

15 avril 2026
Cour d'appel de Paris
RG n° 23/03330

Pôle 5 - Chambre 4

Intérêt particulier

Texte de la décision

Entête

RÉPUBLIQUE FRAN'AISE

AU NOM DU PEUPLE FRAN'AIS

COUR D'APPEL DE PARIS

Pôle 5 - Chambre 4

ARRÊT DU 15 AVRIL 2026

(n° , 51 pages)

Numéro d'inscription au répertoire général : N° RG 23/03330 - N° Portalis 35L7-V-B7H-CHEOW

Décision déferée à la Cour : Jugement du 27 Octobre 2022 - Tribunal de commerce de LYON - RG n° 2018J191

APPELANTES

S.A.S. COLAS FRANCE, anciennement Colas Centre Ouest, en son nom propre et venant aux droits des sociétés Colas Ile de France Normandie, Entretien Routier Centre Ouest, Société nouvelle des paveurs réunis (SNPR), Société Moderne de Pavage ([Localité 1]), Docks d'[Localité 2], Compamat, Entreprise Rolland Vallée SA, Société Nouvelle de [Localité 3], Établissement Meslin, Genier-Deforge, Colas Midi Méditerranée, Civale, Société de cylindrage du littoral TP (SCLTP), Colas Nord Est, Colas Nord Picardie, Colas Rhône Alpes Auvergne, Miro TP, Travaux Publics Carrières Foreziennes, Colas Sud-Ouest, Transport et Matériaux Routiers, Morgagni Zeimett, Cogesud, Société Routière de l'est, Société

Générale du Bâtiment (SGB), Monti, Société Sylvain Joyeux, Stam-Lta, France Route TP, S.I.C ([Localité 4]), Sotraso SARL, Novello, SA Gauban Établissement, Syotra, Le Clerc TP, Bourgeois Pichard TP, Helary TP, Techroba, Société Nouvelle de Travaux ' SNT, Texrod, Entreprise Besland Frères, SN Monin et ERMTP, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 1]

[Localité 5]

Immatriculée au RCS de NANTES sous le n° 329338883

S.A.S. AXIMA, anciennement AXIMA CENTRE, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 2]

[Localité 6]

Immatriculée au RCS de VILLEFRANCHE-TARARE sous le n° 573780822

Société COLAS CZ société par actions de droit tchèque, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 3]

[Localité 7] (RÉPUBLIQUE TCHÈQUE)

Société COLAS DANMARK A/S société par actions de droit danois, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège

[Adresse 4]

[Localité 8] (DANEMARK)

Société COLAS GMBH, société à responsabilité limitée de droit autrichien, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 5]

[Localité 9]

Société COLAS HRVATSKA.D.D, société par actions de droit croate, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 6]

[Localité 10] (CROATIE)

Société COLAS HUNGÁRIA Dénomination sociale complète COLAS HUNGÁRIA ÉPÍTIPARI ZÁRTKÖREN MKÖD RÉSZVÉNYTÁRSASÁG société par actions de droit hongrois, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 7]

[Localité 11] (HONGRIE)

Société COLAS KÖZLEKEDÉSÉPÍT Dénomination sociale complète COLAS KÖZLEKEDÉSÉPÍT KORLÁTOLT FELELSSÉG TÁRSASÁG société à responsabilité limitée de droit hongrois, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 7]

[Localité 11] (HONGRIE)

Société COLAS KRUSZYWA dénomination sociale complète COLAS KRUSZYWA SPÓLKA Z ORANICZONA ODPOWIEDZIALNÒSCIA société à responsabilité limitée de droit polonais, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 8]

[Adresse 9]

[Localité 12] (POLOGNE)

Société COLAS LIMITED société à responsabilité limitée de droit anglais prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 10],

[Localité 13] (ROYAUME-UNI)

S.A.S.U. AXIMUM en son propre et venant aux droits des sociétés Vialis ' Prosign, Furlon SA, Somaro, Électricité et signalisation - EL SI et Béton Route Sécurité (BRS), prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 11]

[Localité 14]

Immatriculée au RCS de VERSAILLES sous le n° 582081782

S.A.S.U. COLAS MARTINIQUE, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 12]

[Localité 15]

Immatriculée au RCS de FORT-DE-FRANCE sous le n° 329395909

S.A.R.L. COLAS NOUVELLE CALEDONIE, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 13]

[Localité 16]

Immatriculée au répertoire de RIDET - NOUVELLE CALÉDONIE sous le n° 0068270

Société COLAS POLSKA SPÓLKA, dénomination sociale complète COLAS POLSKA SPÓLKA Z ORANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA, société à responsabilité limitée de droit polonais, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 8]

[Adresse 9],

[Localité 17] (POLOGNE)

S.A.S.U. COLAS RAIL en son nom propre et venant aux droits de la société Société Technifer, et prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 14]

[Adresse 14]

[Localité 18]

Immatriculée au RCS de NANTERRE sous le n° 632049128

Société COLAS TRANSPORT, anciennement CONTAINER TRANSPORT, société anonyme de droit belge, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 15]

[Localité 19] (BELGIQUE)

S.A.S. DAMIANI, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 16]

[Localité 20]

Immatriculée au RCS de GRASSE sous le n° 416450328

S.A.S.U. GRANDS TRAVAUX DE L'OCEAN INDIEN prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 17]

[Adresse 17]

[Localité 21]

Immatriculée au RCS de sous le n° 323078006

Société COLAS SLOVAKIA, A.S, anciennement l'inierske stavby, a.s. (ISK), société par actions de droit slovaque, en son nom propre et venant aux droits de la société CESTY NISTRA A.S., prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 18]

[Localité 22] (SLOVAQUIE)

S.A.S.U. PERRIER TP en son nom propre et venant aux droits de la société BUISSON-CHAPUY, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 19]

[Localité 23]

Immatriculée au RCS de LYON sous le n° 778147801

S.A.S. TERSEN anciennement PICHETA, en son nom propre et venant aux droits de la société COSSON, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 20]

[Adresse 20]

[Localité 14]

Immatriculée au RCS de VERSAILLES sous le n° 317896652

S.A. BELLE ROCHE SABLAR société anonyme de droit belge, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 21]

[Localité 24] (BELGIQUE)

Immatriculée sous le n° 0414.982.727

E.U.R.L. RIBAL TRAVAUX PUBLICS prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 22]

[Adresse 22]

[Adresse 22]

[Localité 25]

Immatriculée au RCS de CAYENNE sous le n° 757501390

S.A. SIVIA'M, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 23]

[Adresse 23]

[Localité 26] ([Localité 26])

S.A. SNAF, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 24]

[Adresse 24]

[Localité 20]

Immatriculée au RCS de GRASSE sous le n° 955803085

S.A.R.L. SOCIETE DES CARRIERES DE CABASSOU, venant aux droits de la société BÉTON CONTRÔLE DU LITTORAL, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 25]

[Adresse 25]

[Localité 25]

Immatriculée au RCS de CAYENNE sous le n° 381068139

S.A.S.U. CMNE - CARRIERES & MATERIAUX NORD-EST anciennement Société des Carrières de l'Est, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 26]

[Localité 27]

Immatriculée au RCS de NANCY sous le n° 421185307

S.A.S. S.G.B.C.SOCIETE DES GRANULATS ET BETONS CORSES, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 27]

[Adresse 27]

[Localité 28]

Immatriculée au RCS d'AJACCIO sous le n° 339668535

S.A. SOCIETE D'ENTREPRISES GENERALES & D'EXPLOITATION DU CENTRE, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 28]

[Adresse 28]

[Localité 29]

Immatriculée au RCS de CHATEAURoux sous le n° 816520068

S.A.S. SOCIETE GENERALE DE TRAVAUX en son nom propre et venant aux droits de la société Colas Guadeloupe, et prise en la personne de son représentant

légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 29]

[Adresse 29]

[Localité 30]

Immatriculée au RCS de POINTE-A-PITRE sous le n° 303091227

E.U.R.L. SCPR RECYCLAGE, anciennement Société Industrielle Routière, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 30]

[Adresse 30]

[Localité 21]

Immatriculée au RCS de SAINT-DENIS-DE-LA-REUNION sous le n° 453812125

S.A.R.L. SOCIETE PARISIENNE DE MATERIAUX ENROBES prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 20]

[Localité 14]

Immatriculée au RCS de VERSAILLES sous le n° 662042753

S.A.S. PREMYS, anciennement BRUNEL DÉMOLITION en son nom propre et venant aux droits de la société FERRARI et prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 20]

[Localité 14]

Immatriculée au RCS de VERSAILLES sous le n° 323592881

S.A. RMCL SOCIETE ROUTIERE DU MASSIF CENTRAL ET DU LIMOUSIN, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 31]

[Localité 31]

Immatriculée au RCS d'AURILLAC sous le n° 406320085

S.A.S.U. SPAC en son nom propre et venant aux droits de la société SUBURBAINE DE CANALISATIONS ET DE GRANDS TRAVAUX, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 32]

[Adresse 32]

[Localité 32]

Immatriculée au RCS de BORDEAUX sous le n° 542064175

S.A. COLAS NOORD société anonyme de droit belge, anciennement VBG, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 33]

[Adresse 33]

[Localité 33] (BELGIQUE)

Immatriculée au RCS de sous le n° 0404.206.225

Société COLAS CENTRUM société anonyme de droit belge, anciennement WEG EN BOUW, prise en la personne de son représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 34]

[Localité 34] (BELGIQUE)

S.N.C. CARRIERES & MATERIAUX DE NORMANDIE anciennement CARRIÈRE BAUDOUIN, en son nom propre et venant aux droits de la société NEVEUX & CIE, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 20]

[Localité 14]

Immatriculée au RCS de VERSAILLES sous le n° 353156177

S.A.S. CARRIERES ET MATERIAUX DU GRAND OUEST en son nom propre et venant aux droits des sociétés GAÏA, ENTREPRISE HÉRAUT, FABRIMACO, GASCOGNE MATÉRIAUX (GAMA), ROUSSILLE, SOCIÉTÉ DES CARRIÈRES GOLBERY, SAS GEORGES CARRIÈRES, SNC ROUTIÈRE DELHOMMEAU et CARRIÈRES BONIN, et prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 35]

[Localité 35]

Immatriculée au RCS de NANTES sous le n° 537433187

S.A.S. CARRIERES & MATERIAUX SUD-EST anciennement CMCA, en son nom propre et venant aux droits des sociétés CONCASSAGE EXTRACTION RECYCLAGE ET FOURNITURES (CERF), CARRIÈRES ET TRAVAUX PUBLICS DE [Localité 36] et prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 36]

[Adresse 36]

[Localité 37]

Immatriculée au RCS d'AIX-EN-PROVENCE sous le n° 344843859

S.A. COLAS SA en son nom propre et venant aux droits des sociétés SCREG OUEST, CTPA CHAURAY TRAVAUX PUBLICS ET AGRICOLES, SCREG EST, FRITZ GOLLY, SCREG SUD-OUEST, SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DU BÂTIMENT ET DE TRAVAUX PUBLICS (SO.GE.BA.TP), DAVID ROUTES ET TP, SCRAP, SCREG SUD-EST, ENTREPRISE MERSCH, ETPR ' DOUMENC, SCREG NORD PICARDIE, SCREG ILE DE FRANCE NORMANDIE, SACER ATLANTIQUE, ERMTTP, SACER PARIS NORD-EST, SACER SUD-EST, ENTREPRISE DELMAS SA ET SOCIÉTÉ NOUVELLE ERT, et prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 37]

[Localité 5]

Immatriculée au RCS de PARIS sous le n° 552025314

S.A. COLAS BELGIUM, société de droit belge, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 33]

[Adresse 33]

[Localité 33] (BELGIQUE)

Immatriculée sous le n° 0434.888.612

Représentées par Me Francine HAVET, avocate au barreau de PARIS, toque : D1250

Assistées de Me Renaud CHRISTOL, SCP AUGUST DE BOUZY, avocat au barreau de Paris, toque : T04

INTIMÉE

Société MERCEDES-BENZ GROUP AG, anciennement DAIMLER AG, société par actions de droit allemand, représentée par son conseil d'administration (Vorstand), domicilié en cette qualité audit siège.

[Adresse 38]

[Localité 38](ALLEMAGNE)

Régistre des entreprises de STUTTGART (ALLEMAGNE) sous le numéro : HRB 19360

Représentée par Me François TEYTAUD de l'AARPI TEYTAUD-SALEH, avocat au barreau de Paris, toque : J125

Assistée par Me Constance BOCKET, avocate au barreau de PARIS et Hugo FLOTTES, avocat au barreau de PARIS, toque : R 1170

COMPOSITION DE LA COUR :

L'affaire a été débattue le 21 Janvier 2026, en audience publique, devant la Cour composée de :

Mme Brigitte BRUN-LALLEMAND, première présidente de chambre

M. Bertrand GOUARIN, conseiller

Mme Marie-Laure DALLERY, magistrate honoraire exerçant des fonctions juridictionnelles

qui en ont délibéré, un rapport a été présenté à l'audience par Mme Brigitte Brun-Lallemand, première présidente de

chambre dans les conditions prévues par l'article 804 du code de procédure civile.

Greffière, lors des débats : Mme Elisabeth Verbeke

ARRÊT :

- contradictoire

- par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile.

- signé par Mme Brigitte BRUN-LALLEMAND, première présidente de chambre et par Mme Yvonne TRINCA, greffière, présente lors de la mise à disposition.

SOMMAIRE :

Exposé du litige

FAITS ET PROCEDURE

Motivation

MOTIVATION

I. Sur l'annulation du jugement pour défaut d'impartialité du tribunal de commerce

II. Sur le bien-fondé de l'action en réparation du préjudice causé par les pratiques anticoncurrentielles

2.1 Le cadre juridique de de l'action

2.2 La faute

2.2.1 La nature de la faute retenue

2.2.2.1 Le marché en cause

2.2.2.2 Les pratiques collusives sanctionnées

2.2.2 La portée de l'autorité de la chose décidée

2.3. Le lien de causalité et le préjudice

2.3.1 La preuve

2.3.1.1 L'objet de la preuve et les modalités de caractérisation du préjudice et du lien de causalité

2.3.1.2 La portée probatoire des rapports de partie

2.3.1.3 Le standard de preuve

2.3.2 Les effets des pratiques et le lien de causalité

2.3.2.1 La notion de causalité

2.3.2.2 La caractérisation du lien causal

2.3.3 Le préjudice

2.3.3.1 Le surcoût

2.3.3.2 Le préjudice financier

III ' Sur les dépens et l'application de l'article 700 du code de procédure civile

PAR CES MOTIFS

* *

FAITS ET PROCEDURE

1. La cour est saisie de l'appel d'un jugement rendu le 27 octobre 2022 par le tribunal de commerce de Lyon dans le cadre d'une procédure indemnitaire consécutive à la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016 de la Commission européenne relative à une infraction unique et continue à l'article 101 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après « le TFUE ») et à l'article 53 de l'accord sur l'Espace économique européen (ci-après, « l'EEE »)

2. L'action en réparation a été engagée par les sociétés du groupe Colas à l'encontre des principaux groupes constructeurs de camions actifs dans l'EEE, en raison de leur participation à l'entente entre concurrents sanctionnée. Des accords transactionnels ayant été trouvés à hauteur d'appel, le litige est désormais circonscrit à la demande de dommages-intérêts formulée à l'égard de la société Mercedes-Benz Group AG.

Les parties

3. Les 42 sociétés énumérées en pages 1 à 6 de l'arrêt en qualité d'appelantes (ci-après, ensemble, « les sociétés du groupe Colas ») appartiennent au groupe Colas, intégré au groupe Bouygues. Elles interviennent, selon leur spécialisation, dans tous les secteurs liés à la construction et à l'entretien des infrastructures de transport (routier, aérien, ferroviaire, maritime), des aménagements urbains et de loisirs et des bâtiments pour professionnels ainsi qu'en matière de génie civil, d'étanchéité, de sécurité, de signalisation et de réseaux.

4. Pour les besoins de leurs activités, elles utilisent des camions de poids moyens et lourds notamment pour transporter les granulats de leurs lieux de production vers leur lieu de consommation, pour tracter les bennes d'enrobés à chaud ou encore pour les camions toupie qui transportent le béton prêt à l'emploi. Elles les achètent dans l'EEE, comptant ou en exécution d'un crédit-bail, aux constructeurs ou à leurs distributeurs, indépendants ou non.

5. La société de droit allemand Mercedes-Benz Group AG (anciennement dénommée Daimler AG) est la société de tête du groupe automobile allemand Mercedes-Benz qui développe, produit et vend des voitures pour particuliers, des véhicules utilitaires et des camions ainsi que leurs composants.

6. En France, pendant la période infractionnelle, l'activité du groupe -de l'ordre de 15 % du marché français- était assurée par la société Mercedes-Benz France, filiale à 100 % de Daimler AG, qui disposait d'une division dédiée à la vente des camions, Mercedes-France Trucks.

Les décisions de la Commission européenne

7. Le 20 septembre 2010, la société MAN SE et ses filiales ont présenté à la Commission européenne (ci-après, « la Commission ») une demande d'immunité et, à défaut, de réduction du montant des amendes. Entre le 28 janvier et le 10 février 2011, différentes sociétés des groupes Volvo/Renault, Daimler et Iveco ont formé la même demande. Différentes sociétés des groupes DAF, Daimler, Iveco, MAN et Volvo/Renault ont ultérieurement sollicité que l'enquête engagée par la Commission se poursuive dans le cadre d'une procédure de transaction.

8. Par décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016, qui n'a pas été frappée de recours, la Commission a retenu que, par leur collusion sur la tarification des prix bruts dans l'EEE pour les camions utilitaires moyens et poids lourds ainsi que sur le calendrier et la répercussion des coûts afférents à l'introduction de technologies de plus en plus strictes d'émission imposées par les normes Euro 3 à 6, les entreprises poursuivies ont volontairement remplacé les risques de la concurrence par une coopération ayant pour objet de supprimer l'incertitude quant à leurs comportements respectifs, les pratiques concertées suivant un objectif unique économique, la distorsion de l'établissement indépendant des prix dans l'EEE. Elle en a déduit qu'était constituée une infraction unique et continue à l'article 101 du TFUE et à l'article 53 de l'accord sur l'EEE, du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011 s'agissant notamment de Daimler AG.

9. Elle a en conséquence infligé, en individualisant la sanction au sein de chaque groupe, des amendes totales d'un montant total d'un peu plus de 2,9 milliards d'euros, dont 1 008 766 000 euros à la société Daimler AG, en tant que participant direct, ce montant n'incluant pas l'amende de 1,2 milliard d'euros infligée aux sociétés du groupe MAN qui ont bénéficié d'une immunité à raison de leur coopération dans le cadre de la procédure de clémence.

10. Le groupe Scania n'ayant présenté aucune proposition de transaction, la procédure s'est poursuivie de manière distincte à son égard. Par décision AT.39824-Trucks (C(2017)6467) du 27 septembre 2017, la Commission a constaté, en substance, que les sociétés du groupe Scania avaient enfreint les mêmes dispositions en prenant part du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011 à l'infraction imputée aux groupes DAF, Daimler, Iveco, MAN et Volvo/Renault. Elle leur a infligé une amende totale de 880 523 000 euros. Par arrêt du 1er février 2024 (C-251/22 P), la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après, « la CJUE ») a rejeté le pourvoi formé par les sociétés du groupe Scania contre l'arrêt du 2 février 2022 du Tribunal de l'Union européenne (ci-après, « le TUE ») qui avait rejeté le recours contre la décision de la Commission (T-799/17).

11. Il s'agit du plus important cartel jamais sanctionné par la Commission. Plus de 90 % des camions commercialisés pendant la période sont concernés ; le périmètre de l'entente comprend l'ensemble des pays de l'EEE (environ 30 millions de camions circulent sur les routes européennes) ; la période s'étend sur une durée de plus de treize ans.

Les actions indemnitaires consécutives (follow on) en France et en Europe

12. De nombreuses actions indemnitaires fondées sur ces décisions, impliquant des demandeurs tiers et ne concernant pas nécessairement l'intégralité des constructeurs condamnés au titre du public enforcement (action publique), ont été introduites en France et en Europe, certaines s'étant terminées par des transactions.

13. Saisis au titre du private enforcement (actions privées), les tribunaux de commerce de [Localité 39] et de [Localité 40] ont, dans des jugements rendus les 28 mars 2023, 23 novembre 2023 et 26 septembre 2024, d'une part, et les 29 mai 2024 et 9 janvier 2025, d'autre part, débouté les demandeurs, en relevant l'absence de preuve d'un lien de causalité entre les préjudices allégués et les fautes imputées aux constructeurs et/ou l'absence de démonstration d'un préjudice.

