est-ce vraiment en désignant une catégorie de véhicules à la vindicte générale que l'on résoudra ces tensions de façon équilibrée ?

CIRCULEZ, ÇA N'A RIEN A VOIR !

Mais si, Lionel, vous avez le droit !



Le footballeur argentin Lionel Messi a enregistré la marque éponyme Messi pour désigner des articles et des vêtements de sport. Cet enregistrement a fait l'objet d'un recours en annulation émanant des détenteurs des droits sur la marque Massi, qui invoquaient un risque de confusion avec leur marque enregistrée notamment pour des vêtements, des chaussures et des casques de cyclistes, donc des équipements de sport.

La CJUE, par une décision en date du 17 septembre 2020, vient de rejeter définitivement ce recours, aux motifs que le public de ce type d'équipement était suffisamment avisé pour ne pas faire de confusion entre Messi et Massi, et que la notoriété du célèbre footballeur « *constituait un facteur pertinent aux fins d'établir une différence sur le plan conceptuel entre les termes messi et massi* ».

A l'annonce de cette décision favorable, le footballeur n'a eu qu'un mot : « Merssi ! ».

Rédacteurs : Olivier Gauclère, Françoise Brunagel, Bruno Ouedraogo, Antoine de Bonnières, Philippine Brisset