

## Le favoritisme du secret des affaires par rapport au brevet dans le secteur de l'automobile

En Formule 1, chaque millième de seconde gagné en piste est le fruit de millions d'euros investis en R&D. Pourtant, dans les paddocks<sup>1</sup>, une question juridique divise les directions techniques : faut-il breveter ses innovations pour en tirer un monopole temporaire, ou les protéger par le secret des affaires, au risque de les voir copiées malgré tout ? Longtemps considéré comme la pierre angulaire de la propriété industrielle, le brevet offre un monopole d'exploitation de 20 ans en échange d'une divulgation publique. Pourtant, selon l'INPI, trois des cinq déposants de brevets les plus actifs en France sont des groupes automobiles, mais l'industrie automobile de pointe opère aujourd'hui une préférence stratégique pour le secret des affaires, renforcé en France par la loi du 30 juillet 2018<sup>2</sup>. Dans un secteur marqué par l'innovation rapide et une forte concurrence, comment le secret des affaires parvient-il à concurrencer le brevet comme outil de protection ? Quelles en sont les limites face aux impératifs de transparence et de collaboration ?

Cette note analysera d'abord les raisons du recul relatif du brevet au profit du secret des affaires (I), avant d'étudier ses vulnérabilités juridiques (II), pour enfin envisager un arbitrage stratégique entre les deux outils (III).

### I. Les avantages du secret des affaires dans l'automobile : flexibilité et discrétion

**Une protection adaptée à l'innovation rapide.** Contrairement au brevet, dont la délivrance prend 18 à 30 mois, le secret des affaires permet une protection immédiate et illimitée dans le temps, tant que l'information reste secrète. L'information ne doit pas être généralement connue ou aisément accessible, doit présenter une valeur commerciale du fait de son caractère secret et faire l'objet de mesures de protection raisonnables<sup>3</sup>.

Dans un secteur comme la F1, où une innovation aérodynamique peut devenir

obsolète en quelques Grands Prix, investir dans un brevet pour une technologie éphémère est peu pertinent. Le secret permet ainsi de protéger des procédés de fabrication, des algorithmes de conduite autonome ou des formules de caoutchouc sans les rendre publics.

**Une absence de formalités et de coûts.** Le brevet impose une divulgation détaillée de l'invention<sup>4</sup>, offrant aux concurrents une base pour développer des solutions alternatives. C'est-à-dire que même si l'invention est protégée, cette lecture permet aux adversaires de comprendre la direction technique prise et de développer une solution alternative « contournant » le brevet. À l'inverse, le secret des affaires évite ce risque et supprime les coûts de dépôt et de surveillance du marché. En privilégiant le secret, les entreprises ne protègent plus un droit de propriété intellectuelle, mais la confidentialité de leurs processus internes, ce qui déplace la charge de la protection vers des mesures organisationnelles. Cette discrétion est particulièrement avantageuse pour les PME et les sous-traitants, qui n'ont pas toujours les moyens de breveter.

**Une couverture large et flexible.** Le secret des affaires protège des informations non brevetables, comme les stratégies commerciales ou les savoir-faire. Il est ainsi complémentaire au brevet, qui ne couvre que les inventions techniques nouvelles et inventives.

L'affaire Spygate (2007)<sup>5</sup>, où un employé de Ferrari a transmis 780 pages de documents techniques à McLaren, illustre l'attrait du secret pour des innovations stratégiques. La FIA a sanctionné McLaren d'une amende de 100 millions de dollars, montrant l'importance de la régulation externe pour protéger les secrets industriels. Cette affaire montre que, même sans brevet, une innovation peut avoir une valeur stratégique majeure. Le brevet, en exigeant une divulgation publique aurait

<sup>1</sup> Dans les sports mécaniques le terme « paddock » désigne l'espace réservé aux écuries, aux équipes techniques, aux pilotes et aux organisateurs derrière les stands, sur un circuit automobile. C'est le cœur opérationnel d'une course.

<sup>2</sup> Loi n°2018-670 du 30 juillet 2018 (transposition de la directive UE 2016/943) – relative à la protection du secret des affaires

<sup>3</sup> Art L.151-1 Code de Commerce

<sup>4</sup> Art L.612-21 Code de propriété intellectuelle

<sup>5</sup> Septembre/décembre 2007, Conseil Mondial de la FIA (World Motor Sport Council)



permis à McLaren d'accéder légalement à ces informations après 18 mois.