14. Selon leurs régimes juridiques propres, leurs standards probatoires et leurs choix d'appliquer ou non les dispositions de la directive 2014/104/UE du 26 novembre 2014, les juridictions des Etats membres de l'Union européenne saisies ont majoritairement adopté, dans des décisions parfois avant-dire droit ou non-définitives, des positions plus favorables aux demandeurs. Si des juridictions allemandes, italiennes et la Cour suprême autrichienne ont rejeté les prétentions qui leur étaient soumises faute de caractérisation d'un surcoût et d'un lien causal ou, au Portugal (Lisbonne), écarté la possibilité de présumer les effets des pratiques et l'existence d'un préjudice et ordonné de ce fait une expertise judiciaire, les juridictions espagnoles (dont la Cour suprême), à l'instar du Competition Appeal Tribunal anglais (ci-après, « le CAT »), ont retenu l'existence d'une faute en lien causal avec un surcoût minimal forfaitairement fixé à 5 % du prix d'achat pendant toute la période concernée. La Cour fédérale de justice allemande a retenu l'existence d'un lien de causalité entre les pratiques et les préjudices allégués qui demeurent à prouver dans leur étendue quand le tribunal de district d'Amsterdam a estimé dans une décision avant-dire droit que ce lien ne pouvait être exclu.

L'introduction de l'instance et le jugement entrepris

15. Souhaitant être indemnisées du préjudice résultant des pratiques anticoncurrentielles sanctionnées par la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016 de la Commission, les sociétés du groupe Colas, dont certaines ont depuis changé de dénomination sociale ou ont été absorbées, ont, par acte d'huissier de justice signifié le 23 novembre 2017, assigné les sociétés des groupes DAF, Iveco, MAN, Volvo/Renault et Scania ainsi que la société Daimler AG devant le tribunal de commerce de Lyon pour obtenir réparation de leur préjudice de surcoût.

16. Le tribunal de commerce de Lyon a, par jugement du 27 octobre 2022, rejeté l'intégralité des demandes en retenant en substance que la faute des constructeurs découlait de la décision de la Commission, que les demanderesses ne démontraient pas l'existence d'un surcoût et que le lien de causalité entre les pratiques sanctionnées et le préjudice allégué n'était pas démontré.

17. Il a, dans ces circonstances, statué ainsi qu'il suit :

- Ordonne la disjonction d'instance à l'égard des sociétés du groupe Scania, à savoir les sociétés Scania AB et Scania CV

AB ;

- Rejette la demande de mises hors de cause des sociétés Paccar, Fiat Chrysler devenue Stellantis, CNH Industrial NV, MAN SE et Volkswagen Truck & Bus GmbH devenues Traton ;
- Rejette la demande de mises hors de cause des sociétés Daimler, AB Volvo, Volvo Group Central Europe ;
- Déboute les demanderesse de l'ensemble de leurs demandes, fins et prétentions ;
- Condamne les demanderesse solidairement à payer au titre des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile :
 - . à la société Daimler AG la somme de 40 000 € ;
 - . à l'une ou l'autre des sociétés Fiat Chrysler NV devenue Stellantis, CNH Industrial NV, Iveco SPA, Iveco Magirus AG la somme de 40 000 € ;
 - . à l'une ou l'autre des sociétés Paccar, DAF Truck Deutschland, DAF Truck NV la somme de 40 000 € ;
 - . à l'une ou l'autre des sociétés AB Volvo, Volvo Lastagnar AB, Renault Trucks SASU, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH la somme de 40 000 euros ;
 - . à l'une ou l'autre des sociétés MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, Volkswagen Truck & Bus GmbH la somme de 40 000 € ;
- Dit qu'il n'y a pas lieu d'ordonner l'exécution provisoire de la présente décision ;
- Condamne les sociétés Colas aux entiers dépens de l'instance.

L'appel et les prétentions des parties

18. Par déclaration reçue au greffe le 10 février 2023 rectifiée le 13 février 2023, les sociétés du groupe Colas ont interjeté appel de ce jugement.

19. Par ordonnance du 16 janvier 2024, le conseiller de la mise en état a constaté le désistement des intimées de leur fin de non-recevoir tirée du défaut de qualité à former appel de certaines sociétés appelantes.

20. A l'issue d'un important débat contradictoire à hauteur d'appel, au cours duquel appelantes et intimées ont notamment produit et discuté des expertises économiques de partie, des accords ont pu être trouvés, mettant fin au différend. Les sociétés du groupe Colas se sont désistées de leur appel à l'encontre, successivement, des sociétés du groupe Volvo/Renault, puis du groupe DAF, du groupe MAN et enfin du groupe Iveco par conclusions déposées les 30 juillet 2025, 14 octobre, 25 novembre 2025 et 19 janvier 2026. Ces intimées ont accepté sans réserve les désistements et se sont réciproquement désistées de leurs prétentions à l'encontre des sociétés du groupe Colas par conclusions communiquées les 1er août, 15 octobre, 8 décembre 2026 et 19 janvier 2026. Ceci a conduit le conseiller de la mise en état à rendre des ordonnances de désistement constatant l'extinction de l'instance et le dessaisissement de la cour le 17

septembre 2015, puis après révocations des ordonnances de clôture successivement prises, les 5 novembre, 10 décembre 2025 et 21 janvier 2026. L'instance ne se poursuit plus désormais qu'à l'égard de la société Mercedes-Benz Group AG.

21. Aux termes de leurs dernières conclusions notifiées par la voie électronique le 12 novembre 2025, les sociétés du groupe Colas demandent à la cour, au visa des articles 101 du TFUE, 1240 du code civil et 6§1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (ci-après, « la CESDH ») :

- d'annuler le jugement du tribunal de commerce de Lyon du 27 octobre 2022 en raison du doute légitime sur l'impartialité de la juridiction qui l'a prononcé ;

- d'évoquer le fond du litige, et statuant à nouveau, de condamner la société Mercedes-Benz Group AG à payer les sommes suivantes à titre de dommages et intérêts en réparation du préjudice qu'elle a causé aux sociétés du groupe Colas :

. 884 984 euros à la société Colas France (anciennement Colas Centre Ouest) ;

. 13 656 euros à la société Carrières et Matériaux du Grand Ouest ;

. 9 749 euros à la société Axima (anciennement Axima Centre) ;

. 966 euros à la société Aximum ;

. 9 459 euros à la Société Routière du Massif central et du Limousin ;

. 29 768 euros à la société Carrières & Matériaux Sud-Est (anciennement CMCA) ;

. 629 815 euros à la société Colas Limited ;

. 81 722 euros à la société Damiani ;

. 41 603 euros à la société Perrier TP ;

. 64 417 euros à la société Colas Noord (anciennement VBG) ;

- à titre subsidiaire :

. d'infirmier le jugement du tribunal de commerce de Lyon du 27 octobre 2022 en ce qu'il a débouté les sociétés du groupe Colas de l'ensemble de leurs demandes et les a condamnées solidairement à verser la somme de 40 000 euros à la société Daimler AG au titre de l'article 700 du code de procédure civile, ainsi qu'aux entiers dépens ;

. de confirmer le jugement du tribunal de commerce de Lyon du 27 octobre 2022 dans toutes ses autres dispositions ;

. statuant à nouveau, de condamner la société Mercedes-Benz Group AG à payer les sommes visées à titre principal à titre de dommages et intérêts en réparation du préjudice qu'elle a causé aux sociétés du groupe Colas ;

- en tout état de cause, de condamner la société Mercedes-Benz Group AG à payer à l'ensemble des sociétés du groupe Colas la somme de 25 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile et aux entiers dépens.

22. Aux termes de ses dernières conclusions notifiées par la voie électronique le 2 décembre 2025, la société Mercedes-Benz Group AG demande à la cour, au visa des articles 6§1 de la CESDH, 1240 du code civil et 32, 122, 546, 547, 549 et 564 du code de procédure civile, de :

- à titre principal :

. rejeter la demande des sociétés du groupe Colas visant à obtenir l'annulation du jugement rendu par le tribunal de commerce de Lyon, dont il est interjeté appel, pour défaut d'impartialité ;

. confirmer le jugement rendu par le tribunal de commerce de Lyon du 27 octobre 2022, en particulier en ce qu'il a débouté les sociétés du groupe Colas de l'ensemble de leurs demandes à l'égard de la société Mercedes-Benz Group AG (dénommée Daimler AG en première instance) ;

- à titre subsidiaire, dans l'hypothèse où la cour viendrait à annuler le jugement de première instance, statuant à nouveau, débouter les sociétés du groupe Colas de l'ensemble de leurs demandes à l'égard de Mercedes-Benz Group AG ;

- à titre infiniment subsidiaire, débouter les sociétés du groupe Colas de leurs demandes indemnitaires portant sur des factures autres que les seules factures produites qui concernent des véhicules neufs de marque Mercedes-Benz, hors véhicules à usage spécial ;

- en toute hypothèse, condamner solidairement les sociétés du groupe Colas à verser à la société Mercedes-Benz Group AG la somme de 50 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile et aux entiers dépens.

23. Conformément à l'article 455 du code de procédure civile, la cour renvoie à la décision entreprise et aux conclusions visées pour un exposé détaillé du litige et des moyens des parties.

24. L'ordonnance de clôture a été rendue le 21 janvier 2026 avant l'ouverture des débats.

L'audience

25. Un rapport d'audience, n'engageant ni les parties ni la juridiction, a été préalablement élaboré et communiqué dans le cadre du protocole du 18 mars 2022 établi entre la cour d'appel de Paris et l'ordre des avocats du barreau de Paris afin d'organiser les plaidoiries pour les concentrer, après un rappel des faits constants et pertinents ainsi qu'un exposé synthétique et non exhaustif des moyens en débat, sur les éléments essentiels et complexes méritant des explications spécifiques éclairant les écritures des parties et les rapports économiques qu'elles produisent.

26. L'audience de plaidoirie s'est, sur proposition de l'ensemble des parties, tenue le 21 janvier 2026 de manière séquentielle autour des 4 thèmes suivants : propos introductifs, pratiques et portée de la décision de la Commission et autres jugements rendus dans le cadre de procédures indemnitaires consécutives ; marché des camions (circuit de distribution et mécanismes de formation des prix) ; lien de causalité ; préjudice (surcote ; contrefactuel et répercussion).

*

* *

MOTIVATION

27. A titre liminaire, la cour rappelle que, conformément à l'article 954 du code de procédure civile, elle ne statue que sur les prétentions énoncées au dispositif des dernières conclusions déposées et n'examine les moyens à leur soutien que s'ils sont invoqués dans la discussion, les parties devant reprendre, dans leurs dernières écritures, les prétentions et moyens précédemment présentés ou invoqués dans leurs conclusions antérieures et étant à défaut réputées les avoir abandonnés. Or la société Mercedes-Benz Group AG ne reprend pas, au dispositif de ses dernières écritures, ses fins de non-recevoir tirées du défaut de qualité pour interjeter appel et de la présentation de demandes nouvelles en cause d'appel de certaines sociétés appelantes. Aussi, ces moyens de défense ne sont plus en débat.

I ' Sur l'annulation du jugement pour défaut d'impartialité du tribunal de commerce

Moyens des parties

28. Au soutien de leur demande d'annulation de la décision de première instance, Les sociétés du groupe Colas exposent, en particulier au visa de l'article 6§1 de la CESDH, que le tribunal de commerce n'a pas été impartial. Elles soulignent qu'il a rendu sa décision dans une formation exceptionnelle de cinq juges consulaires sans que celle-ci ait été préalablement annoncée dans l'ordonnance initiale ou modificative fixant la répartition dans les chambres et services du tribunal des présidents de chambre et juges composant le tribunal au sens de l'article R. 722-16 du code de commerce ou par message adressé aux parties avant l'audience. Elles n'ont dans ces circonstances pas eu connaissance, au sens de l'article 342 du code de procédure civile, avant le prononcé de la décision entreprise, que l'un des juges, monsieur [H] [O], avait après avoir dirigé le Truck Center de [Localité 40] du groupe Daimler dont l'activité de commercialisation de véhicules utilitaires et de poids lourds s'étendait sur le territoire du Rhône et du nord de l'Isère, été le directeur général de la société Mercedes-Benz VI [Localité 40] de 2005 à 2014, date de son départ en retraite après 35 années d'activité au sein du groupe.

29. Elles observent que l'intéressé en a été salarié pendant toute la durée du cartel maintenu du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011 et que la subordination impliquée par cette qualité, aggravée par sa longévité dans l'entreprise qui implique un attachement et un sentiment d'appartenance forts, suffit, peu important que ses fonctions aient cessé au jour de l'introduction de l'instance et qu'elles aient été exercées pour le compte d'une filiale, à fonder un doute légitime sur son impartialité apparente ou objective sans égard pour sa conduite personnelle effective appréciée concrètement. Elles ajoutent que leur soupçon est d'autant plus sérieux que la concession lyonnaise qu'il dirigeait était particulièrement importante pour la distribution des camions Mercedes-Benz en France, au moins un camion y ayant d'ailleurs été acheté par une société du groupe Colas en 2008 (facture 2217). Elles précisent que la disparition de toute subordination n'implique pas celle des liens financiers qu'un cadre dirigeant retraité peut entretenir avec son ancien employeur

(complémentaire santé, complémentaire retraite'). Elles soutiennent que ni la satisfaction de certaines demandes ni la collégialité ne sont de nature à lever leur doute raisonnable, et ce d'autant que l'influence personnelle de ce juge consulaire était visible dans le montant anormalement élevé des condamnations au titre des frais irrépétibles et dans les termes employés dans le jugement sur le lien entre les prix bruts et nets des camions qui, quoique décisifs dans le raisonnement du tribunal et traduisant une connaissance intime du secteur, ne figuraient ni dans les écritures des parties ni dans les rapports économiques qu'elles avaient produits.

30. Elles versent enfin aux débats (pièce n°91) une ordonnance du 30 juillet 2025 dans laquelle la première présidente de la cour d'appel de Lyon a considéré, pour des raisons identiques en substance à celles soutenues dans le présent dossier, qu'« il existe un doute sérieux sur l'impartialité du TAE de Lyon dans son ensemble pour juger des affaires dites du Cartel des camions », la circonstance que ni le président de ce tribunal, ni les juges consulaires qui y siègent, alors qu'ils connaissaient le passé professionnel de l'intéressé, n'aient relevé le conflit d'intérêt remettant en cause l'impartialité de la juridiction dans son ensemble.

31. En réponse, la société Mercedes-Benz Group AG rappelle que l'impartialité du juge est présumée et que les soupçons de partialité doivent être objectivement justifiés par des éléments concrets. Elle explique que l'identification d'un lien entre un juge et une partie, qui doit exister au moment de l'instance pour caractériser un conflit d'intérêts et constituer une cause de récusation au sens de l'article L. 111-6 du code de l'organisation judiciaire, n'est pas suffisante pour fonder un doute légitime sur son impartialité objectivement appréciée. Elle soutient ainsi que le seul fait que monsieur [H] [O] ait exercé des fonctions de direction dans une filiale lyonnaise du groupe Mercedes-Benz huit ans avant l'audience, qu'il ne présidait pas, ne fonde pas le doute allégué, la persistance de liens entre celui-là et celui-ci n'étant pas prouvée par les sociétés du groupe Colas. Elle estime que la collégialité élargie mise en 'uvre et que le serment prêté par les juges consulaires sont des gages suffisants de l'impartialité de la juridiction. Elle observe par ailleurs que cette juridiction a accueilli certaines prétentions des sociétés du groupe Colas et relève que les termes de sa décision, usuels pour des magistrats élus jouissant de l'expérience professionnelle visée par l'article L. 723-4, 5° du code de commerce, ne révèle pas l'influence déterminante de monsieur [H] [O], la motivation détaillée et exhaustive du jugement s'appuyant sur les critiques des parties. Elle indique enfin que le quantum des indemnités allouées sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile est adapté aux diligences accomplies ainsi qu'à la complexité et à la durée de l'affaire et est conforme aux montants habituellement octroyés dans les actions en follow-on.

Réponse de la cour

32. En application de l'article 6§1 « Droit à un procès équitable » de la CESDH, toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable, par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera, soit des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil, soit du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle.

33. Le juge national est tenu, dès lors qu'une partie invoque une liberté protégée par cette Convention, qui a valeur supra légale en vertu de l'article 55 de la Constitution et est d'application directe, de procéder à un contrôle de conventionnalité des dispositions internes opposées (en ce sens, selon une position constante depuis Cass. Ch. mixte, 24 mai 1975, n° 73-13.556, Ass. plén., 15 avril 2011, n° 10-17.049, 10-30.313 et 10-30.316), telles qu'elles sont édictées ou appliquées dans le litige (en ce sens, Cour européenne des droits de l'Homme, ci-après, « la CEDH », 16 janvier 2018, Charron et autre c. France, n° 22612/15). Le contrôle opéré ne se traduit pas par une interprétation conforme des

dispositions attaquées, mais par un contrôle de normes ayant pour effet la paralysie de la norme interne affectant de manière disproportionnée la liberté garantie, ici par son application au litige.

34. Le droit à un procès équitable garanti par l'article 6§1 de la CESDH commande l'examen de l'affaire par un tribunal indépendant et impartial, caractères étroitement liés susceptibles d'appréciation commune, identique pour les juges professionnels ou non professionnels (CEDH, *Cooper c. Royaume-Uni*, 16 décembre 2003, n° 48843/99, §123). L'impartialité, qui se définit par l'absence de préjugé ou de parti pris, doit être appréciée d'une part subjectivement, en tenant compte de la conviction personnelle et du comportement du juge et en recherchant s'il a manifesté un parti pris ou un préjugé personnel dans le cas d'espèce, l'impartialité d'un magistrat étant présumée jusqu'à preuve contraire, et d'autre part objectivement, en déterminant si le tribunal offrait, notamment à travers sa composition, des garanties suffisantes pour exclure tout doute légitime quant à son impartialité. Faute de frontière hermétique les séparant, ces deux démarches sont complémentaires, la condition d'impartialité objective fournissant une garantie importante supplémentaire dans l'hypothèse où le renversement de la présomption d'impartialité subjective est difficile à opérer (CEDH, 23 avril 2015, *Morice c. France*, n° 29369/10, §73 à 75).

35. L'appréciation objective, qui est ici seule en débat malgré l'évocation à titre d'illustration des termes du jugement et du quantum des frais irrépétibles, porte, indépendamment de la conduite personnelle du juge, sur les faits vérifiables qui autorisent légitimement à suspecter sa partialité, l'optique de la partie concernée devant être considérée sans toutefois être décisive : l'élément déterminant réside dans la justification objective de ses appréhensions, en particulier au regard de la nature et du degré des liens, notamment hiérarchiques, entre le juge et d'autres acteurs de la procédure. A cet égard, les apparences, dont dépend la confiance que les tribunaux d'une société démocratique se doivent d'inspirer aux justiciables, peuvent revêtir de l'importance (même arrêt, §76 à 78, qui illustre son raisonnement par l'adage anglais *Justice must not only be done, it must also be seen to be done*).

36. Dans son arrêt du 14 décembre 2023, *Syndicat national des journalistes c. France* (n° 41236/18, §45 et 46), la CEDH ajoute que l'obligation pour tout juge dont on peut légitimement craindre un manque d'impartialité de se déporter est d'autant plus importante lorsque le requérant n'a pas été informé de la composition de la formation de jugement et qu'il n'a donc pu contester la présence d'un juge ni soulever la question de l'impartialité à ce titre. Elle précise en outre que, compte tenu du secret des délibérations et de l'impossibilité de connaître l'influence réelle d'un juge au sein d'une composition donnée, le nombre de magistrats ayant siégé n'est pas déterminant au regard de la question de l'impartialité objective sous l'angle de l'article 6§1 de la CESDH. Elle rappelle enfin que le fait qu'un magistrat côtoie, à l'occasion de réunions ou d'événements scientifiques sans lien avec une affaire donnée, les représentants d'une partie à cette affaire n'est pas à elle seule de nature à causer des appréhensions objectivement justifiées à la partie adverse, mais que lorsqu'un juge a eu des relations professionnelles régulières, étroites et rémunérées avec l'une des parties à la procédure, ces circonstances justifient objectivement la crainte de l'autre partie qu'il n'ait pas l'impartialité requise.

37. Dans ce cadre, les textes internes définissant les cas de récusation des juges ou de conflit d'intérêts n'épuisent pas les hypothèses de partialité subjective ou objective, d'appréhension globale et concrète dans chaque litige. Et, sauf à priver par anticipation d'effet les dispositions de l'article 6§1 de la CESDH, l'existence de garanties institutionnelles n'excluent pas à elles seules la légitimité d'un soupçon de partialité objective ou subjective. Ainsi en est-il du serment prêté conformément à l'article L. 722-7 du code de commerce par tout juge consulaire, la CEDH n'y faisant référence que comme un élément d'appréciation parmi d'autres (CEDH, 10 juin 1996, *Pullar c. Royaume-Uni*, n° 22399/93, §40) ou du caractère collégial de la formation, la force de conviction d'un de ses membres pouvant à elle seule, lors d'une délibération par ailleurs secrète, bouleverser les équilibres et faire basculer une majorité.

38. Au cas présent, monsieur [H] [O], juge consulaire composant la formation du tribunal ayant rendu le jugement entrepris, a été salarié du groupe Daimler Chrysler, né de la fusion de Daimler-Benz et de Chrysler, pendant 35 ans (pièce n°33 des appelantes) et a :

- dirigé le Truck Center Daimler situé à [Localité 40], « métropole dynamique, carrefour du grand Sud-Est, qui est un point stratégique pour l'ensemble [des] marques du groupe », et dont l'activité, qui couvre le territoire du Rhône ainsi que le Nord de l'Isère, a doublé en 5 ans selon l'article La stratégie du réseau de Daimler Chrysler publié le 11 mars 2004 sur le site d'entreprise media.mercedes-benz.fr (pièce n°73 des appelantes) ;

- été nommé le 31 octobre 2005 directeur général de la SAS Mercedes-Benz VI [Localité 40], devenue la SAS Daimler Truck Retail [Localité 40] le 1er décembre 2022 (pièces 29 et 30 des appelantes), fonctions qu'il a occupées jusqu'à son départ en retraite le 1er juillet 2014 (pièces n°31 et 32 des appelantes).

39. Ainsi, l'intéressé a mené l'intégralité de sa carrière au sein d'un groupe dont la société mère, Daimler AG (devenue Mercedes-Benz Group), a été reconnue auteure des pratiques anticoncurrentielles sanctionnées par la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016. Il était, pendant la période infractionnelle, à la tête d'une filiale de distribution d'importance pour le réseau qui a vendu en 2008 un camion à l'une des sociétés du groupe Colas (facture 2217 des appelantes désignant SCREG Sud Est). Or, les pratiques litigieuses, qui ont impliqué les instances dirigeantes et les cadres intermédiaires des groupes, y compris quand les échanges d'informations étaient organisés à compter de 2004 au sein des filiales allemandes, participaient de la mise en 'uvre d'un projet global couvrant l'intégralité de l'EEE (cf. infra §63 à 71).

40. Monsieur [H] [O], élu aux fonctions bénévoles de juge consulaire à la fin de sa vie professionnelle, n'exerçait plus aucune activité au sein du groupe Daimler depuis près de huit ans lorsqu'il a entendu puis jugé l'affaire, que l'entité lyonnaise qu'il dirigeait n'est pas désignée comme participante directe à l'infraction et que les sociétés du groupe Colas n'apportent pas d'élément susceptible de démontrer la persistance de liens économiques ou juridiques entretenus avec le groupe. Néanmoins, la durée de sa subordination à l'égard de son ancien employeur et la constance de son engagement jusqu'à son départ à la retraite, à l'issue d'un parcours ascendant dans des fonctions managériales, sont objectivement de nature à favoriser la persistance d'un sentiment d'appartenance et le maintien d'une loyauté après son départ de l'entreprise et, partant, à le priver de la distanciation requise, la connaissance approfondie par l'intéressé du secteur, mais au travers de ce prisme unique, pouvant constituer à cet égard un biais supplémentaire.

41. De telles circonstances, aggravées par sa présence pendant la période des pratiques au sein d'une filiale de la société mère destinataire de la décision de la Commission, fondent un soupçon légitime et objectivement étayé des sociétés du groupe Colas sur l'impartialité du tribunal, peu important qu'il ne se soit pas effectivement concrétisé dans des prises de position de monsieur [H] [O] formalisées dans le jugement ou hors débat. Il n'est pas levé par :

- la qualité alléguée de la rédaction du jugement ainsi que l'éventuelle pertinence de sa motivation et l'accueil de certains moyens des sociétés du groupe Colas, celles-ci ayant été déboutées de l'intégralité de leurs demandes au fond ;

- l'intégrité personnelle supposée de monsieur [H] [O], laquelle est indifférente pour apprécier son impartialité objective ;

- l'écoulement du temps depuis son départ de l'entreprise. Ce délai n'exclut pas en soi une apparence de conflit d'intérêts ainsi que le relève la Recommandation 2/2022 du collège de déontologie placé auprès du Conseil national des tribunaux de commerce (pièce n°34 des appelantes) en dépit des limites temporelles de la déclaration d'intérêts prévue par l'article L. 722-21 du code de commerce. Surtout, le fait que l'intéressé ait dirigé une filiale stratégique de la société destinataire pendant la commission des pratiques anticoncurrentielles prive de pertinence les moyens tirés de l'absence

d'actualité des liens juridiques et économiques litigieux induite par la lettre de l'article L. 111-6 du code de l'organisation judiciaire et des décisions de la Commission nationale de discipline des juges des tribunaux de commerce.

42. Aussi, le tribunal n'offrait pas, au regard de sa composition, des garanties apparentes suffisantes pour exclure tout doute légitime quant à son impartialité, constat qui justifie le prononcé de son annulation sans caractérisation d'un grief distinct de l'atteinte au droit défini par l'article 6§1 de la CESDH.

43. Il appartient à la cour de statuer en vertu de l'effet dévolutif du recours, l'appel remettant, en application de l'article 561 du code de procédure civile, la chose jugée en question devant la juridiction d'appel, pour qu'il soit statué à nouveau en fait et en droit. Cette dévolution s'opère sur le tout en application de l'alinéa 2 de l'article 562 du même code et la cour est tenue de se prononcer au fond sans possibilité de renvoi de l'affaire devant le tribunal et sans avoir à confirmer ou infirmer le jugement attaqué.

II - Sur le bien-fondé de l'action en réparation du préjudice causé par les pratiques anticoncurrentielles

2.1 - Le cadre juridique de l'action

44. Conformément aux articles 12 et 16 du code de procédure civile, le juge tranche le litige conformément aux règles de droit qui lui sont applicables et doit donner ou restituer dans le respect du principe de la contradiction leur exacte qualification aux faits et actes litigieux sans s'arrêter à la dénomination que les parties en auraient proposée.

45. Les parties, à la suite du tribunal, s'accordent sur l'inapplicabilité au litige des dispositions de la directive 2014/104/UE du 26 novembre 2014 et des articles L. 481-1 et suivants et R. 481-1 et suivants du code de commerce créés par l'ordonnance n° 2017-303 du 9 mars 2017 la transposant, raisonnement qui ne peut cependant être approuvé en ce qu'il s'appuie exclusivement sur les dispositions nationales de transposition et le principe de non-rétroactivité et est donc partiellement infondé, en particulier pour les règles procédurales.

46. Si les dispositions des directives, mêmes lorsqu'elles réunissent les critères requis pour produire un effet direct, ne peuvent pas, conformément à l'article 288 du TFUE, être directement invoquées dans des litiges opposant des particuliers (Cour de justice des Communautés européennes, ci-après « CJCE », Paola Faccini Dori c. Recreb Srl, 14 juillet 1994, C-91/92, §23 à 25), les juridictions nationales sont tenues d'interpréter leur droit national antérieur ou postérieur, y compris en ses dispositions de transposition à la lumière de la directive et de sa finalité pour atteindre le résultat qu'elle fixe (CJCE, 5 octobre 2004, Pfeiffer e.a., C-397/01 à C-403/01, §113 à 115 et 119, et CJCE, Marleasing SA c. La Comercial Internacional de Alimentacion, 13 novembre 1990, C-106/89, §8). Palliatif à l'absence d'effet direct horizontal des directives, cette obligation d'interprétation conforme naît le lendemain de l'expiration du délai de transposition de la directive. Dans son arrêt Volvo AB et DAF Trucks NV c. RM du 22 juin 2022 (C-267/20, §77) la Cour de justice a résumé sa jurisprudence constante ainsi : « dans le cadre d'un litige entre particuliers [], la juridiction nationale est tenue, le cas

échéant, d'interpréter le droit national, dès l'expiration du délai de transposition d'une directive non transposée, de façon à rendre la situation en cause immédiatement compatible avec les dispositions de cette directive, sans toutefois procéder à une interprétation *contra legem* du droit national ». Et, dans l'hypothèse d'une transposition tardive, la date à laquelle les mesures nationales de transposition entrent effectivement en vigueur dans l'Etat membre concerné ne constitue pas le critère pertinent, sauf à remettre gravement en cause la pleine efficacité du droit communautaire ainsi que son application uniforme (CJCE, 4 juillet 2006, Adeneler, C-212/04 ; §113 à 116 et 121).

47. La France ayant transposé la directive 2014/104/UE du 26 novembre 2014 plusieurs mois après la date prévue, seul son article 22 fixant son champ d'application *ratione temporis* est pertinent, à l'exclusion des dispositions transitoires de l'ordonnance n° 2017-303 du 9 mars 2017. La CJUE a interprété ce texte en distinguant les dispositions substantielles, soumises au principe de non-rétroactivité, et procédurales, applicables aux instances introduites à compter du 26 décembre 2014. Aux termes des arrêts *Cogeco Communications Inc.* du 28 mars 2019 (C-637/17, §25 à 30) et *Volvo* précité de la CJUE, les règles procédurales régissent, comme le prévoit l'article 12 de l'ordonnance n° 2017-303 du 9 mars 2017, les actions introduites à compter du 26 décembre 2014, quand l'application des règles substantielles dépend, non de la date d'entrée en vigueur des dispositions de transposition, mais de celle de l'acquisition de la situation qu'elles saisissent (i.e. la situation juridique ou le fait identifié par la directive comme déclenchant l'application de la règle nouvelle) : si celle-ci est acquise au jour de l'entrée en vigueur de la directive, le droit antérieur s'applique ; à défaut, le droit nouveau régit le litige. En cas de transposition dans l'ordre interne postérieure à l'expiration du délai de transposition il convient de vérifier si la situation en cause au principal était acquise avant l'expiration du délai de transposition de la directive ou si elle continue à produire ses effets après l'expiration de ce délai.

48. Les solutions acquises en droit positif, définies par les arrêts successifs de la CJUE, sont ainsi les suivantes :

- l'article 9§1 de la directive, qui institue une présomption irréfragable relative à l'existence d'une infraction au droit de la concurrence est une règle de fond revêtant une nature substantielle. La concernant, la situation en cause est acquise dès lors que la décision concernée est devenue définitive (*Repsol Comercial de Productos Petroliferos SA* du 20 avril 2023, C-25/21). Aussi, la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016 étant devenue définitive au sens de l'article 263 du TFUE avant le 27 décembre 2016, date d'expiration du délai de transposition, la directive, comme les dispositions nationales de transposition, n'est pas applicable *ratione temporis* au litige ;

- l'article 17§1 de la directive 2014/104 est une disposition procédurale. Relève de son champ d'application temporel un recours en dommages et intérêts qui, bien que portant sur une infraction au droit de la concurrence qui a pris fin avant l'entrée en vigueur de cette directive, a été introduit après le 26 décembre 2014 et après l'entrée en vigueur des dispositions la transposant dans le droit national. En revanche, son article 17§2, selon lequel il est présumé simplement que les infractions commises dans le cadre d'une entente causent un préjudice, constitue une disposition substantielle. Pour la mise en 'uvre de ce texte, la situation dont l'acquisition déclenche l'application de la règle est l'existence d'une entente, le juge national devant ainsi vérifier si la date à laquelle celle-ci a pris fin précède ou non la date d'expiration du délai de transposition (arrêt *Volvo* précité). Dès lors, la pratique sanctionnée, débutée en janvier 1997, ayant cessé le 18 janvier 2011, la présomption simple de préjudice n'est pas applicable au litige, tandis que la faculté d'estimation du préjudice est offerte à la juridiction de jugement. Les sociétés du groupe Colas, qui ne prétendent pas que la quantification de leur préjudice est pratiquement impossible ou excessivement difficile sur la base des éléments de preuve disponibles, n'en sollicitent toutefois pas le bénéfice, la seule persistance d'incertitudes, inhérentes au contentieux de la responsabilité et qui résultent de l'affrontement d'arguments et d'expertises dans le cadre du débat contradictoire, ne caractérisant pas le degré de complexité dans l'évaluation du préjudice requis pour permettre l'application de l'estimation judiciaire prévue à l'article 17§1 (CJUE, *Traficos Manuel Ferrer SL* du 16 février 2023, C-

312/21, §52 et 53).

49. Les sociétés du groupe Colas ne contestent pas supporter la charge de la preuve de la non-répercussion du surcoût, position qui est conforme à la nature substantielle de la règle posée par l'article 13 de la I. Il leur convient d'établir qu'elles n'ont pas répercuté le surcoût né d'une entente sur leurs propres clients (en ce sens, Com., 15 juin 2010, n° 09-15.816, 15 mai 2012, n° 11-18.495, et Com., 19 octobre 2022, n° 21-19.197, déjà cité).

50. Les conséquences de la non-applicabilité des présomptions de faute et de préjudice et de non-répercussion du surcoût doivent être appréciées à l'aune des principes d'effectivité du droit de l'Union et d'équivalence rappelés à l'article 4 de la directive 2014/104/UE du 26 novembre 2014 (CJCE Courage, 20 septembre 2001, C-453/99, §26 ; CJCE, Manfredi, 13 juillet 2006, C-295/04 et C-298/04, §61 à 64 ; CJUE, 5 juin 2014, Kone e.a., C-557/12, §25). En l'absence de débat sur ce point, la cour précise que les règles découlant du principe de réparation intégrale, réaffirmé à l'article 3 de la directive dont les dispositions de transposition doivent recevoir application immédiate en ce qu'il est la confirmation de la jurisprudence de la CJUE (arrêt Traficos Manuel Ferrer SL déjà cité, §35), font partie intégrante du droit interne antérieur et qu'elles sont conformes aux principes d'effectivité et d'équivalence.

51. C'est en considération de ces règles que, la faute établie, le préjudice allégué et le lien de causalité l'unissant à celle-ci doivent être appréciés au sens de l'article 1382 du code civil (devenu 1240 à compter du 1^{er} octobre 2016 conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016), la charge de leur preuve étant supportée par les sociétés du groupe Colas au sens des articles 1315 (devenu 1353) du code civil et 9 du code de procédure civile.

2.2 - La faute

52. A titre préliminaire, la cour rappelle qu'ainsi que le précise la Communication de la Commission relative aux procédures de transaction engagées en vue de l'adoption de décisions en vertu des articles 7 et 23 du Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil dans les affaires d'entente, la Commission, pour garantir l'exercice effectif des droits de la défense, doit, avant d'adopter une décision finale, recueillir le point de vue des parties sur les griefs formulés à leur égard ainsi que sur les éléments de preuve fournis à l'appui et en tenir compte en modifiant son analyse préliminaire, les parties qui acceptent de poursuivre la procédure de transaction confirmant nécessairement que la communication des griefs correspond à la teneur de leurs propositions de transaction (§24 et 26). Les faits caractérisant les pratiques, leur qualification juridique, le rôle de chacun et la durée de sa participation ont ainsi été reconnus « en termes clairs et sans équivoque » par les destinataires après une discussion contradictoire, ce que rappelle la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016 (§3 et 43).

53. Et, aux termes de l'article 16§1 « Application uniforme du droit communautaire de la concurrence » du Règlement n°1/2003 du 16 décembre 2002, lorsque les juridictions nationales statuent sur des accords, des décisions ou des pratiques relevant de l'article 81 ou 82 du Traité (devenus 101 et 102 du TFUE) qui font déjà l'objet d'une décision de la Commission, « elles ne peuvent prendre de décisions qui iraient à (son) encontre ».

54. Cette disposition, inspirée par le respect du principe général de sécurité juridique et reprenant la position dégagée par la CJUE alors CJCE dans son arrêt Masterfoods du 14 décembre 2000 (C-344/98, §51 et 52), et dont l'application n'est pas contestée au cas présent, consacre la primauté des décisions de la Commission : celles-ci, qu'elles portent ou non condamnation, s'imposent aux juridictions nationales qui ne peuvent considérer licite une pratique qualifiée d'anticoncurrentielle par la Commission, et inversement.

55. Aussi, les infractions à la législation communautaire constatées par une décision définitive de la Commission constituent des fautes civiles au sens de l'article 1382 (devenu 1240) du code civil (solution par ailleurs déjà posée par Com. 13 septembre 2017, n° 16-10.327). Ainsi que le précise le TUE dans son arrêt Martinair Holland NV du 16 décembre 2015 (T-67/11), c'est par le dispositif de ses décisions que la Commission indique la nature et l'étendue des infractions qu'elle sanctionne.

2.2.1 - La nature de la faute retenue

Moyens des parties

56. Les sociétés du groupe Colas exposent que, si la grande variété des camions et de leurs options permet leur adaptation aux besoins du client, leur fonction et leur utilité sont identiques : transporter du fret, des marchandises ou exécuter des services spécialisés. Elles ajoutent que le secteur des camions, dominé par les groupes DAF, Iveco, MAN, Daimler, Volvo/Renault et Scania dont la part cumulée pour les immatriculations des camions de plus de 3,5 tonnes se situait entre 92 et 95 % entre 2001 et 2017, s'articule autour de deux principaux canaux de vente des camions neufs que sont la vente directe par les constructeurs et la vente par des distributeurs nationaux indépendants ou non. Elles notent que ces différences n'ont pas d'impact notable pour le client final qui définit les spécifications et les services attendus et reçoit en retour un devis, les constructeurs jouant toujours un rôle prédominant dans la personnalisation des camions et dans la détermination du prix net payé par l'acquéreur. Elles indiquent que, en cas de vente directe ou indirecte par le constructeur, celui-ci est fixé en considération du barème de prix bruts établi par le constructeur et de la remise qu'il accorde tandis que, en cas de vente par un indépendant, le processus de fixation du prix final varie mais reste sous l'étroit contrôle du constructeur, le prix de transfert, qui correspond au prix payé par le distributeur en fonction du prix brut et de la remise associée, étant alors affecté de la marge du distributeur, généralement faible, pour former le prix net. Elles en déduisent que le prix final net dépend directement du barème des prix bruts et que tout changement de ceux-ci modifie le niveau de celui-là.

57. Elles expliquent que le secteur des camions est caractérisé par un degré élevé de transparence, les acteurs ayant accès à diverses données pertinentes sur le plan concurrentiel (registres publics des immatriculations, échanges réguliers au sein de diverses associations professionnelles portant sur les prises de commandes et les délais de livraison ainsi que les niveaux de stock, offres de concurrents remises par des clients aux fins de négociation ou obtenues par le biais d'« évaluations mystères »). Elles ajoutent que l'entente sanctionnée par la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016, qui consiste notamment en une coordination effective des prix bruts, et parfois des prix nets, a supprimé l'incertitude subsistante résidant dans le comportement futur des producteurs de camions concurrents sur le marché en matière de fixation des prix bruts et avait pour objectif économique unique de fausser la détermination indépendante et l'évolution normale des prix des camions dans l'EEE.

58. En réponse, la société Mercedes-Benz Group AG soutient que la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016 a sanctionné, faute d'accord sur les prix et de coordination effective accompagnée d'un mécanisme de surveillance et de sanction, un simple échange d'informations sur les prix bruts des camions neufs et, très ponctuellement sur leurs prix nets, et qu'elle a caractérisé une infraction par objet sans égard pour ses effets concrets. Elle expose que la diversité des acteurs intervenant sur le marché atypique en cause (constructeurs, distributeurs, concessionnaires, intermédiaires financiers et clients finaux) et les négociations multiples menées à chaque étape du processus de distribution complexifient et opacifient la formation des prix nets. Elle ajoute que le constructeur n'a le plus souvent aucune relation directe avec le client final dont l'interlocuteur est presque systématiquement un distributeur ou un concessionnaire indépendant. Elle explique que le marché des camions, produits complexes largement personnalisables et offerts en vente dans une grande gamme de choix, n'est pas transparent, la connaissance des caractéristiques des camions commercialisés par les concurrents ne permettant pas de déduire leurs prix bruts, qui eux-mêmes ne disent rien des prix nets. Elle indique que la demande en la matière est cyclique et que le marché est très compétitif, les parts de marché des différents acteurs fluctuant ainsi de manière importante, y compris durant la période infractionnelle. Elle insiste enfin sur les spécificités de son propre processus de formation du prix, les prix bruts étant définis localement par chaque filiale jusqu'à l'introduction de prix bruts harmonisés au niveau européen en 2006 et les prix nets payés par les clients étant fixés à l'issue d'une négociation individualisée avec le distributeur qui a acquis les produits au prix brut minoré des remises de base et spéciales et des primes de résultat.

Réponse de la cour

2.2.1.1 - Le marché en cause

59. Aux termes de la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016, ses destinataires détenaient en 2010, soit à la fin de la période infractionnelle, une part de marché cumulée dans l'EEE pour les camions poids moyens et lourds de près de 90 % (§24). Tous possèdent des filiales nationales de commercialisation dans les pays clés du marché qui importent généralement des camions et procèdent aux ventes par l'intermédiaire de distributeurs et de leurs réseaux respectifs de concessionnaires intégrés ou indépendants ou, plus rarement et pour les seuls clients majeurs, directement (§25).