## II. Les limites du secret des affaires : fragilité et vulnérabilités juridiques

**Une protection dépendante de la confidentialité.** Le secret des affaires est vulnérable face aux fuites internes et à la rétro-ingénierie, car il repose sur le respect des obligations légales par les salariés (art L.152-4 code de commerce). L'affaire des « faux espions » de Renault-Nissan<sup>6</sup> a révélé que, même dans une alliance, des conflits de gouvernance ou des défauts de sécurisation peuvent compromettre des innovations stratégiques. Contrairement au brevet, qui offre une protection légale même en cas de divulgation, le secret repose sur la confiance, des mesures organisationnelles coûteuses et des sanctions pénales (jusqu'à 3 ans d'emprisonnement et 300.000€ d'amende pour violation par un salarié) soulignant la fragilité face aux risques humains. Les partenaires peuvent devenir des concurrents indirects, cela souligne la fragilité du secret des affaires face aux risques humains et organisationnels.

**L'absence de monopole d'exploitation.** Le secret ne confère pas de droit exclusif : un concurrent peut développer indépendamment une technologie similaire sans violation. En cas de fuite, la charge de la preuve pèse sur le titulaire, qui doit démontrer la valeur économique du secret et son obtention illicite<sup>7</sup>. Les tensions autour des technologies partagées (plateformes communes, batteries) ont révélé que, sans protection formelle (brevet ou accord contractuel solide), les innovations peuvent être détournées ou exploitées sans compensation

**Des difficultés de preuve et de défense.** Les litiges portent souvent sur des violations de contrats ou des actes de concurrence déloyale, plutôt que sur une protection juridique directe. La preuve de l'atteinte au secret est complexe et coûteuse, comme l'a montré l'affaire Renault-Nissan, où les tensions ont porté sur des

technologies partagées sans protection formellecairn.info.

## III. Vers un arbitrage stratégique : complémentarité entre secret et brevet

**Une complémentarité possible.** Certaines entreprises, comme Tesla, combinent les deux outils : brevets pour les innovations majeures et durables, secret pour les savoir-faire ou les procédés internes. En F1, le secret est privilégié pour les innovations éphémères, le brevet pour les technologies commercialisables.

Michelin applique le principe de « breveter tout ce qui se voit et garder secret ce qui peut l'être » (J. Bauvir, chef du service PI du groupe Michelin).

**L'importance des clauses contractuelles.** Pour sécuriser le secret, les acteurs renforcent les clauses de confidentialité et de non-concurrence. Après Spygate, les écuries de F1 ont imposé des périodes d'inéligibilité aux ingénieurs clés, comme Adrian Newey, pour limiter les risques de fuite.

L'affaire Racing Point (2020) illustre les limites du secret des affaires face à l'imitation légale. Bien que la FIA ait sanctionné l'écurie pour avoir reproduit des freins arrière inspirés de Mercedes, l'absence de brevet a rendu impossible une action en contrefaçon. Cet exemple montre que dans des secteurs comme l'automobile ou la F1, où l'innovation est rapide et la copie tentante, le secret des affaires doit être complété par des réglementations sectorielles strictes et des clauses contractuelles robustes pour dissuader les pratiques déloyales. Il souligne aussi l'intérêt d'une stratégie mixte. Cela montre que le secret des affaires s'accompagne souvent de mesures contractuelles et organisationnelles pour être efficace, là où le brevet offre une protection légale automatique. Le secret exige une gestion proactive de la confidentialité. A noter que ce cadre contractuel strict génère des coûts juridiques et organisationnels susceptibles de limiter l'attrait pour le secret des affaires.

<sup>6</sup> Tribunal de Yokohama, 2020 & Tribunal judiciaire de Paris, 2024

<sup>7</sup> Cass, Com, 10 juillet 2019, n°18-15.616



**Les spécificités du secteur automobile.** Le secret des affaires peut freiner l'innovation collaborative, alors que le brevet offre un cadre juridique stable pour les partenariats. Dans un secteur comme l'automobile, où les alliances et les co-développements sont fréquents (ex : batteries, véhicules autonomes), le secret des affaires peut devenir un frein à la synergie, tandis que le brevet offre un cadre plus stable pour la coopération. C'est ce qu'a pu montrer l'affaire Renault-Nissan<sup>8</sup>. Bien que les écuries doivent protéger leurs innovations, la FIA, en encadrant strictement la propriété intellectuelle, impose un équilibre entre protection et transparence.

En somme, le secret des affaires s'impose comme un outil privilégié dans l'automobile pour sa flexibilité et son absence de formalités, mais sa fragilité face aux fuites et aux difficultés de preuve incite à une stratégie mixte. Breveter les innovations durables et garder secrets les savoir-faire critiques permet de concilier protection et collaboration, tout en limitant les risques juridiques et organisationnels. Cette complémentarité semble être la voie la plus adaptée à un secteur en constante évolution, où l'innovation doit rimer avec sécurité juridique.

**Margot VARACHAUD**  
**M2 Droit des Industries Culturelles et Créatives**  
**Aix-Marseille Université, Faculté de droit,**  
**2025-2026**  
**LID2MS/IREDIC**

---

<sup>8</sup> Rapport d'information n°377, Sénat : Stratégie du brevet d'invention