60. La Commission relève que la structure du marché des camions est caractérisée par :

- une demande hautement cyclique, les acheteurs, qui sont exclusivement des entreprises à la différence des acquéreurs de véhicules particuliers, disposant des moyens pour reporter leurs investissements dans le renouvellement de leurs flottes constituées de biens durables (§26) ;
- une offre de produits intrinsèquement complexes spécifiés en fonction des besoins des clients parmi une large gamme comprenant des centaines de configurations et d'options (même paragraphe) ;
- un degré élevé de transparence, les constructeurs ayant accès à des données concurrentielles pertinentes (immatriculations recensées dans les registres publics, échanges réguliers au sein d'associations professionnelles où circulent des informations relatives aux prises de commandes, aux délais de livraison et à l'état des stocks, communication spontanée d'offres concurrentes par des clients ou transmission de propositions commerciales par des clients mystères). Ainsi, l'une des incertitudes subsistant pour les destinataires portait sur le comportement futur des constructeurs de camions et en particulier sur leurs intentions respectives en matière de modification de leurs prix bruts et de leurs listes de prix bruts (§29 et 30).

61. La Commission constate également que le mécanisme de formation des prix dans le secteur des camions comportait généralement les mêmes étapes pour tous les destinataires : une fixation par le constructeur des prix bruts des composants et options des camions dans un catalogue puis des prix de transfert pour leur importation sur différents marchés par l'intermédiaire d'entités indépendantes ou non, suivie d'une négociation, menée par le constructeur en cas de vente directe ou par le concessionnaire avec le client, à l'issue de laquelle était déterminé le prix net, obtenu après application de remises substantielles sur le prix catalogue brut initial à différents niveaux de la chaîne de distribution. Elle observe que, à l'exception des sociétés du groupe Iveco dont les stratégies tarifaires étaient définies localement, tous les destinataires ont appliqué une liste de prix bruts harmonisés dans l'ensemble de l'EEE, le groupe Renault les ayant introduits en 2000, le groupe Volvo en janvier 2002, le groupe DAF en septembre 2002, le groupe MAN en 2004 et la société Daimler en 2006 (§27 et 28).

62. Les éléments complémentaires livrés par les parties ne modifient pas cette analyse générale et ne remettent pas en cause le constat de la transparence du marché des camions qui découle de l'accès des acteurs économiques qui y sont actifs à de nombreuses informations concurrentielles pertinentes pour guider leur stratégie commerciale. Ainsi conçue, cette transparence n'exclut pas, à raison de l'importance des négociations individuelles menées par les intermédiaires avec le client final en considération des multiples configurations et options envisageables et des remises accordées à chaque maillon de la chaîne de distribution, une certaine approximation de la connaissance du prix net malgré l'appréhension des données licitement accessibles en situation de fonctionnement normal du marché, ainsi que la Commission l'a souligné dans ses décisions COMP/M. 4336, MAN/Scania du 20 décembre 2006 (§96) et COMP/M. 9857, Volvo/Daimler/JV du 5 février 2021 (§64). Aussi, en dehors du processus de formation du prix net lui-même, les incertitudes auxquelles sont confrontés les acteurs économiques sur ce marché sont peu nombreuses et la connaissance des prix bruts actuels et futurs des concurrents accroît significativement sa transparence.

2.2.1.2 - Les pratiques collusives sanctionnées

63. Aux termes de la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016, les constructeurs ont, entre le 17 janvier 1997 et le 22 septembre 2010, pour les sociétés du groupe MAN qui ont sollicité l'immunité à cette date, ou le 18 janvier 2011 pour les autres entreprises destinataires, participé à des réunions collusoires régulières dans des locaux d'associations professionnelles, lors de salons professionnels ou à l'occasion de démonstrations de produits par des fabricants ainsi que dans le cadre de rencontres dédiées. Elles ont échangé régulièrement par téléphone ou courriel des informations relatives aux prix, à leurs augmentations et à l'introduction de nouvelles normes d'émission. Impliquant directement les sièges sociaux jusqu'en 2004, ces échanges ont ensuite été organisés par l'intermédiaire des filiales allemandes dépendantes du siège (§49). Si les modalités d'échanges ont évolué, les entreprises participantes, les objectifs et les produits concernés (camions pesant entre 6 et 16 tonnes et de plus de 16 tonnes à l'exception des services après-vente, des autres services et garanties ainsi que des camions d'occasion ou de tout autre bien ou service vendu) sont demeurés les mêmes (§76).

64. Rappelant que « le prix est un des principaux instruments de concurrence » (§71), la Commission a ainsi identifié deux niveaux principaux de contacts collusoires (redécoupés en trois niveaux dans sa décision Sania) :

. de 1997 à 2004 (niveau des instances dirigeantes), les cadres supérieurs de tous les sièges livraient leurs intentions en matière d'augmentations actuelles ou futures des prix bruts en déterminant, avant l'introduction de barèmes européens, leurs périmètres locaux d'application, puis discutaient de l'harmonisation des listes de prix bruts pour l'EEE.

Occasionnellement, les participants ont également abordé les prix nets de certains pays. Ces rencontres se limitaient le plus souvent à des échanges d'informations mais ont parfois débouché sur la conclusion d'accords sur les niveaux d'augmentation des prix bruts, les parties à l'entente s'entendant en outre sur le calendrier et la répercussion des coûts supplémentaires relatifs à l'introduction de modèles de camions conformes aux normes Euro 3 à 6 qui fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants neufs (§51 et 52). Tous les destinataires ont participé aux discussions sur l'utilisation de l'introduction de la monnaie unique pour réduire les rabais et ayant convenu que les prix en France devaient être augmentés (§53) ;

. après l'introduction de l'euro et l'établissement de listes de prix paneuropéennes par tous les constructeurs à l'exception des sociétés du groupe Iveco, des cadres intermédiaires du siège des parties à l'entente, qui échangeaient régulièrement par téléphone et courriels notamment sur les prises de commandes et les stocks, organisaient au sein des filiales allemandes (niveau allemand), parallèlement aux échanges entre instances dirigeantes, des rencontres portant sur les modalités de commercialisation de camions conformes aux normes d'émission Euro successives, sur des informations techniques et autres informations sensibles (prises de commandes, stocks, délais de livraison, prévisions de marché), ainsi que sur les prix (généralement bruts) projetés et les augmentations des prix bruts des modèles de camions de base ou des camions équipés en options. Ces échanges sont devenus plus formalisés à compter de 2008, les participants utilisant un modèle unifié exposant leurs prévisions en matière d'augmentation de prix bruts (§54 à 58).

65. La Commission a relevé que tous les destinataires, à l'exception des sociétés du groupe DAF, avaient échangé de manière bilatérale ou multilatérale des configurateurs de camions informatisés contenant les prix bruts détaillés de tous les modèles et options en remplacement des listes de prix bruts traditionnelles. Elle a observé que cette démarche, qui a accru la transparence du marché, avait facilité le calcul du prix brut pour chaque configuration de camion, les informations détaillées et précises sur les prix bruts des composants de camions n'étant pas accessibles au public (§46 à 48). Elle en a conclu que l'objectif économique anticoncurrentiel de la collusion entre les destinataires était de coordonner, outre le calendrier de commercialisation des camions conformes aux normes de plus en plus strictes d'émission, le comportement de chacun en matière de prix bruts afin de supprimer l'incertitude relative au comportement des destinataires respectifs ainsi qu'à la réaction des clients sur le marché, ainsi que de fausser la fixation indépendante des prix des camions et leur évolution normale dans l'EEE (§71). Elle a noté que, dans le cadre de ce projet global et continu destiné à éliminer la concurrence, les destinataires étaient de ce fait mieux placés qu'ils ne l'auraient été sur la seule base des informations sur le marché dont ils disposaient pour comprendre, à partir des données sur les augmentations de prix échangées par les filiales allemandes, la stratégie de prix européenne de chacun (§75 et 76). Ainsi a-t-elle estimé que l'échange des prix bruts actuels et des listes de prix bruts, combiné à d'autres données disponibles sur le marché, avait permis aux destinataires de mieux calculer les prix nets actuels approximatifs de leurs concurrents (§47). Elle a aussi observé qu'il avait été plus particulièrement discuté du fait que la France avait les prix les plus bas et qu'ils avaient convenus que les prix en France devaient être augmentés (§53).

66. La Commission en a déduit que les constructeurs litigieux avaient participé à une entente, qualification qui vise, aux termes de l'article 101 du TFUE, tant les accords proprement dits entre entreprises que les pratiques concertées. Elle a retenu que l'infraction était constituée d'échanges d'informations, ainsi que plus ponctuellement par des accords, portant sur les prix bruts projetés, et plus rarement sur les prix nets, les données ainsi partagées, lesquelles comprenaient aussi la limitation et le calendrier d'introduction des technologies conformes aux nouvelles formes environnementales d'émission et le partage d'autres informations commercialement sensibles, telles les prises de commande et les délais de livraison, leur ayant permis d'agir en contemplation de leurs comportements respectifs.

67. Les Lignes directrices sur l'applicabilité de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux

accords de coopération horizontale publiées par la Commission (dans leur version de 2011 comme dans celle mise à jour le 21 juillet 2023, ci-après, « les Lignes directrices ») précisent à ce sujet que (§375, version de 2023) « (l)a notion de pratique concertée implique, outre la concertation entre les entreprises concernées, un comportement sur le marché faisant suite à cette concertation et un lien de cause à effet entre ces deux éléments. Si un échange d'informations commercialement sensibles entre concurrents a lieu en vue de préparer un accord anticoncurrentiel, cela suffit à prouver l'existence d'une pratique concertée au sens de l'article 101, paragraphe 1. À cet égard, il n'est pas nécessaire de démontrer que ces concurrents se sont formellement engagés à adopter tel ou tel comportement ou qu'ils ont fixé en commun leur comportement futur sur le marché, ou que les concurrents avaient un intérêt commercial dans l'échange. Par ailleurs, en vue d'établir la relation de cause à effet susmentionnée, il existe une présomption réfragable que les entreprises qui prennent part à une pratique concertée et qui demeurent actives sur le marché tiennent compte des informations échangées avec leurs concurrents pour déterminer leur comportement sur le marché ».

68. Aussi, la qualification retenue, acceptée par les destinataires de la décision demandeurs de clémence qui ont reconnu les faits la fondant, prive de pertinence leurs arguments relatifs aux échanges d'informations non nocifs pour la concurrence, et ce d'autant qu'un comportement collusif peut être considéré comme ayant un objet restrictif même s'il n'a pas pour seule fin de restreindre la concurrence et poursuit également d'autres objectifs légitimes (CJCE, 20 novembre 2008, Beef Industry Development Society et Barry Brothers, C 209/07, §21).

69. La cour retient qu'au regard de la nature des informations concernées, de la durée des pratiques ainsi que de la transparence et de la concentration du marché, ces échanges servaient une coordination réelle, peu important qu'elle ne soit pas formalisée comme telle. Bien que portant sur les prix bruts, ces pratiques concertées étaient de nature à éclairer, même imparfaitement, la formation des prix nets. Outre le fait que l'argument de la société Mercedes-Benz Group AG relatif à l'absence d'accords sur la fixation des prix est erroné factuellement, des décisions communes ont été prises, et juridiquement, la qualification englobante d'entente rend cette distinction artificielle, leurs pratiques n'ayant qu'un objectif, également visible dans la détermination du calendrier d'introduction des véhicules conformes aux normes d'émission : annihiler le peu d'incertitudes demeurant sur le marché pour adapter mutuellement leur politique tarifaire. Ce comportement correspond à une coordination effective tacite, l'absence de mécanismes de surveillance et de sanction permettant d'identifier les participants déviants étant largement compensée par la durée des pratiques et par la régularité et la variété des échanges qui, sur un marché caractérisé par sa concentration et transparence, garantissent une discipline commune. A cet égard, les Lignes directrices, qui rappellent que la fréquence des échanges d'informations facilite une entente sur le marché, même instable, et le contrôle des comportements déviants et accroissent le risque de collusion (§405, version de 2023), soulignent que (§377 à 379, version de 2023) : « (e)n améliorant artificiellement la transparence entre les concurrents du marché, l'échange d'informations commercialement sensibles peut faciliter la coordination du comportement des entreprises et avoir des effets restrictifs sur la concurrence. Premièrement, les échanges d'informations sont susceptibles de faciliter la collusion s'ils permettent à une entreprise de signaler à ses concurrents, par tout moyen, le comportement qu'elle jugerait souhaitable qu'ils adoptent, ou le comportement que l'entreprise elle-même adopterait en réaction au comportement de ces mêmes concurrents. Deuxièmement, l'échange d'informations commercialement sensibles en lui-même peut permettre aux entreprises de s'entendre sur les modalités de la coordination, ce qui peut conduire à une collusion sur le marché. L'échange peut engendrer des attentes cohérentes de part et d'autre quant aux incertitudes existant sur le marché. Sur cette base, les entreprises peuvent alors parvenir à s'entendre sur leur comportement sur le marché, même sans accord explicite sur cette coordination. Troisièmement, l'échange d'informations commercialement sensibles peut servir de moyen pour accroître la stabilité interne d'un accord anticoncurrentiel ou d'une pratique concertée. Les échanges d'informations peuvent rendre le marché suffisamment transparent pour permettre aux entreprises parties à une collusion de contrôler si d'autres entreprises s'écartent de la collusion et, partant, de savoir quand elles doivent appliquer des mesures de représailles et à l'encontre de qui ».

70. Par ailleurs, le fait que, à raison de l'identification d'une infraction anticoncurrentielle par objet, la Commission n'ait pas apprécié les effets anticoncurrentiels concrets de la pratique, concept différent de celui d'affectation sur le commerce entre Etats membres utilisé pour distinguer le champ du droit de la concurrence européen et celui du droit interne, n'implique pas que l'entente réprimée n'ait pas produit d'effets. Les termes « objet ou effet » contenus à l'article 101 du TFUE constituant des conditions non pas cumulatives mais alternatives, la Commission a estimé au cas présent superflu, comme elle en avait la faculté, de prouver pour caractériser la pratique l'existence d'effets réels sur le marché.

71. La notion d'objet anticoncurrentiel renvoie à certains types de coordination entre entreprises qui révèlent un degré suffisant de nocivité à l'égard de la concurrence pour qu'il puisse être considéré qu'un examen de leurs effets n'est pas nécessaire, certaines formes de coordination entre entreprises, tels les cartels horizontaux conduisant à la fixation des prix, à la limitation des capacités de production ou à la répartition de la clientèle pouvant être regardées, par leur nature même, comme nuisibles au bon fonctionnement du jeu normal de la concurrence (CJUE, *European Superleague Company SL c. Fifa et UEFA* du 21 décembre 2023, C-333/21, §162 à 164), ce qui justifie l'interdiction per se de la pratique. Pour autant, force est de constater que la Commission a, au cas présent, explicitement souligné le lien entre partage d'informations relatives aux prix bruts et à leurs augmentations et connaissance, même imparfaite, de la formation des prix nets (cf. infra §110 et suivants).

2.2.2 ' La portée de l'autorité de la chose décidée

72. Ainsi que le précise la CJUE dans son arrêt *Europese Gemeenschap c. Otis NV et al.* du 6 novembre 2012 (C-199/11, § 65 et 66), « s'il est vrai que l'obligation du juge national de ne pas prendre de décisions qui iraient à l'encontre d'une décision de la Commission constatant une infraction à l'article 101 TFUE impose, certes, à celui-ci d'admettre l'existence d'une entente ou d'une pratique interdite, il y a lieu de préciser que l'existence d'un préjudice et d'un lien de causalité directe entre ce préjudice et l'entente ou la pratique en cause reste, en revanche, soumise à l'appréciation du juge national ; en effet, même lorsque la Commission a été amenée à déterminer les effets précis de l'infraction dans sa décision, il appartient toujours au juge national de déterminer de façon individuelle le préjudice causé à chacune des personnes ayant intenté une action en réparation. »

73. Dans cette logique, les données chiffrées retenues par la Commission, qui sont exploitées par les appelantes pour établir les effets des pratiques et leur préjudice et qui sont distinctes de celles qui sont le fondement nécessaire de la qualification des pratiques et de leur sanction, n'ont pas autorité de la chose décidée mais constituent des éléments dont la portée probatoire dépend de la pertinence et qui doivent, en cas de contestation, être corroborés ou complétés par d'autres données.

74. Par ailleurs, ne fixant pas les limites du litige sur les faits générateurs susceptibles d'être imputés aux participants à l'entente, l'autorité de la chose décidée attachée à la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016 par l'article 16§1 du Règlement 1/2003 du 16 décembre 2002 n'interdit pas par principe aux appelantes de démontrer des fautes distinctes. Elle leur impose cependant, quand elles s'appuient exclusivement sur la décision de sanction pour établir le manquement délictuel qu'elles allèguent, de respecter les contours et la consistance du fait générateur sanctionné, et notamment ses bornes temporelles et matérielles.

75. A cet égard, la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016 retient, avec des périodes de participation variables selon les constructeurs, un échange d'informations portant sur la fixation des prix bruts et les augmentations brutes des prix des camions poids moyens (utilitaires moyens de 6 à 16 tonnes) et lourds (poids lourds de plus de 16 tonnes) dans l'EEE ainsi que sur le calendrier et la répercussion des coûts afférents à l'introduction des technologies en matière d'émission pour ces produits imposées par les normes Euro 3 à 6. En revanche, elle n'a pas examiné les services après-vente et les autres services et les garanties commerciales des camions ainsi que la vente de camions d'occasion ou de tout autre bien ou service.

76. Cette exclusion expresse implique l'absence de démonstration d'une faute relative aux produits et services qui en sont l'objet mais ne dit rien des effets éventuels de la pratique anticoncurrentielle sanctionnée sur ceux-ci, tels le prix de cession des camions d'occasion ou des véhicules spéciaux ou à usage spécial, qu'il appartient aux appelantes de démontrer : la définition du périmètre de l'infraction aux dispositions du droit de l'Union ne restreint pas celui de ses conséquences dommageables.

77. Cependant, sauf pour les sociétés du groupe Colas à établir l'existence d'effets rémanents - lesquels conduisent, en substance, à ce que les prix des camions durant une période postérieure à l'infraction soient plus élevés que ceux qui auraient été pratiqués en l'absence de l'infraction- la société Mercedes-Benz Group AG n'est responsable que de la faute commise durant la période infractionnelle retenue à son encontre par la Commission.

2.3 ' Le lien de causalité et le préjudice

2.3.1 La preuve

Moyens des parties

78. Les sociétés du groupe Colas, pour démontrer l'existence d'un surcoût et de son lien avec les pratiques sanctionnées s'appuient, pour l'essentiel, sur un rapport récapitulatif dressé à sa demande par Sorgem évaluation le 4 janvier 2024 (pièce appelante n°93), lequel pose des principes d'évaluation à partir de l'analyse de la situation réelle, analyse la situation contrefactuelle et examine le lien de causalité entre les pratiques et le préjudice quantifié. Ce dernier a été précédé de rapports du même expert de partie des 1er octobre 2020, 16 septembre 2021 (non versés) et 9 mai 2023 (pièce appelantes n°52), dans le cadre du débat contradictoire.

79. La société Mercedes-Benz Group AG répond que le rapport Sorgem du 4 janvier 2024 comporte toujours de nombreux vices méthodologiques, ainsi qu'il ressort du rapport E.C.A du 12 avril 2024 rédigé à sa demande en réponse (pièce intimée n°21 intitulée rapport final, laquelle a été précédée de rapports de cet expert de partie des 3 décembre 2021 et 2 octobre 2023 ' pièces intimée n°8 et 9- analysant de manière critique les rapports Sorgem successifs).

80. Elle soutient, en outre, versant à l'appui un rapport du 24 juin 2021 dressé à sa demande par E.C.A Economics, qu'il ressort des analyses qu'elle a menées à partir de données publiquement disponibles, en prenant l'exemple de l'Espagne, que l'existence d'un surcoût en lien avec les pratiques sanctionnées n'est pas plausible (pièce intimée n°7 intitulée rapport sur la plausibilité de l'augmentation des prix nets en raison des infractions au droit de la concurrence relatives aux prix bruts).

Réponse de la Cour

81. La cour rappelle, à titre liminaire, que celui qui agit en réparation est, pour la préservation de l'efficacité du droit de la concurrence mis en œuvre dans la sphère publique, limité dans son accès aux pièces collectées par la Commission dans le cadre d'une procédure de clémence (Cass.com. 8 juillet 2020 n°19-25.065). Mais il a la possibilité de solliciter la production de preuves créées ex novo à partir d'éléments de preuve préexistants (CJUE, 10 nov. 2022, C 163/21 Paccar).

2.3.1.1 L'objet de la preuve et les modalités de caractérisation du préjudice et du lien de causalité

82. La preuve de l'existence et de l'étendue du préjudice certain et personnel ainsi que celle du lien de causalité qui l'unit à la faute, qui incombe à chaque appelante, est libre et peut être apportée par tous moyens.

83. Dans l'administration de cette preuve, y compris pour procéder à la quantification du préjudice qui peut révéler son existence même, les parties peuvent procéder à une analyse dite contrefactuelle impliquant la reconstitution, par le raisonnement économique, de la situation hypothétique qui serait advenue si le fait générateur ne s'était pas produit, soit en l'absence de pratiques. Ce raisonnement est admissible dès lors que sa cohérence et l'exactitude des données sur lesquelles il est bâti ont pu être débattues contradictoirement (en ce sens, Com., 1er mars 2023, n° 23-18.356 et 20-20.416).

84. Les parties se réfèrent à cet égard au Guide pratique concernant la quantification du préjudice dans les actions en dommages et intérêts fondées sur des infractions à l'article 101 ou 102 du TFUE (ci-après « le Guide pratique ») qui ne constitue pas une norme impérative s'imposant aux juridictions nationales mais réunit un ensemble d'informations de nature économique et pratique destiné à faciliter la mise en œuvre des règles et pratiques nationales dans le respect des principes d'effectivité et d'équivalence (pièce n°53 des appelantes, §2, 6 et 7). La Commission y précise ainsi que la quantification du préjudice causé par des pratiques anticoncurrentielles suppose la détermination de la situation hypothétique qui serait advenue en leur absence, situation non observable directement et appréhendée à travers des estimations permettant de bâtir un scénario de référence, dit contrefactuel, avec lequel la situation réelle peut être comparée (§12). Une telle approche étant, par nature, soumise à d'importantes limites quant à son degré de certitude et de précision, les règles de droit nationales applicables ainsi que leur interprétation doivent en tenir compte pour ne pas rendre, conformément au principe d'effectivité, l'exercice du droit à réparation pratiquement impossible ni excessivement difficile (§17). Le choix entre les différentes méthodes et techniques (méthodes comparatives et modèles de simulation, analyse fondée sur les coûts, analyses financières et autres) dépend des données disponibles et des caractéristiques concrètes de la situation concernée (§29).

85. La Commission évoque la méthode comparative qui est la plus couramment utilisée (§27), qui présente l'intérêt de s'appuyer sur des données réelles observées (§37) et qui permet de comparer le prix pratiqué pendant l'infraction avec un prix contrefactuel établi sur la base de données de prix observés sur le même marché au cours d'une période ayant précédé et/ou suivi celle de l'infraction, sur un marché géographique ou de produits distinct mais analogue, le cas échéant en combinaison (§33). La comparaison dans le temps peut mobiliser, selon le type de données exploitables et les similitudes relevées, les périodes antérieure et/ou postérieure aux pratiques, des ajustements devant être opérés si des écarts non imputables à ces dernières sont constatés et l'analyse économétrique étant utile pour déterminer les dates de déploiement et de cessation des effets des pratiques, la fin de l'infraction ne mettant pas nécessairement un terme à la déstabilisation du marché (§39 et 42 à 44). A cet égard, le recours à diverses formes de valeurs moyennes ou à d'autres méthodes d'agrégation des données est possible, pour autant que la comparaison porte sur des données analogues (§66).

2.3.1.2 La portée probatoire des rapports de partie

86. Dans la logique des préconisations de ce guide, les parties produisent des rapports d'expertise privée (ou rapports de partie). Ces documents ne sont pas dépourvus de pertinence du seul fait qu'ils ont été établis hors la présence de toutes les parties dès lors que, régulièrement communiqués, ils sont soumis au débat contradictoire et librement discutés conformément à l'article 16 du code de procédure civile, le juge ne pouvant cependant fonder sa décision exclusivement sur l'un de ces rapports qui doivent être corroborés par des éléments de preuve (en ce sens, Ch. mixte, 28 septembre 2012, n° 11-18.710, et 1ère Civ., 9 septembre 2020, n° 19-13.755).

87. Un rapport de partie comporte, notamment lors de l'élaboration d'un scénario contrefactuel, des analyses factuelles et des projections économiques qui ne sont que l'explicitation par un professionnel du raisonnement et de la thèse de la partie qui le mandate et qu'elle développe dans ses écritures. Pour cette part, qui n'appelle par nature pas la production de preuve au sens strict, seule compte la force de conviction de l'exposé, sa cohérence interne et externe au regard de la fiabilité des données mobilisées, la robustesse des modèles mis en 'uvre, la reproductibilité de ses calculs ainsi que sa transparence qui permet leur vérification. Aussi, sur ces points qui ont le même statut que la motivation des conclusions d'une partie au sens de l'article 954 du code de procédure civile, le juge peut retenir les conclusions d'un rapport de partie librement discuté au sens de l'article 16 du code de procédure civile, le cas échéant en le confrontant à celui produit par la partie adverse et en tranchant alors entre deux analyses divergentes (en ce sens, pour cette dernière hypothèse, Com. 1er mars 2023, n° 20-18.356), lesquelles peuvent être notamment les pièces annexées au rapport qui ne sont pas l'oeuvre de l'expert.

88. Ainsi, en l'absence de méthode impérative, le simple fait que le rapport récapitulatif Sorgem produit par les sociétés du groupe Colas ne comporte pas d'analyse économétrique n'est pas de nature à en disqualifier les conclusions, le Guide pratique rappelant à cet égard que les analyses économétriques peuvent accroître le degré de précision de l'estimation des dommages et intérêts mais dépendent du nombre des données raisonnablement accessibles et du standard de preuve exigé, notamment au regard des principes d'effectivité et de proportionnalité, ces techniques étant coûteuses (§92 à 94). Il peut être observé en complément que seuls deux fabricants de camions, qui se sont depuis désistés, ont effectué au cas présent un calcul alternatif du préjudice fondé sur des analyses économétriques.

2.3.1.3 Le standard de preuve

89. Pour garantir le respect du principe d'effectivité, le standard de preuve relatif au lien de causalité et au préjudice ne doit pas rendre l'exercice du droit à réparation pratiquement impossible ni excessivement difficile, seules les preuves raisonnablement accessibles à la partie qui se prétend victime d'une pratique anticoncurrentielle, dont le caractère occulte et l'ancienneté complexifient significativement l'administration de la preuve, pouvant ainsi être exigées.

90. Au cas présent, l'entente réprimée ayant couvert tout l'EEE et les parties s'accordant pour reconnaître qu'aucun marché équivalent non impacté par les pratiques n'existe, toute méthode comparative géographique est source de complexité sinon exclue. Au surplus, les normes environnementales d'émission sont européennes et il n'est en conséquence pas pertinent de recourir à des analyses de marchés au-delà de l'Europe.

91. Le marché de produits comparable est donc nécessairement le marché concerné observé en dehors de la période affectée. Il ne peut ainsi être recouru à la méthode des doubles différences, qui combine la dimension temporelle avec un autre marché comparable non affecté par le fait dommageable.

92. La méthode des simples différences de comparaison dans le temps à laquelle il est adéquat de recourir conduit, en substance, à comparer des valeurs moyennes durant la période des pratiques à celles observées en dehors de la période affectée. Les pratiques litigieuses ayant en l'espèce débuté le 17 janvier 1997 et ayant été sanctionnées le 19 juillet 2016, soit très au-delà de l'expiration du délai de conservation des pièces comptables et de leurs justificatifs prévu par l'article L. 123-22 du code de commerce, et à un moment où l'informatisation numérique était encore limitée, les sociétés du groupe Colas ne peuvent être utilement critiquées en ce qu'elles n'ont pas procédé à une comparaison avec la période antérieure aux pratiques (approche dite avant/pendant), étant relevé que la disponibilité des données est au demeurant limitée au début de la période d'infraction, pour ces mêmes raisons.

93. Il peut être observé, en complément, que selon le Guide pratique (§43), la probabilité de trouver une période de référence pendant laquelle la situation sur le marché correspondait exactement à celle qui aurait prévalu au cours de la période d'infraction si celle-ci ne s'était pas produite est très faible. Il convient donc de « trouver une période présentant suffisamment de similitude permettant de construire un raisonnement contrefactuel vraisemblable ».

94. La cour retient, dans ces circonstances, qu'il est justifié d'effectuer une comparaison entre la période où le marché était affecté par les pratiques et la période postérieure, soit celle qui a débuté à la cessation des effets de l'infraction (approche dite pendant/après).

95. Il s'ensuit que les rapports Sorgem ne sont, sur ces choix méthodologiques, pas critiquables.

96. En revanche, c'est à raison que les appelantes observent que le rapport de plausibilité versé par la société Mercedes-Benz Group AG fonde la majeure partie de ses analyses sur une unique base de données de prix de camions, celles du marché espagnol (« catalogo Dartá »), fournie à ce constructeur dans le cadre d'une autre procédure. De manière pertinente, elles contestent qu'il puisse en résulter l'analyse d'un nombre suffisant de points de référence.

2.3.2 Les effets des pratiques et le lien de causalité

Moyens des parties

97. Les sociétés du groupe Colas exposent, en se référant à plusieurs arrêts de la CJUE (Groupement des cartes bancaires, 11 septembre 2014, C-67/13P, §49 à 51, Gazdasági Versenyhivatal c. Budapest Bank Nyrt, 2 avril 2020, C-228-18, Infineon, 26 septembre 2018, C-99/17, et Generics UK, 30 janvier 2020, C-307/18), que le fait que les pratiques sanctionnées soient anticoncurrentielles par objet n'implique pas leur absence d'effets, les infractions par objet étant au contraire tellement graves que leurs effets concrets n'ont pas à être recherchés pour les besoins de l'application de l'article 101 du TFUE. Elles ajoutent que le Guide pratique établit que 93 % des ententes génèrent un surcoût, une telle conséquence étant d'autant plus certaine que l'entente a été longue et n'étant pas contredite par le taux moyen des condamnations consécutives à une entente qui occulte les affaires soldées par des transactions dont les montants sont généralement élevés. Elles soutiennent que, en organisant un échange structuré et systématique des prix bruts actuels et des listes de prix bruts, les constructeurs se sont effectivement coordonnés pour restreindre la concurrence sur les prix et être mieux à même de calculer les prix nets approximatifs de leurs concurrents. Elles en déduisent que l'objectif même du cartel était de produire un effet anticoncurrentiel constaté par des décisions de justice étrangères unanimes et dont la gravité est attestée par le montant de l'amende infligée par la Commission qui a relevé leur existence dans sa décision.

98. Contestant toute spécificité du marché des camions en matière de formation des prix, elles exposent que, quel que soit le canal de distribution emprunté puisque la marge d'adaptation dont jouit l'intermédiaire est faible, le prix net est toujours fixé en considération du prix brut, peu important les négociations avec le client et l'octroi de remises individualisées qui, stables suivant le modèle et la composante qui en est l'objet par-delà leurs variations globales, sont elles-mêmes assises sur les prix bruts ainsi que le révèlent les accords commerciaux analysés dans le rapport Sorgem et dont les termes sont systématiquement respectés. Elles indiquent que la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016 et les décisions rendues dans l'affaire Scania ont souligné l'existence d'un lien objectif entre prix bruts et nets, à l'instar de nombreuses juridictions étrangères saisies d'actions indemnitaires consécutives. Elles ajoutent qu'il ne leur appartient pas de prouver l'existence d'une entente sur les prix nets mais de démontrer que les échanges d'informations sur les prix bruts ont généré un surprix pour les camions acquis pendant la durée de l'entente et contestent toute influence des distributeurs, contraints dans leurs négociations par les préconisations du constructeur et l'état du marché, sur la fixation du prix net qui est opérée sans égard pour les services accessoires.

99. La société Mercedes-Benz Group AG expose en réponse que le prix sur le marché des camions comporte différents niveaux (prix bruts définis par le constructeur, prix de transfert pour l'importation, prix nets à payer aux distributeurs par les concessionnaires et prix nets finaux payés par le client) qui impliquent une décorrélation entre les barèmes de prix bruts, fixés unilatéralement par le constructeur pour classer les différents châssis et options dans un ordre logique en fonction de leur complexité technique, et les prix nets, payés par le client qui négocie individuellement sans avoir connaissance du prix brut. Elle soutient ainsi que :

- la détermination du prix net est ascendante, le client, acheteur professionnel, négociant le prix avec son concessionnaire sur la base du prix antérieurement payé pour un produit similaire, du coût d'exploitation et d'entretien du camion ainsi que de ses préférences et attentes propres, parfois dans le cadre d'une discussion globale intégrant les autres produits et services commercialisés ou les modalités de financement ;

- le concessionnaire négocie avec le constructeur, en considération de sa marge sur l'ensemble de l'offre, des prix de

vente appliqués au client, des spécificités de la transaction et de sa stratégie commerciale, son propre prix d'achat « net concessionnaire » qui est exprimé sous la forme de différentes remises et primes, de montants distincts d'une opération à l'autre, appliquées au prix brut.

100. Elle prétend que ces négociations parallèles sont indépendantes et que le constructeur n'exerce aucune influence sur le prix final qui varie sensiblement selon les ventes et les clients. Elle attribue ainsi au concessionnaire, dont la marge n'est pas nécessairement faible, un rôle déterminant dans la fixation du prix net. Elle estime que, en l'absence d'accord sur les prix, le simple échange d'informations ne peut avoir d'effet concret que si les participants peuvent converger vers un niveau tarifaire, surveiller leurs comportements respectifs et punir tout membre déviant, mécanismes dont la Commission n'a pas constaté l'existence. Elle précise que les spécificités du marché français, caractérisé par une instabilité de la demande et une grande différenciation de l'offre, interdisent en soi toute coordination des comportements ayant des effets sur les prix nets à partir d'un simple échange d'information sur les prix bruts. Dénonçant les insuffisances du rapport récapitulatif Sorgem, elle ajoute que les données partagées sur les prix bruts, échange qui n'impliquait pas leur hausse réelle, ne renseignaient pas les participants sur les prix nets appliqués au client final dans le cadre d'une fixation ascendante, la différence entre les prix catalogues et les prix nets s'expliquant par le cumul de remises et primes distinctes qui rend impossible la détermination du résultat des négociations individuelles et explique la grande dispersion des prix de vente. Elle conteste de ce fait tout lien mécanique entre prix bruts et nets, tant dans les relations entre le constructeur et le concessionnaire qu'au stade des négociations entre celui-ci et le client final, ainsi que la possibilité d'évaluer, même approximativement, les prix nets en considération des prix bruts, la corrélation alléguée par les sociétés du groupe Colas n'ayant d'ailleurs pas été reconnue par les juridictions françaises saisies d'actions indemnitaires de suivi.

101. Elle rappelle que la décision AT.39824-Trucks sanctionne une infraction par objet sans égard pour ses effets concrets sur le marché qui ne peuvent se déduire du montant de l'amende infligée ou du fait que les pratiques poursuivaient l'objectif, non nécessairement atteint, de fausser la concurrence. Elle ajoute que ni la Commission ni les juridictions européennes n'ont constaté l'existence de ces effets, qui ne sont présumés en présence d'une pratique anticoncurrentielle par objet que dans le cadre de la procédure de sanction, et que les sociétés du groupe Colas doivent démontrer un double lien de causalité entre, d'une part, les pratiques litigieuses et l'augmentation des prix facturés aux concessionnaires et, d'autre part, entre ces derniers et le surcoût éventuel imposé à l'acheteur final. Elle conteste enfin la pertinence des décisions étrangères produites par les appelantes au motif que certaines d'entre elles ont été réformées ou étaient rendues avant-dire droit, que les règles de fond et de preuve mises en l'uvre sont distinctes du droit interne français, qu'elles procèdent d'une confusion entre effet sur le commerce entre Etats membres et effet anticoncurrentiel et que d'autres juridictions ont statué en sens contraire.

102. Elle souligne les spécificités du marché en cause, qui excluent selon elle par elles-mêmes toute corrélation mécanique entre prix bruts et prix nets finaux, et invoque en outre les particularités des camions acquis par les sociétés du groupe Colas, objet d'une grande individualisation, qui distendent encore le lien entre ces prix. Elle détaille les conclusions du rapport ECA Economics déjà évoqué dressé à sa demande, lequel met en évidence l'absence d'alignement des variations de prix bruts entre les constructeurs et le défaut de corrélation prévisible entre ces prix et le prix final.

Réponse de la cour

2.3.2.1 La notion de causalité

103. Non définie légalement, la causalité s'entend du lien de cause à effet qui relie le fait générateur au dommage et au préjudice en résultant, soit du rapport de nécessité et d'adéquation entre ces deux éléments constitutifs de la responsabilité civile. Dans le cadre d'une action en réparation du préjudice économique né de pratiques anticoncurrentielles, elle s'apprécie, non en considération de lois physiques propres à asseoir des analyses se réclamant d'une certitude scientifique, mais par référence aux normes économiques définissant et organisant le marché. Cette spécificité explique que la causalité, qui s'apparente alors à une imputation logique dans un raisonnement conditionnel au passé, soit pleinement caractérisée à travers la quantification du préjudice, de laquelle découle tant son existence que son lien avec les pratiques, le surcoût dont l'indemnisation est poursuivie étant celui directement causé par ces dernières après élimination de toutes les causes qui leur sont étrangères, qu'elles soient inhérentes au fonctionnement du marché ou non (en particulier l'inflation et l'évolution des coûts et de la demande). De fait, l'appréciation isolée du lien de causalité à laquelle procèdent les parties n'est pertinente qu'en ce qu'elle porte, non sur la preuve complète d'une causalité certaine, mais sur la détermination concrète des conditions de possibilité du rapport causal au regard des pratiques litigieuses et de leur contexte de commission.

104. Ainsi, à l'instar de la preuve du préjudice stricto sensu qui est rapportée par le truchement d'une analyse économique ou économétrique qui repose par nature sur des hypothèses, l'appréciation isolée du lien de causalité et de son caractère certain est nécessairement probabiliste. Cette approche est compatible avec celle de la CJUE qui relève que la persistance d'incertitudes n'interdit pas de statuer sur le montant de la réparation (Traficos Manuel Ferrer SL du 16 février 2023, C-312/21, §52 et 53, déjà cités), position faisant écho à celle adoptée en matière de produits défectueux (21 juillet 2017, Sanofi Pasteur, C-621-15, §28, validant un régime national autorisant le juge, faute de « preuves certaines et irréfutables de l'existence [du lien causal] », à se fonder sur des présomptions de fait lui permettant « de considérer, avec un degré suffisamment élevé de probabilité, [que sa] conclusion correspond à la réalité »). Elle est également conforme au principe d'effectivité qui commande, ainsi que le souligne le Guide pratique (§17), d'adopter pour la démonstration du lien de causalité et du préjudice un standard de preuve qui ne rende pas l'exercice du droit à réparation pratiquement impossible ni excessivement difficile. Elle est enfin cohérente avec celle adoptée par les juridictions européennes qui ont généralement recours au concept de prépondérance ou de balance des probabilités (Allemagne et Angleterre : pièces n°12, §55 et 63, et 7, §168 et 169, des appelantes) ou de théorie du préjudice (Pays-Bas : pièce n°13 des appelantes, §3.61 et 3.62) ainsi qu'à des preuves indirectes par présomptions de fait judiciaires, exclusives de toute certitude scientifique, y compris dans les hypothèses de rejet des demandes comme au Portugal et en Italie (décisions citées par la société Mercedes-Benz Group AG).

105. Par ailleurs, la causalité s'apprécie matériellement et objectivement sans égard pour l'appréhension subjective qu'ont les auteurs du fait générateur de ses effets concrets : des effets, même non désirés ou totalement contrôlés, imprévus ou difficilement prévisibles et échappant de ce fait aux anticipations des acteurs qui ont coordonné leur action, peuvent générer un préjudice dont ils demeurent intégralement comptables. Aussi, l'argument de la société Mercedes-Benz Group AG relatif à l'absence de prévisibilité et de stabilité de la relation entre prix bruts et prix nets, en ce qu'il se rapporte à l'aptitude des participants à mesurer précisément les conséquences de leurs pratiques et est d'ailleurs mobilisé pour établir l'impossibilité d'une coordination effective sur les prix bruts qui découle cependant des termes de la décision, n'est pas décisif. Il en est de même de celui tiré de l'absence de mécanicité du rapport entre ces prix qui traduit une anticipation sur la quantification du préjudice et comporte une exigence qui excède celle comprise dans le concept de causalité qui s'accommode d'une solidarité imparfaite et variable entre les éléments qu'elle relie et ne suppose, pour jouer son rôle d'explication du dommage, qu'un lien nécessaire et, au sens déjà défini, certain.

2.3.2.2 La caractérisation du lien causal

106. Le rapport récapitulatif Sorgem du 4 janvier 2024 produit par les appelantes, qui souligne l'existence d'accords des constructeurs sur les prix nets prouvant en soi les effets concrets des pratiques, déduit (pages 35 et suivantes) l'existence d'un lien de causalité :

- des données factuelles de la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016 et des analyses de la Commission ainsi que des caractéristiques du marché ;
- des modalités de fixation du taux de remise par référence au prix brut dans les accords commerciaux qui régissent les relations entre les appelantes et les constructeurs, le premier étant « en général » appliqué au prix brut du châssis-cabine et des options constructeur, hors équipements de carrosserie (benne, grue, etc.) le plus souvent acquis auprès de sociétés tierces, et services (carte grise, transport, préparation de mise à la route, etc.) pouvant être vendus en complément mais pour une faible part du prix total payé. L'expert de partie, qui relève que la majeure partie des acquisitions des sociétés du groupe Colas a été réalisée directement auprès du constructeur, y voit la preuve d'une corrélation automatique entre prix bruts et nets. L'expert de partie estime sa conclusion confirmée par la mise en 'uvre effective, à 1 % près, des protocoles d'accords commerciaux révélée par l'analyse de 143 factures mentionnant le prix brut, la remise et le prix net. Il souligne ainsi la faible autonomie de l'intermédiaire, y compris dans la détermination de sa marge après déduction des remises dont il bénéficie, et note que son intervention n'implique pas une majoration des prix nets ;
- des éléments retenus dans les décisions Scania qui confirment l'existence d'un lien direct et prévisible entre prix brut et prix net, l'augmentation de celui-là étant intégralement répercutée sur celui-ci, et qui révèlent que la modification du prix à une étape quelconque de la chaîne de distribution aura un impact limité ou sera sans incidence sur le prix final ;
- des décisions européennes qui l'ont retenu.

107. Ces analyses sont contestées par les rapports de partie ECA Economics de la société Mercedes-Benz Group AG qui concluent :

- à l'inexistence d'une relation stable entre les changements de prix de catalogue et ceux des prix de vente, la connaissance des premiers ne permettant pas de contrôler les seconds à raison des caractéristiques du marché des camions (haut degré de différenciation et de complexité des produits, manque de transparence sur le prix final, asymétrie du marché et caractère cyclique de la demande) qui sont peu propices à une coordination. E.C.A Economics estime son analyse confirmée par l'évolution du marché pendant la période infractionnelle, les variations dans les parts de marché impliquant une concurrence soutenue, et par l'analyse économétrique qui établit que les prix de transaction pratiqués pendant la période d'infraction ne sont pas significativement différents de ceux pratiqués postérieurement et que les augmentations de prix bruts n'ont pas été systématiquement répercutés sur les prix nets. Il précise que, par l'effet de l'application de remises substantielles spécifiques à chaque transaction, variables au cours du temps et insusceptibles d'être observées par les concurrents, les prix de transaction diffèrent considérablement des prix catalogue, les fabricants pouvant aisément s'écarter de tout accord de coordination sur les augmentations de prix bruts en accordant des rabais plus importants sans crainte d'être détectés. Il ajoute que, après élimination des causes exogènes (coûts de production et évolution de la demande), la différence de prix s'avère statistiquement non significative ;
- au défaut de pertinence des décisions opposées qui n'établissent pas de lien direct entre prix publics et nets, la décision Scania de la Commission soulignant au contraire la possibilité de l'absence de tout effet des pratiques sur le prix final ;
- à l'incohérence entre les remises préconisées, et non imposées, dans les protocoles d'accords commerciaux et celles

effectivement accordées. L'expert de partie ajoute que les prix de vente des camions ne sont pas déduits de leurs prix catalogue par la simple application de remises prédéfinies, des remises négociées individuellement et librement (SDA) s'ajoutant à une remise standard (SDD) et à une remise calculée selon des modalités variables dans le temps et selon le modèle considéré (GDA) tandis que, en cas de vente indirecte, le prix final est en outre affecté par la marge de l'intermédiaire.

108. Ces mêmes rapports ECA Economics comprennent par ailleurs des analyses économétriques estimant le surpris non significatif statistiquement. Ils soutiennent, après avoir relevé qu'un échange d'informations n'implique pas en soi une volonté d'alignement et la recherche d'un surcoût, « qu'il n'est pas plausible que les infractions liées aux prix bruts aient entraîné une augmentation des prix nets », et ce pour quatre raisons autosuffisantes :

- les prix catalogue ou leurs modifications n'ont pas été effectivement alignés ;
- aucune relation prévisible n'existe entre les variations des prix bruts et celles des prix nets, les remises n'étant ni constantes dans le temps ni alignées sur les marchés concernés, les types de produits, les groupes de clients, les canaux de distribution et tous les autres facteurs qui déterminent la concurrence locale. Ainsi, les conditions de marché différant selon les segments de produits et les pays et les rabais n'étant pas uniformes, il est impossible de prévoir exactement comment une modification du prix brut affectera le prix net ;
- le résultat du marché n'est pas compatible avec un alignement réussi puisqu'une collusion efficace aurait engendré une stabilité des parts de marché, lesquelles évoluent au contraire de manière distincte ;
- les échanges d'informations n'ont porté que sur les prix bruts sans coordination des remises et n'ont pu de ce fait aboutir à un alignement des prix nets.

109. Il est ajouté que, économiquement, il n'existe pas de relation linéaire évidente entre la durée et l'efficacité d'une pratique anticoncurrentielle et que la poursuite d'un objectif anticoncurrentiel n'implique pas sa réalisation.

110. Pour autant, force est de constater que, si la Commission n'avait pas dans la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016 à caractériser les effets des pratiques pour établir ces dernières, elle retient :

- une coordination tacite effective des participants sur la fixation et les augmentations des prix bruts, peu important ainsi l'absence d'alignement constaté en fait et l'asymétrie du marché, le partage de données n'impliquant pas la cessation de toute concurrence mais sa modération ;
- la possibilité pour les constructeurs d'avoir une idée des prix nets de leurs concurrents grâce à cet échange d'informations, ces prix nets finaux reflétant des rabais sur le prix catalogue brut initial (§ 27 et 47).

111. Cette interprétation est également celle retenue par la décision de la Commission du 27 septembre 2017 concernant la société Scania. Ainsi que le résume le TUE (2 février 2022, Scania, précité, §22, 33 et 32, décision confirmée par CJUE, 1er février 2024 précité) :

- « la Commission constate que, si le prix final payé par les consommateurs peut varier (par exemple, en raison de l'application des différents rabais à différents niveaux de la chaîne de distribution), tous les prix applicables à chaque étape de la chaîne de distribution découlent directement (dans le cas des prix de transfert entre le siège et le

distributeur) ou indirectement (dans le cas du prix payé par le concessionnaire au distributeur ou dans le cas du prix payé par le client final) du prix brut initial. Il s'avère ainsi, selon la Commission, que les barèmes des prix bruts initiaux fixés par le siège constituent une composante commune et fondamentale des calculs des prix applicables à chaque étape des chaînes nationales de distribution dans toute l'Europe (considérant 38 de la décision attaquée) ;

- aux paragraphes 51 et 52 de la décision attaquée, la Commission examine l'impact des augmentations des prix au niveau européen sur les prix au niveau national. À cet égard, la Commission note que les distributeurs nationaux des constructeurs, tels que Scania DE, ne sont pas indépendants dans la fixation des prix bruts et des barèmes des prix bruts et que tous les prix appliqués dans chaque étape de la chaîne de distribution jusqu'au consommateur final découlent des barèmes des prix bruts paneuropéens fixés au niveau du siège (considérant 51 de la décision attaquée) ;

- il s'ensuit, selon la Commission, qu'une augmentation des prix dans le barème paneuropéen des prix bruts, décidée au niveau du siège, détermine le mouvement du « prix net pour le distributeur », c'est-à-dire du prix que le distributeur paye au siège pour l'achat du camion. Par conséquent, selon la Commission, l'augmentation par le siège des prix bruts susvisés influence également le niveau du prix brut du distributeur, à savoir le prix que le concessionnaire paie au distributeur, même si le prix au consommateur final n'est pas nécessairement modifié dans la même proportion ou n'est pas modifié du tout (considérant 52 de la décision attaquée) ».

112. Le TUE y relève que des liens existaient entre les différents niveaux de contacts collusoires qui, non autonomes, s'inscrivaient dans un plan d'ensemble (§484) visant la réalisation d'un objectif anticoncurrentiel unique et constituant ainsi une infraction unique et continue (§211, 226, 229 et 238). Il constate que les informations échangées, qui n'étaient ni publiques ni exclusivement techniques puisqu'elles concernaient les tarifs des concurrents (§326 et suivants et 374), portaient sur des prix actuels mais également futurs, les discussions sur les hausses des prix bruts ayant un caractère prospectif et visant à éliminer les incertitudes quant à la politique tarifaire future des concurrents (§328), données dont le rapport Oxera (§4.24) observe qu'elles sont par nature propres à faciliter une coordination. Il confirme par ailleurs l'existence plus ponctuelle d'échanges d'informations relatives aux rabais et aux prix nets (§356 et 357).

113. Il ressort de ces éléments, en ce compris ces données factuelles dont la réalité et la pertinence ne sont pas utilement contestées, que les concertistes, dont Mercedes AG, en échangeant à différents niveaux de hiérarchie liés entre eux des informations sur les prix actuels et les hausses futures des prix bruts, et plus rarement sur les prix nets eux-mêmes ainsi que sur les remises, ont accru la transparence du marché pour adapter leur politique tarifaire dans l'EEE en contemplation des pratiques et des intentions de leurs concurrents. Ces données confortent également le fait que, si le prix net final peut varier dans des proportions difficilement prévisibles à raison de l'application de remises à chaque maillon de la chaîne de distribution et de l'individualisation des produits et des négociations, il est nécessairement déterminé par référence fût-elle indirecte au prix brut, la connaissance de celui-ci permettant de forger une idée de celui-là, certes imprécise mais néanmoins suffisante pour asseoir une stratégie éclairée de fixation des prix.

114. Aussi, les caractéristiques du marché des camions, qui sont d'ailleurs évoquées par les rapports de la société Mercedes-Benz Group AG pour contester la possibilité d'une entente (nombre de concurrents, asymétrie et instabilité du marché) plus que pour apprécier l'efficacité de celle-ci, n'excluent pas une coordination effective sur les prix bruts ayant un impact sur la fixation des prix nets. A ce titre, la fluctuation des parts de marché, en niveau absolu ou relatif, exprime le maintien d'une concurrence réelle mais ne dit rien de la réussite de la coordination qui peut consister en l'instauration d'une compétition moins poussée donnant l'illusion d'une pleine concurrence, logique à l'œuvre dans l'instauration de calendriers afférents à l'introduction des technologies en matière d'émission et susceptible d'expliquer l'absence d'alignement des prix bruts. Et, si la persistance d'une certaine opacité des prix nets, liée à la haute individualisation et à la complexité des camions ainsi qu'aux remises et primes accordées à chaque maillon de la chaîne de distribution en cas de vente indirecte, est un obstacle à la pleine efficacité de l'entente, elle n'interdit pas pour autant leur connaissance

approximative, renforcée par l'accès aux données mentionnées par la décision AT.39824-Trucks pour caractériser la transparence du marché (§29 qui vise notamment la communication des prix des concurrents par des clients, mystères ou non). Elle n'exclut pas non plus la possibilité d'identifier un lien entre prix bruts et nets pour définir une stratégie commerciale : la difficile anticipation des conséquences de l'échange d'informations alléguée n'induit pas en soi son absence d'effets concrets sur les prix finaux, peu important, contrairement à ce que soutient le rapport ECA Economics qui postule une identité entre effets souhaités et produits, qu'ils échappent pour partie aux prévisions des participants.

115. Par ailleurs, selon le Guide pratique, les ententes conduisent à un surcoût dans 93 % des cas, celui-ci étant compris entre 10 et 40 % dans 70 % des cas pour une moyenne avoisinant 20 % (§152). Il peut être constaté à cet égard en l'espèce, selon la formule du CAT (décision précitée du 7 février 2023, §33), que la « célèbre étude Oxera [à laquelle il est fait référence], qui passe en revue les recherches empiriques des effets des ententes » n'a pas été utilement critiquée dans la procédure britannique, et ne l'est pas plus au cas présent. Ces statistiques générales retiennent l'attention, de surcroît, au regard du caractère particulièrement structuré et durable de l'entente litigieuse qui a regroupé pendant plus de treize ans des entreprises représentant ensemble 90 % du marché. Elles fournissent en outre un cadre cohérent à la théorie du préjudice qui fonde les rapports Sorgem, cohérence extrinsèque qui manque aux rapports de partie de la société Mercedes-Benz Group AG qui postulent, malgré la durée et la stabilité de l'entente jusqu'à la défection des sociétés du groupe MAN, des échanges réguliers d'informations stratégiques sans objectif commercial et sans effets réels et qui n'assignent au prix brut aucun rôle clair. Quoique le processus de formation des prix dans une chaîne de distribution verticale pour des produits complexes et individualisables soit d'appréhension difficile, il n'est pas vraisemblable qu'il supprime tout ancrage du prix net dans le prix brut.

116. De fait, la thèse d'une négociation ascendante fondée sur les prix nets antérieurement payés par le client final pour un camion équivalent n'est pas crédible. Ainsi que le souligne le rapport récapitulatif Sorgem (pages 27 et suivantes), les camions des sociétés du groupe Colas parcourent une distance annuelle plus faible que ceux des entreprises de transports routiers et ont une durée d'utilisation de quinze ans en moyenne. Ces spécificités du marché aval excluent toute référence aux prix nets, trop anciens pour être pertinents et adaptés aux évolutions technologiques et réglementaires survenues dans l'intervalle. Aussi, le prix brut, qui a une fonction de signal et est propre à orienter les stratégies de remises, est le seul élément objectif commun à tous les acteurs susceptibles d'asseoir la proposition tarifaire de l'offrant qui servira de base aux négociations avec l'acquéreur. Il est d'autant plus incontournable que, impliquant les cadres dirigeants et intermédiaires des constructeurs, les pratiques étaient ignorées des intermédiaires qui ne pouvaient analyser la hausse du prix brut que comme une majoration des coûts de fabrication qui légitimait une augmentation du prix net, sauf à ce qu'ils renoncent en tout ou partie à leur marge.

117. Ce raisonnement est illustré par la citation suivante, tirée d'un extrait des réponses d'un expert de partie aux questions posées par le tribunal de district d'Amsterdam et retranscrites dans son jugement du 12 mai 2021 (pièce n°13 des appelantes, §3.60) : « [...] l'entente n'a eu qu'à conclure des arrangements sur les prix bruts et ensuite, tout s'est développé en aval tel que discuté aux niveaux supérieurs, étant donné qu'il était connu de chacun des cartellistes que tous les constructeurs de camions travaillaient avec une marge. C'est comme la marée montante qui soulève tous les bateaux. Les bateaux peuvent tous être soulevés et abaissés par les vagues, mais même le plus bas des bateaux est encore à un niveau plus élevé : il s'agit des prix les plus élevés payés par les acquéreurs de camions. ».

118. L'expert entendu par cette juridiction développe une théorie du préjudice qui explique tant le lien entre partage d'informations sur les prix bruts et augmentation de ces derniers que l'influence nécessaire de celle-ci sur le niveau des prix nets. Il précise ainsi que le simple partage de barèmes de prix bruts préalablement déterminés et fixés indépendamment peut affecter les prix finaux. En effet, la perspective d'un échange dont la régularité et la durée

garantissent la sincérité, est en soi de nature à conduire les participants à fixer des prix bruts plus élevés qu'en l'absence de communication d'informations car cette majoration, qui tire vers elle le niveau du prix net, s'opère sans grand risque, le constructeur s'apercevant que le niveau de prix brut ainsi déterminé influence le montant des remises qui seront accordées pour réduire in fine l'augmentation induite des prix nets. L'anticipation du partage de données incite structurellement à une fixation à la hausse du prix brut qui peut, même dans l'hypothèse d'une influence modérée du prix final influencé par cette majoration, être tempérée par le montant des remises accordées pour sauvegarder la compétitivité de chaque participant. La corrélation entre la hausse des prix bruts et l'augmentation des prix nets découle selon l'expert du caractère incertain de l'action des intermédiaires : confrontés à une élévation des prix bruts qu'ils ne pouvaient analyser que comme la résultante d'une hausse objective des coûts de production, ils ont adapté leurs remises à ces prix dans les proportions habituelles, sans de ce fait compenser leur augmentation. Il en déduit à raison la plausibilité d'un préjudice en lien causal avec les pratiques en dépit des caractéristiques spécifiques de l'entente qui n'impliquait pas, sauf exception, un partage des prix finaux et qui n'offrait pas aux participants un contrôle total sur leur fixation, en ajoutant : « En clair, l'objectif du Cartel n'est pas nécessairement de se concerter sur les prix finaux, mais seulement d'affecter ceux-ci » (même pièce, §3.58 et 3.60.2).

119. Dans sa décision précitée du 7 février 2023, le CAT, tout en déplorant l'insuffisance des informations sur le fonctionnement du cartel et des expertises qui lui étaient soumises mais en insistant sur la régularité et la durée des échanges ainsi que sur les références faites à plusieurs reprises aux prix nets, adopte une position voisine quoique s'écartant explicitement du modèle précédent, estimé « hautement théorique ». Il élabore ainsi une théorie de coordination plausible autour de la capacité des participants à l'entente à utiliser, dans l'espoir ou l'attente d'une hausse des prix nets, les augmentations de prix catalogue comme point focal complété par le suivi des parts de marché et des retours des clients sur les prix qui permettent une surveillance mutuelle et un contrôle des déviations. Il voit dans la possibilité d'une augmentation effective des prix finaux, avantage légitimant les risques et les coûts liés à l'exploitation d'un cartel illégal, la justification commerciale probable de l'entente qui a connu une longévité remarquable et une couverture de l'ensemble du secteur européen des camions (§319 et suivants). Il conclut qu'il existe de solides raisons a priori de penser qu'une tentative concertée de tous les principaux fournisseurs européens de camions visant à restreindre la concurrence par les prix, qui aurait persisté pendant 14 ans, aurait, dans une certaine mesure, réussi à influencer sensiblement les prix de transaction (§477).

120. Ces approches ne sont pas efficacement contredites par les décisions étrangères dont se prévaut la société Mercedes-Benz Group AG, lesquelles ont rejeté les demandes des entreprises se prétendant victimes des pratiques sanctionnées par la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016. Leurs motivations soulignent en effet pour l'essentiel l'absence de toute production d'éléments de preuve sérieux. Ainsi, la cour d'appel de Lisbonne a renvoyé au tribunal de première instance l'examen, à la lumière d'une expertise, du lien de causalité qu'il avait retenu (pièce intimée n°6). Quant au tribunal de Naples (pièce intimée n°5), il a écarté tout lien de causalité au seul motif que les prix nets n'étaient pas l'objet des échanges d'informations et que la Commission n'avait envisagé un effet qu'à l'égard du distributeur, motifs généraux procédant d'une confusion entre objet et effet de l'entente impropres à écarter per se tout lien causal. Il peut être observé par ailleurs que la décision du 13 avril 2021 (KZR 19/20) de la Cour fédérale de justice allemande admet l'existence d'un lien causal en mobilisant notamment une présomption de fait judiciaire, tirée du principe empirique fondé sur l'expérience économique selon laquelle la création et la mise en 'uvre d'un cartel entraînent régulièrement une augmentation des recettes des entreprises qui y participent. Dans sa décision du même jour (KZR 20/20, traduite en pièce n°12 des appelantes), tout en ordonnant le réexamen de l'affaire sur le préjudice, elle valide le raisonnement d'un tribunal régional ayant jugé que :

- les prix catalogue bruts constituent le point de départ de la fixation des prix par les producteurs de camions, déterminent le niveau de prix à partir duquel les prix sont formés aux niveaux de marché en aval et se reflètent nécessairement et proportionnellement dans les prix de marché payés par les clients finaux, peu important que ces derniers ne les connaissent pas ;

- la concertation sur les prix bruts permet d'éliminer l'incertitude qui existe, dans les conditions du marché, quant au comportement des concurrents en matière de répercussion des augmentations de coûts, ce dont il résulte une probabilité considérable que les augmentations de prix concertées, exprimées en pourcentage, soient, au fil du temps, plus élevées qu'elles ne l'auraient été dans les conditions du marché. La Cour fédérale ajoute à cet égard que les particularités du marché des camions, dont sa grande diversification, ne s'opposent pas à un effet de hausse des prix et que le fait que les prix du marché ne soient pas déterminés uniquement par les prix des modèles de base communiqués initialement, mais également par les différents châssis, composants et équipements dont le prix varie, ne change rien au fait que le niveau de prix plus élevé des modèles de base, dû à l'entente, se répercute sur les prix finaux. Elle observe enfin que, l'objectif de l'entente étant d'influencer le niveau de départ ayant une incidence sur le prix final et de permettre ainsi un rendement tendanciellement plus élevé pour chaque vente de camion, le fait que les accords n'aient pas complètement éliminé la concurrence et que les parts de marché des participants aient fluctué pendant la durée de l'entente est indifférent.

121. Les protocoles d'accord commerciaux produits renforcent ces analyses concluant à l'existence d'un lien causal. En effet, les protocoles de 2007 à 2010 conclus avec la société Daimler (versés à l'annexe 1 « contrat Mercedes » du rapport récapitulatif Sorgem des appelantes) révèlent que les remises dont bénéficiaient les sociétés du groupe Colas étaient constituées d'un pourcentage appliqué au prix de référence, lequel est nécessairement le prix brut catalogue, ce que précise explicitement l'article 3 du protocole de 2010 conclu avec la SAS Mercedes-Benz France (« le prix de référence sera le prix catalogue pour autant que la livraison intervienne dans les quatre mois de la date de la commande ; dans le cas inverse le prix de référence sera le prix catalogue en vigueur à la date de livraison »). De ce fait, il importe peu que les remises soient individualisées selon les partenaires et les produits, le prix brut servant systématiquement de base à la détermination de leur montant et, partant, à la fixation du prix final.

122. Cet ancrage du prix net final dans le prix brut justifie d'intégrer dans l'assiette du préjudice les camions acquis auprès d'intermédiaires mais aussi en crédit-bail, les redevances étant calculées en considération du prix d'achat, également déterminant en cas de location-vente, solution retenue par la Cour fédérale de justice allemande le 5 décembre 2023 (KZR 46/21, pièces n°68 et 86 des appelantes) et par le tribunal de district d'Amsterdam dans sa décision du 12 mai 2021 (§3.27). Il fonde aussi la prise en compte des camions spéciaux ou à usage spéciaux, hors véhicules militaires, d'une part car le mécanisme de fixation des prix est identique et d'autre part car la CJUE a dit pour droit dans sa décision du 1er août 2022 Landkreis Northeim c. Daimler AG (C-588/20, pièces n°59 et 60 des appelantes) que la décision de la Commission du 19 juillet 2016 AT.39824 doit être interprétée en ce sens que les camions spéciaux, y compris les camions à ordures ménagères, relèvent des produits concernés par l'entente constatée dans cette décision. Il peut être observé, de manière surabondante, que cette interprétation a également été retenue pour priver de pertinence l'argument de la société Mercedes-Benz Group AG, écarté par la CJUE (§52 et suivants), tiré de l'exclusion par la Commission de ces véhicules, dans le calcul de l'amende qui lui a été infligée.

123. En revanche, l'inclusion des camions d'occasion, expressément exclus du champ de la décision AT.39824 (§5 et 109), n'est pas pertinente. D'une part, le lien direct entre le prix de revente et le prix brut catalogue, particulièrement délicat à identifier à raison de l'écoulement du temps et de l'évolution des modèles, est en soi trop incertain au regard des spécificités du marché de l'occasion, la plausibilité retenue à ce titre par le CAT dans sa décision avant dire droit du 8 juin 2022 relative à des actions collectives, tirée d'une augmentation générale des prix impactant ceux de l'occasion, ne s'appuyant sur aucune donnée empirique ou théorique et n'étant de ce fait pas suffisamment étayée (pièces n°58 des appelantes §203). D'autre part, les sociétés du groupe Colas précisent elles-mêmes que, lorsqu'elles cèdent ponctuellement leurs camions, le prix pratiqué est « résiduel si ce n'est dérisoire », ce dont elles déduisent l'impossibilité de toute répercussion du surcoût (§788 de leurs écritures) : alors qu'elles admettent ainsi que, pour des produits qui ne sont revendus qu'à l'issue d'une période d'usage généralement longue, le prix catalogue initial ou réactualisé, comme le prix d'achat, n'est pas une référence mobilisable lors de la fixation du prix de revente, elles ne peuvent, sans s'en

expliquer d'avantage, prêter aux autres acteurs économiques un comportement distinct du leur.

124. 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.

2.3.3 Le préjudice

Moyens des parties

125. Les sociétés du groupe Colas font valoir que pour analyser la situation réelle pendant les pratiques, elles ont recensé et examiné, en renonçant à l'échantillonnage critiqué en première instance, 2 119 dossiers d'achat exploitables pour l'ensemble des constructeurs (sur 2 548, la difficulté se concentrant sur les factures les plus anciennes), dont 209 pour Mercedes, ce qui représente un montant d'achat de 138 millions d'euros, dont 12,6 millions pour l'intimée. Elles ajoutent que ceci correspond à une analyse à la fois exhaustive et vraisemblablement sous-estimée en raison de la durée de l'infraction, du nombre des filiales et de l'organisation décentralisée de ses achats durant celle-ci étant observé que de nombreux dossiers ont par ailleurs été exclus de l'analyse (classification « dossiers non exploitables » et « dossiers avec documentation non probante »).

126. Ainsi qu'il a déjà été exposé, aucun marché de produits ou géographique comparable non impacté par les pratiques n'existant et l'ancienneté des pratiques (1997) interdisant toute comparaison avec la période antérieure à leur commission, elles ont, ensuite, utilisé la méthode de comparaison chronologique en mettant en regard la période pendant laquelle l'infraction a produit ses effets et la situation sur le même marché après leur disparition. Elles soulignent qu'il est indispensable de prendre en compte à cet égard la difficulté à « casser » les effets du cartel, notamment la parfaite connaissance des politiques tarifaires de chaque membre de l'entente et la profonde intégration des effets du cartel dans le prix des camions, étant rappelé notamment que les concertistes ont été, à partir de 2008, jusqu'à uniformiser le modèle de grilles de prix pour faciliter les échanges d'information (Décision AT.39824-Trucks §57). Il était donc selon elles complexe d'inverser le rapport de force compte tenu de la nature oligopolistique du marché rappelée par la Commission. Elles en déduisent que ce n'est que grâce à la mise en place centralisée des achats, qui n'a été pleinement opérationnelle qu'en 2019, que Colas, en réalisant des appels d'offres au niveau mondial, a bénéficié d'informations tarifaires lui permettant de renforcer son pouvoir de négociation, ce qui lui a permis de neutraliser, au moins en partie, les effets historiques du cartel. Il leur paraît donc nécessaire d'intégrer les effets de rémanence des pratiques jusqu'à l'année 2019, date de l'instauration, suite à appel d'offres, d'une gestion centralisée des achats leur permettant de procéder à des négociations au niveau mondial, d'avoir ainsi accès à des données plus complètes et de rééquilibrer les rapports de forces. Cet accroissement de leur pouvoir compensateur a seul été à même, selon elles, de faire cesser les effets du cartel, l'hypothèse retenue étant que les prix n'ont désormais plus augmenté que sous l'impulsion de facteurs non imputables à l'entente et correspondent donc à ce qu'ils auraient été en l'absence des pratiques. Sans intégrer cette période intercalaire de rémanence des pratiques dans l'assiette de leur préjudice, elles érigent ainsi l'année 2019 en second terme de comparaison, soit deux ans et demi après la décision de la Commission, la prise en compte des prix qui auraient été payés en l'absence des remises volumiques gommant, de leur point de vue, la réduction éventuelle de prix accordée à raison de la centralisation.

127. Dans ce cadre, elles indiquent avoir employé la méthode suivante, en précisant avoir procédé par extrapolation du taux de surpris calculé pour les camions neufs avec un détail des options souscrites dans les dossiers avec une information limitée sur ces dernières (448) et pour les camions d'occasion (136) :

- « appareillement » de chaque camion acheté pendant les pratiques avec un camion comparable de l'appel d'offres lancé par le groupe Colas en 2018 ou 2019, pour faire le lien pour chaque camion entre situation réelle et situation contrefactuelle ;
- retraitement des prix des camions en situation contrefactuelle afin de s'affranchir des effets des facteurs qui impactent significativement les prix autres que les pratiques elles-mêmes.

128. Déplorant l'imprécision et la généralité des critiques adverses et des rapports de partie produits par la société Mercedes-Benz Group AG, les sociétés du groupe Colas soulignent la robustesse de cette méthodologie en précisant que :

- le rapport Sorgem retraite toutes les options pour lesquelles des prix étaient disponibles dans les réponses aux appels d'offres et que les options chiffrées reflètent les besoins du groupe Colas qui n'ont pas fondamentalement évolué depuis les pratiques, aucune option, hors celle désormais proposée en série, n'ayant de ce fait été omise. Elles ajoutent que le surpris est peu sensible au nombre d'options ajoutées et que l'analyse du différentiel de tonnage de camions n'est pertinente que pour les tracteurs ;
- les approches notamment s'agissant des options et du châssis qui ont été retenues sont systématiquement conservatrices et favorables donc au constructeur par la sous-estimation du surpris qu'elles induisent ; les hypothèses retenues reposent sur des éléments sourcés, documentés et complets et la volatilité des résultats à ces hypothèses reste limitée, et dans tous les cas a fait l'objet de tests et d'analyse de sensibilité ;
- la société Mercedes-Benz Group AG ne démontre ni l'autonomie qu'elle prête au concessionnaire ni le montant de sa marge, leur raisonnement reposant sur le postulat - erroné puisqu'il ne tient pas compte du fait que les remises dont bénéficie l'intermédiaire sont généralement supérieures à celle accordée par le constructeur à l'occasion d'une vente directe - que le prix d'une vente directe serait nécessairement inférieur à celui d'une vente indirecte.

129. Elles fixent le quantum de leurs préjudices en déterminant le prix des camions comparables après cessation des effets des pratiques et le différentiel entre ce dernier et celui effectivement payé pendant l'entente, à savoir 11,2 % en moyenne pour Mercedes, puis sollicitent une « capitalisation » pour tenir compte de la non-disponibilité des sommes perdues, en retenant comme date d'évaluation le 31 décembre 2022, faute de disponibilité à date du taux d'intérêt légal de la Banque de France relatif à l'année 2023.

130. Elles estiment les critiques de la société Mercedes-Benz Group AG relatives aux factures exploitées pour établir l'assiette de leur préjudice infondées en relevant leur imprécision. Elles ajoutent que le fait qu'elles concernent des concessionnaires ou des filiales sans lien avec les destinataires de la décision de la Commission est sans incidence car le surpris effectivement supporté, y compris pour l'acquisition de camions d'occasion, de véhicules neufs par le biais d'un crédit-bail ou de camions spéciaux ou à usage spécial, a été causé par leurs pratiques conjuguées. Elles soutiennent en outre que les DOM-TOM sont concernés par la décision AT.39824-Trucks. Elles précisent que, leur existence et leur montant n'étant pas prouvés, les remises invoquées par la société Mercedes-Benz Group AG ne peuvent être déduites de l'assiette du préjudice.

131. Elles indiquent par ailleurs que, faute d'indice spécifique aux camions sur le marché européen, indice général qui aurait quoi qu'il en soit été affecté par les pratiques, l'utilisation de l'indice des prix à la consommation pour quantifier l'inflation est pertinente. Elles observent que celui propre au marché de l'automobile est décorrélé de l'indice du prix à la production des camions sur les marchés non impactés, tel le marché étatsunien, et que l'indice des prix des produits intermédiaires n'est représentatif que d'une partie des coûts supportés pour fabriquer une voiture faute d'inclure les coûts de recherche et développement et les salaires.

132. Soulignant le caractère secret de l'entente, elles contestent avoir répercuté un surcoût dont elles n'ont pu par hypothèse avoir connaissance et prétendent que la probabilité d'un passing-on (répercussion du surprix aux acheteurs situés plus en aval) est nulle car :

- S'agissant du « supply » passing-on, le prix des camions n'affecte pas celui des prestations des sociétés du groupe Colas qui n'exercent aucune activité de revente. Elles estiment que, parmi ces facteurs déterminants de la formation du prix de leurs services, le coût des camions est marginal, la part du châssis dans le total des coûts supportés pour une prestation étant inférieure à 1 %, et n'a pour cette raison pas été répercuté, le maintien d'un prix attractif conditionnant la compétitivité de l'entreprise et son aptitude à remporter des appels d'offres dont celui-ci constitue le critère principal ;

- S'agissant du « resale » passing-on, la revente de camions d'occasion par le groupe Colas est exceptionnelle et s'effectue à un prix dérisoire (moins de 10 % en moyenne du prix d'achat).

Elles font également observer que l'étude économique du Pr [G] [D] du 7 octobre 2022 indique que toutes les cours espagnoles ont rejeté l'argument du passing-on, de même que le CAT dans sa décision du 7 février 2023 précitée (pages 207 et 271).

133. La société Mercedes-Benz Group AG, s'appuyant sur son rapport final E.C.A Economics, conteste le principe et la mesure du préjudice allégué ainsi que tout alignement des prix bruts et tout lien entre ceux-ci et les prix nets et critique à son tour le rapport Sorgem, en particulier en ce qu'il :

- retient l'année 2019 comme période contrefactuelle alors que la centralisation des achats du groupe Colas a nécessairement impliqué une baisse de prix et allègue d'effets de rémanence qui ne sont ni plausibles ni démontrés ; en confondant l'effet de l'infraction et l'effet d'introduction d'un nouveau système d'approvisionnement, l'effet allégué de l'infraction est selon l'intimée nécessairement surestimé ;

- observe, d'une part, que les camions ne sont pas comparables et que la sélection des engins comparés au sein d'un échantillon non-représentatif est arbitraire et, d'autre part, que les ajustements relatifs aux châssis et aux options, à l'exclusion du tonnage qui est pourtant une caractéristique d'importance, ne sont pas justifiés dans leur principe et dans leur mise en 'uvre, les services additionnels n'étant de surcroît pas inclus dans le prix contrefactuel ;

- omet des facteurs exogènes influençant le prix des camions dans le temps (évolution de la demande très différente de celle de l'inflation, coûts de la production et changements dans les gammes de produits) ; la mesure de l'inflation par application de l'indice des prix à la consommation, qui n'est pas lié aux coûts de production, coûts propres des constructeurs compris, et ne permet pas de tenir compte de l'hétérogénéité des camions, n'est selon l'intimée pas fiable ;

- déploie des analyses de sensibilité qui sont impropres à palier ses carences structurelles, tels le choix de l'année 2019 comme période contrefactuelle et la non-représentativité de l'échantillon, et qui révèlent la grande variabilité des résultats selon les paramètres considérés (en particulier le choix de l'indice permettant de mesurer l'inflation).

134. Elle soutient également que les sociétés du groupe Colas ne démontrent pas ne pas avoir répercuté le surcoût qu'elles allèguent en augmentant le prix de leurs prestations ou le prix de vente des camions revendus, cette seconde part de leur activité ne faisant l'objet d'aucune analyse systématique mais d'un unique examen par échantillon non représentatif.

135. Elle conteste enfin le quantum des demandes en relevant que les appelantes ont intégré dans l'assiette de leur préjudice des camions d'occasion et des engins à usage spécial exclus du champ matériel de la décision.

136. Elle ne formule par ailleurs aucune critique sur la façon dont le préjudice lié à l'écoulement du temps a été calculé par Sorgem (pages 164 à 167 du rapport récapitulatif et annexe 11 décomposition du préjudice par fabricant et entité acheteuse).

Réponse de la cour

137. En vertu des articles 1382 et 1383, devenus 1240 et 1241 du code civil et du principe de réparation intégrale, le juge, tenu de réparer en totalité, sans perte ni profit, tout préjudice dont il constate le principe (en ce sens, Com., 10 janvier 2018, n° 16-21.500), apprécie souverainement au jour où il statue son montant dont il justifie l'existence par la seule évaluation qu'il en fait sans être tenu d'en préciser les divers éléments (en ce sens, Ass. plén., 26 mars 1999, n° 95-20.640).

138. Il incombe à la partie qui invoque l'existence d'un préjudice d'en prouver le principe et l'étendue (en ce sens, Com. 12 février 2020, n° 17-31.614), y compris, dans le droit antérieur applicable, en présence de pratiques anticoncurrentielles (en ce sens, Com. 26 février 2025, n° 23-18-599). Le juge doit, sans toutefois pallier la carence du demandeur au sens de l'article 146 du code de procédure civile, ordonner une expertise pour évaluer le préjudice dont le principe est établi sans pouvoir se retrancher derrière l'insuffisance des pièces produites.

2.3.3.1 - Le surcoût

139. Les sociétés du groupe Colas sollicitent l'indemnisation de la perte subie résultant du surcoût correspondant à la différence entre le prix du bien ou du service effectivement payé et celui qui l'aurait été en l'absence de commission de l'infraction, étant rappelé qu'ainsi qu'il a été décidé §124, à défaut de tout autre facteur explicatif prouvé par la société Mercedes-Benz Group AG, tout surcoût démontré par les appelantes est en lien causal direct avec les pratiques sanctionnées par la décision AT.39824, y compris s'agissant des camions acquis auprès d'intermédiaires ou en crédit-bail (cf supra §122), mais à l'exclusion des camions d'occasion (cf supra §123).

140. Cet écart, qui permet la quantification du surcoût causé par l'entente, est utilement établi par l'élaboration d'un scénario contrefactuel hypothétique décrivant l'évolution normale du marché non affecté par la pratique, scénario dont il

revient à la cour d'apprécier la robustesse.

141. A titre liminaire, il doit être constaté à cet égard que la société Mercedes-Benz Group AG n'a pas au cours des débats proposé de scénario alternatif à celui des sociétés du groupe Colas. Les appelantes n'ont par ailleurs, en lien et en conséquence des travaux menés par Sorgem, pas chiffré de préjudice au-delà de la période de l'infraction sanctionnée, et ne s'y réfèrent que pour définir la période de référence de la situation contrefactuelle. Il appartient ainsi à la cour, conformément aux dispositions des articles 5 et 464 du code de procédure civile, de se prononcer au regard de ces seules demandes.

142. Dans ces circonstances, en considération de l'approche dite pendant/après retenue (supra §92), il convient de rechercher, en premier lieu, si la période de référence de la situation contrefactuelle proposée est adéquate, étant relevé que cette dernière, comme le soulignent les appelantes, doit être déterminée en dehors des effets de rémanence, soit ainsi qu'il ressort du Guide pratique (§153), une fois dissipés les effets produits sur le marché après que les membres de l'entente aient cessé la coopération interdite par l'article 101 du TFUE.

143. C'est à raison que les sociétés du groupe Colas soulignent sur ce point, tout d'abord, que la Commission a, à titre de mesure corrective, dans l'article 3 de son dispositif, ordonné aux entreprises concernées de mettre fin à l'infraction, faute pour elle de pouvoir déclarer avec certitude que les pratiques ont cessé entre l'année des inspections en 2011 et l'année de publication de sa décision (§102 de la décision AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016), étant rappelé par ailleurs que les victimes n'avaient pas connaissance de l'ampleur et des particularités des pratiques avant cette publication, d'une part, et qu'il n'y avait pas de raison pour elles de prêter une attention particulière au poste de coûts relatif aux camions, ces derniers représentant une part infime de leurs coûts, d'autre part. Il n'est pas sérieusement contestable, par ailleurs, que les hausses de prix accumulées pendant quatorze ans imputables aux effets du cartel restaient intégrées dans les prix.

144. De manière justifiée, les appelantes soulignent ensuite que l'effet de rémanence est d'autant plus « mécanique » en l'espèce que les camions vendus après les inspections de la Commission sont des camions de normes Euro V (vendus jusqu'à la fin de l'année 2013) et VI (vendus depuis 2014), soit des normes, dont l'une est toujours en vigueur aujourd'hui, pour lesquelles le niveau de renchérissement a justement été discuté pendant la période de l'infraction sanctionnée.

145. Ces parties font en outre observer de façon pertinente que l'activité de Colas est la construction et l'entretien de différentes infrastructures et aménagements et que cet acteur du secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP) ne peut avoir une connaissance parfaite du marché des camions (qui n'est pas son marché de destination) et ne dispose pas d'une vision globale du marché permettant d'analyser les prix des différents constructeurs pour l'ensemble des modèles nécessaires à ses activités. Elles ne sont pas utilement contredites lorsqu'elles indiquent, en complément, qu'en l'absence de données comparables en la possession du groupe Colas, elles n'ont pas été en mesure non seulement d'identifier une éventuelle anomalie de prix à l'époque des pratiques, mais aussi d'identifier de manière aisée si les effets du cartel avaient pris fin. Pendant la durée de l'infraction mais aussi dans la première période qui a suivi, il est constant en effet qu'elles ne disposaient pas d'informations détaillées et/ou normées sur les données tarifaires liées aux camions.

146. Il s'ensuit que les sociétés du groupe Colas soutiennent à raison qu'il s'en est suivi un effet d'inertie qui n'a pu cesser, au cas présent, qu'à la suite de l'appel d'offre d'une certaine envergure, lancé fin 2018 et coordonné au niveau du

groupe (cf annexe 4 du rapport récapitulatif Sorgem), lequel seul a mis ce dernier en mesure d'avoir une vision globale des tarifs des différents camions nécessaires à ses activités et lui a permis de mettre plus facilement les fournisseurs en concurrence, en allotissant in fine l'ensemble du parc de camions renouvelés dans un pays, à un seul fournisseur.

147. La cour retient, dans ces circonstances, l'année 2019 comme période de référence de la situation contrefactuelle, ainsi que le proposent les appelantes. La gestion centralisée des achats mise en place à compter de cette date, à l'issue d'un processus de déploiement au sein de sa Direction achats auquel il est fait référence dans ses Rapports annuels (cf. p. 88 du rapport récapitulatif Sorgem), a permis à Colas de bénéficier d'informations détaillées (avec distinction entre prix de base, options, etc) dont les sociétés de son groupe ne disposaient pas auparavant, étant rappelé qu'elles ne chiffrent pas de préjudice sur cette période.

148. De manière adaptée, Sorgem a opté en complément pour retenir les prix qui auraient été payés par Colas en l'absence des remises volumétriques spécifiées dans les réponses aux appels d'offres pour la quantification du préjudice. La cour retient à cet égard que la méthodologie consistant à prendre en compte le prix indiqué sur les factures avant remise volumique élimine de manière suffisamment convaincante l'impact potentiel de la centralisation dans le calcul du préjudice et qu'elle prive en conséquence de pertinence la critique de la société Mercedes-Benz Group AG sur ce point.

149. En deuxième lieu, il revient à la cour d'apprécier si la situation contrefactuelle retenue par les sociétés du groupe Colas prend en compte tous les éléments ayant un impact significatif sur les surprix.

150. A cet égard, la cour considère que la méthodologie déployée par le rapport récapitulatif Sorgem en ses pages 105 et suivantes n'est pas sérieusement critiquable, en ce qu'elle conduit à analyser les prix payés par Colas pour chaque camion acheté pendant la période des pratiques (situation réelle) avec les prix des châssis et des options constructeur pour les 16 familles de camions identifiées lors des appels d'offre de 2019 auquel Mercedes a répondu (situation contrefactuelle avant retraitement du notamment à l'existence de dossiers avec une information limitée sur les options souscrites).

151. L'expert de partie des sociétés du groupe Colas a ensuite procédé à des retraitements manifestement adaptés, liés aux caractéristiques du camion : options souscrites en complément du châssis -ralentisseur, couleur spécifique de société, suspension hydraulique double pression, etc- ; composantes du châssis, dont celles impactées par les évolutions technologiques -boite de vitesse automatique, système de climatisation qui sont de série sur les camions contrefactuels, évolution de la puissance du moteur etc- et réglementaires -norme environnementale Euro applicable, chiffrée dans l'étude de l'International council on clean transportation en février 2016- ; moins-value dans le cas où le camion acheté n'est pas équipé de pneus Michelin (le prix de l'appel d'offres intégrant par défaut cette marque pour les pneus). Sorgem a veillé, en outre, à identifier l'influence de facteurs exogènes tels que l'inflation, afin de déflater en conséquence les prix du camion de la situation contrefactuelle. Il a enfin mis en 'uvre des tests de robustesse en confirmant ses résultats par des analyses de sensibilité.

152. La cour considère cependant ne pouvoir se fonder exclusivement, à ces égards, sur le rapport récapitulatif Sorgem versé aux débats. Ce rapport de partie présente une réelle cohérence interne et externe, et paraît correctement corroboré par de nombreux éléments. Cependant, ces derniers revêtent une technicité telle que la formation de

jugement n'est pas mise en mesure d'apprécier avec un degré de certitude suffisante la fiabilité des données mobilisées et la pertinence des calculs, lesquels sont contestés par l'intimée, notamment en ce qu'elle considère que la sélection des caractéristiques individuelles prises en compte ainsi que les montants correspondants en euros sont, pour la plupart, purement arbitraires. La transparence des appelantes en la matière en permet le contrôle, mais la cour estime que la vérification nécessairement approfondie qui doit être menée peut intervenir, de manière plus appropriée, par la voie d'une expertise judiciaire, dont les termes seront précisés dans le dispositif de l'arrêt.

153. Les opérations menées lors de l'expertise permettront par ailleurs, le cas échéant, d'apprécier dans quelle mesure l'intimée est susceptible de fournir des précisions complémentaires, accompagnées des données sous-jacentes, au soutien de ses analyses, puisqu'elle conteste notamment la représentativité de l'échantillon retenu (cf. à cet égard, page 57 à 61 des écritures de la société Mercedes-Benz Group AG).

154. La cour souligne, en troisième lieu, être d'ores et déjà en mesure de trancher entre les deux analyses divergentes présentées s'agissant du choix de l'indice pertinent pour apprécier l'impact de l'inflation.

155. Il apparaît en effet à cet égard, tout d'abord, que même s'il avait existé un indice portant spécifiquement sur le marché européen des camions, ce dernier n'aurait pu qu'être affecté par les pratiques, au vu de l'ampleur et la durée de l'entente et ne pouvait donc être utilisé. Les sociétés du groupe Colas exposent de manière convaincante, ensuite, que les indices des prix existants liés au marché automobile global ne constituent pas la bonne référence, en ce que les dynamiques sont dépendantes du marché des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers (étant observé qu'en France, les camions représentent seulement 2 % du total des immatriculations des véhicules neufs). Il ressort de plus du rapport récapitulatif Sogem (p. 120 et 121), non contredit sur ce point par la société Mercedes-Benz Group AG, qu'aux Etats-Unis, le prix des camions est davantage corrélé aux indices de prix à la consommation et de prix à la production de l'industrie prise dans son ensemble, qu'aux indices de prix à la production des véhicules automobiles, cette analyse de marché montrant une meilleure qualité de prédiction du prix des camions à l'indice des prix à la consommation. C'est à raison, de surcroît, que les appelantes font valoir que le choix de l'indice est également contraint par la disponibilité des données d'évolution des prix sur toute la période considérée (soit de 1996, année précédant l'année de début des pratiques, à fin 2018, année de référence utilisée pour la situation contrefactuelle), d'une part, et que l'indice des prix à la consommation a le mérite d'être une référence communément utilisée pour suivre l'évolution des prix de l'économie dans son ensemble dès lors qu'il ne peut être impacté qu'à la marge par les pratiques du cartel, d'autre part.

156. La cour retient donc qu'il est pertinent de procéder en l'espèce, ainsi que l'a fait le rapport récapitulatif Sorgem, selon les étapes méthodologiques suivantes :

- estimation de l'impact de l'inflation par référence à l'évolution d'un indice des prix à la consommation ;
- référence à celui de la France, dans la mesure où les surpris portent sur des camions achetés en France à hauteur de 99 % (cf. annexe 5 du rapport) ;
- analyse de sensibilité aux indices de prix à la consommation de l'Allemagne et de l'Union européenne, dans la mesure où les camions ne sont pas exclusivement fabriqués en France.

157. Il est, enfin, justement observé par les sociétés du groupe Colas, s'agissant de l'impact d'autres facteurs éventuels tels que la demande de camions, que Mercedes-Benz ne démontre pas que la prise en compte de la demande aurait un impact sur les surpris, et ne précise pas comment cet effet devrait être pris en compte. Il appartiendra cependant à l'expert judiciaire commis de donner, à titre complémentaire, un avis circonstancié sur les retraitements susceptibles d'être rendus nécessaires afin, le cas échéant, de soustraire les variations de prix dues à d'autres facteurs exogènes, tels que la demande, ainsi que, toujours selon l'intimée, les coûts de production des camions.

158. La cour retient, en quatrième lieu, que le rapport récapitulatif Sorgem, pages 168 à 185, développe de façon adéquate les raisons pour lesquelles il ne peut être retenu en l'espèce l'existence d'un passing-on, soit une répercussion du surpris au travers du prix des prestations vendues ou de la revente des camions.

159. S'agissant, tout d'abord, de la capacité à répercuter le surpris au travers des prestations vendues (« supply » passing-on), le rapport Sorgem analyse de manière adaptée les principaux facteurs pour Colas d'une possible répercussion du surpris : la symétrie/dissymétrie du choc sur les coûts des différents intervenants du marché, l'importance de l'imput dans le coût de production et l'élasticité du prix de la demande finale.

160. Il relève à cet égard, sans être utilement critiqué par la société Mercedes-Benz Group AG, que compte tenu de son positionnement intégré sur la chaîne de valeur des travaux routiers, Colas fait face à une multitude de concurrents ayant chacun un positionnement spécifique, qu'il s'agisse du marché de la construction et de l'entretien des infrastructures, du marché des matériaux (granulats et béton prêt à l'emploi en particulier) ou du marché de la sécurité et de la signalisation routière. L'expert de partie des appelantes observe par ailleurs qu'en prenant pourtant à chaque fois des hypothèses de coûts hors chauffeur les plus conservatrices, la part du châssis dans le total des coûts de Colas supportés pour une prestation est inférieure à 1 % -les frais pertinents dans le secteur de la construction dans lequel les sociétés du groupe Colas interviennent étant le coût d'achat et d'entretien des machines de construction, d'acquisition des installations de chantier et des matières premières nécessaires à la production des produits employés ainsi que celui du transport de ces produits et celui afférent à la masse salariale-. Le rapport Sorgem fait en outre valoir à raison que les coûts de transports sont majoritairement dépendants du carburant, qui est le principal motif de révision incorporés aux coûts de revient, alors que le coût du châssis représente une dépense fixe qui est donc peu susceptible d'être répercutée sur le prix de la prestation. Il souligne enfin qu'au regard du critère de l'importance de l'élasticité prix de la demande finale en matière de commande publique, la répercussion du surpris apparaît improbable.

161. S'agissant, ensuite, de la capacité à répercuter le surpris au travers de la revente des camions (« resale » passing-on), le rapport Sorgem considère de façon convaincante que la probabilité apparaît très faible car les prix de revente représentent une faible fraction du prix d'achat, en lien avec la durée très longue de conservation des camions, d'une part, et que ces prix ne sont pas déterminés à partir d'un pourcentage fixe du prix d'achat, mais en fonction des conditions de marché (offre et demande) au moment de la revente, cette analyse n'étant pas utilement contredite par Mercedes (cf. pages 165 et 186 du rapport récapitulatif Sorgem).

162. Il reviendra cependant à l'expert commis de donner, à titre complémentaire, un avis circonstancié sur ce sujet, afin d'apprécier si certains éléments seraient de nature à contredire l'existence en l'espèce d'une répercussion du surcoût.

163. Il s'ensuit que l'expert judiciaire devra :

- donner son avis sur la robustesse du scénario contrefactuel du rapport récapitulatif Sorgem du 4 janvier 2024, sans réexaminer les points d'ores et déjà retenus par la cour (approche pendant/après, année 2019 comme période de référence de la situation contrefactuelle, prise en compte du prix indiqué sur les factures avant remise volumique, estimation de l'impact de l'inflation par référence à l'évolution d'un indice des prix à la consommation) ;
- rechercher si la situation contrefactuelle retenue par les sociétés du groupe Colas prend en compte tous les éléments ayant un impact significatif sur le surcoût directement imputable à la faute de la société Mercedes-Benz Group AG,
- rechercher si certains éléments seraient de nature à contredire l'existence en l'espèce d'une répercussion du surcoût et proposer une évaluation du taux de répercussion moyen de ce surcoût.

164. La société Mercedes-Benz Group AG, auteur des pratiques anticoncurrentielles sanctionnées, supportera la charge de la consignation prévue par l'article 269 du code de procédure civile étant précisé que, conformément à l'article 11 du même code, les parties sont tenues d'apporter leur concours aux mesures d'instruction sauf au juge à tirer toute conséquence d'une abstention ou d'un refus.

2.3.3.2 - Le préjudice lié à l'écoulement du temps

165. Le préjudice financier (ou préjudice de trésorerie) permet de réparer le préjudice additionnel né de l'écoulement du temps par des intérêts dits compensatoires qui, distincts des intérêts moratoires sanctionnant, sans preuve d'un dommage par le créancier, un retard de paiement d'une obligation de somme d'argent ou d'une condamnation à une indemnité au sens des articles 1231-6 et 1231-7 du code civil, peuvent couvrir l'érosion monétaire et le dommage particulier né de l'impossibilité de disposer des fonds constituant son quantum pour se saisir d'une opportunité déterminée (en ce sens, Com., 26 mai 1961, n° 238, Com. 31 mars 2021, n° 19-15.735, et Com. 1er mars 2023, n° 20-18.536 et 20-20.416, CJCE, Mulder et autres, 27 janvier 2000, Mulder et autres du 27 janvier 2000, C-104/89 et C-37/90, §51, et CJCE, Marshall, 2 août 1993, C-271/91, §31 et 32).

166. De constitution progressive, il naît dès les premiers effets dommageables des pratiques anticoncurrentielles et croît, par l'effet du cumul des sommes indisponibles, jusqu'à la décision de justice consacrant le droit à indemnisation (ici, la date de prononcé de l'arrêt) qui marque le point de départ des intérêts moratoires au taux légal conformément à l'article 1231-7 du code civil, le préjudice ne consistant alors plus, à compter de cette date, qu'en un retard dans le paiement. Il doit de ce fait être calculé par application du taux idoine aux sommes cumulées, année après année, dont a été privée la victime de la pratique illicite à compter de la première manifestation de ses effets, soit ici, la première hausse de prix (en ce sens, Com., 1er mars 2023, n° 20-18.356 et 20-20.416, qui précise également que le cours des intérêts compensatoires s'achève à la date de la décision de justice consacrant l'existence du préjudice économique servant d'assiette au préjudice financier). Le taux d'intérêt utilisé pour quantifier le préjudice financier, qui réside dans la privation d'une somme d'argent qui aurait pu être mobilisée par la victime à des fins diverses, dépend de l'usage apprécié in concreto que cette dernière en aurait fait, la preuve de celui-là incombant à celle-ci en application de l'article 9 du code de procédure civile (en ce sens Com., 7 juin 2023, n° 22-10.545).

167. Il appartiendra à l'expert commis de chiffrer, en l'actualisant, ce préjudice additionnel résultant de la privation

temporaire des sommes allouées au titre de l'indemnisation de la perte subie résultant du surcoût, eu égard aux éventuels ajustements du scénario contrefactuel Sorgem découlant de ses propositions.

III ' Sur les dépens, la disjonction et l'application de l'article 700 du code de procédure civile

168. Par l'effet de l'annulation prononcée, les dispositions du jugement portant condamnation des sociétés du groupe Colas aux dépens et à verser la somme de 40 000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile sont rétroactivement tenues comme non avenues.

169. La cour, après le tribunal, prononce d'office la disjonction d'instance à l'égard des sociétés Scania AB et Scania CV AB.

170. Le sort des dépens et des frais irrépétibles, y compris de première instance, est réservé à l'examen au fond de l'affaire.

Dispositif

*

* *

PAR CES MOTIFS

La cour

Annule le jugement du 27 octobre 2022 du tribunal de commerce de Lyon en toutes ses dispositions,

Prononce la disjonction d'instance à l'égard des sociétés Scania AB et Scania CV AB,

Vu l'effet dévolutif de l'appel,

Dit que, en participant à l'entente sanctionnée définitivement par la décision de la Commission européenne AT.39824-Trucks du 19 juillet 2016, la société Mercedes-Benz Group AG a causé aux 42 appelantes un dommage en lien direct avec celle-ci ;

Avant dire droit sur la réparation de leurs préjudices ;

Ordonne une expertise,

Désigne M. [U] [A]

Expert judiciaire inscrit sur la liste de la cour d'appel de Versailles

Deloitte Finance

[Adresse 39]

[Localité 41]

[Courriel 1]

+ [XXXXXXXX01]

+ [XXXXXXXX02]

avec pour mission,

après avoir pour ce faire convoqué les parties et entendu leurs explications, s'être fait communiquer toutes pièces utiles à la réalisation de la mission et avoir recueilli au besoin l'avis d'un autre technicien, mais seulement dans une spécialité distincte de la sienne,

d'évaluer les préjudices de surcout et les préjudices financiers, subis par les 42 sociétés du groupe Colas intimées, résultant directement et exclusivement de l'entente sanctionnée à laquelle a participé la société Mercedes-Benz Group AG,

et à cet effet de :

- donner son avis sur la robustesse du scénario contrefactuel du rapport récapitulatif de partie dressé à la demande des sociétés du groupe Colas par Sorgem évaluation le 4 janvier 2024 (pièce appelante n°93), étant précisé que la cour a retenu l'approche dite pendant/après, l'année 2019 comme période de référence de la situation contrefactuelle, la prise en compte du prix indiqué sur les factures avant remise volumique et l'estimation de l'impact de l'inflation par référence à l'évolution d'un indice des prix à la consommation ;

- rechercher si la situation contrefactuelle retenue par les sociétés du groupe Colas prend en compte tous les éléments ayant un impact significatif sur le surcoût directement imputable à la faute de la société Mercedes-Benz Group AG ; procéder à tout chiffrage en lien ;

- rechercher si certains éléments seraient de nature à contredire l'existence en l'espèce d'une répercussion du surcoût et proposer une évaluation du taux de répercussion moyen de ce surcoût ;

- pour les besoins de l'évaluation du préjudice financier des sociétés du groupe Colas, effectuer au moins un calcul sur l'utilisation du taux légal en appliquant la capitalisation annuelle des intérêts compensatoires, le cas échéant, motiver le choix de retenir un taux différent du taux légal et effectuer le calcul sur l'utilisation de ce taux en appliquant la capitalisation annuelle des intérêts compensatoires ;

- au besoin, fournir tous éléments techniques, d'information et de fait de nature à éclairer la Cour sur l'évaluation des préjudices allégués par les entreprises du groupe Colas ;

Dit que l'expert aura accès aux dossiers des parties et à leur comptabilité ainsi qu'à tout élément de facturation de celles-ci ;

Enjoint aux parties de communiquer aux autres parties les documents de toute nature qu'elles adresseront à l'expert pour établir le bien fondé de leurs prétentions ;

Dit que l'expert sera saisi et effectuera sa mission conformément aux dispositions des articles 263 et suivants du code de procédure civile et qu'il déposera son rapport en un exemplaire original sous format papier et en copie sous la forme d'un fichier PDF enregistré sur un support de stockage numérique au greffe de la chambre 5-4 de la cour d'appel de Paris avant le 20 décembre 2026, sauf prorogation de ce délai dûment sollicité en temps utile auprès du conseiller de la mise en état (en fonction d'un nouveau calendrier prévisionnel préalablement présenté aux parties) ;

Dit que l'expert devra, dès réception de l'avis de versement de la provision à valoir sur sa rémunération, convoquer les parties à une première réunion qui devra se tenir avant l'expiration d'un délai de deux mois, au cours de laquelle il procédera à une lecture contradictoire de sa mission, présentera la méthodologie envisagée, interrogera les parties sur d'éventuelles communications de pièces, établira contradictoirement un calendrier de ses opérations et évaluera le coût prévisible de la mission, et qu'à l'issue de cette première réunion il adressera un compte rendu aux parties et au juge chargé du contrôle ;

Dit que l'expert devra communiquer aux parties un pré-rapport et recueillir contradictoirement leurs observations ou réclamations écrites dans le délai qu'il fixera, puis joindra ces observations ou réclamations à son rapport définitif en indiquant quelles suites il leur aura données ;

Dit que l'expert devra fixer aux parties un délai pour formuler leurs dernières observations ou réclamations en application de l'article 276 du code de procédure civile et rappelle qu'il ne sera pas tenu de prendre en compte les transmissions tardives et rappelle aux parties que leurs dernières observations ou réclamations écrites doivent rappeler sommairement le contenu de celles qu'elles ont présentées antérieurement et qu'elles sont à défaut réputées abandonnées ;

Désigne le conseiller de la mise en état de la chambre 5-4 de la cour d'appel de Paris pour suivre la mesure d'instruction et statuer sur tous incidents ;

Dit que l'expert devra rendre compte à ce magistrat de l'avancement de ses travaux d'expertise et des diligences accomplies et qu'il devra l'informer de la carence éventuelle des parties dans la communication des pièces nécessaires à l'exécution de sa mission conformément aux dispositions des articles 273 et 275 du code de procédure civile ;

Fixe à la somme de 100 000 euros la provision à valoir sur la rémunération de l'expert, qui devra être consignée par la société Mercedes-Benz Group AG entre les mains du régisseur d'avances et de recettes de la cour d'appel de Paris, dans le délai de 4 semaines à compter de la présente décision, sans autre avis et accompagnée d'une copie de la présente décision ;

Dit que, faute de consignation dans ce délai impératif, la désignation de l'expert sera caduque et privée de tout effet ;

Dit qu'en déposant son rapport, l'expert adressera aux parties et à leurs conseils une copie de sa demande de rémunération ;

Sursoit à statuer sur l'ensemble des demandes principales et subsidiaires des parties dans l'attente du dépôt du rapport de l'expert judiciaire désigné par cet arrêt et ordonne la révocation de l'ordonnance de clôture du 21 janvier 2026 ;

Renvoie l'affaire à l'audience de mise en état du 6 octobre 2026 pour faire le point sur l'avancement de la mesure d'expertise et dit que l'affaire sera appelée par le conseiller de la mise en état à une audience antérieure si le rapport d'expertise était entre-temps déposé ou si sa désignation était caduque ;

Réserve les demandes des parties au titre des frais irrépétibles et des dépens, y compris de première instance, à l'examen de l'affaire au fond par la cour après dépôt du rapport d'expertise ;

Ordonne, conformément aux dispositions combinées des articles 15§2 du Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en 'uvre des règles de concurrence prévues aux articles 101 et 102 du TFUE et R. 490-5 du code de commerce, que cet arrêt soit notifié par le greffe de la cour d'appel, par lettre recommandée avec accusé de réception, à la Commission européenne, à l'Autorité de la concurrence ainsi qu'au ministre chargé de l'économie.

LA GREFFIÈRE LA PRÉSIDENTE