

EXTRAIT DES MINUTES DU GREFFE
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LYON

27/10/2022

JUGEMENT DU VINGT-SEPT OCTOBRE DEUX MILLE VINGT-DEUX

Le Tribunal a été saisi de la présente affaire par assignation en date du 04 décembre 2017

La cause a été entendue à l'audience du 30 juin 2022 à laquelle siégeaient :

- Monsieur Jean-Pierre GIBERT, Président,
- Monsieur Jean-Yves BON, Juge,
- Monsieur Eric BALDACCHINO, Juge,
- Monsieur Jean-Paul VERGÉ, Juge,
- Monsieur Bruno DA SILVA, Juge,

assistés de :

- Monsieur Clément BRAVARD, greffier,

Après quoi, les Juges sus-nommés en ont délibéré pour rendre ce jour le présent jugement, les parties étant avisées que le jugement serait prononcé par sa mise à disposition au Greffe du Tribunal, conformément à l'article 450 alinéa 2 du Code de procédure civile :

Rôle n°
2018J191

ENTRE

- la société AXIMUM SAS

8 Rue Jean Mermoz

78114 MAGNY-LES-HAMEAUX

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- La société AXIMA CENTRE SAS

bis Rue Gabriel Voisin

69400 VILLEFRANCHE-SUR-SAONE

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société CARRIERE BAUDUIN SNC

2 Rue Jean Mermoz

78114 MAGNY-LES-HAMEAUX

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société BELLE ROCHE SABLAR SA de droit belge

Grand'Route 71

4367 CRISNEE Belgique

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société BETON CONTROLE DU LITTORAL SARL

Immeuble Gigabloc
Zone Collery 4/5, RN3
97300 CAYENNE
DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société BRUNEL DEMOLITION SAS à associé unique

2 Rue Jean Mermoz
78114 MAGNY-LES-HAMEAUX
DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société CARRIERES ET MATERIAUX DE GRAND OUEST SAS

2 Rue Gaspard Coriolis
44300 NANTES
DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société CESTY NITRA A.S.

Murgašova
949 78 NITRA Slovaquie
DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société CMCA (anciennement carrière du Sancy) SAS

2 Avenue Tony Garnier
69007 LYON
DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société COLAS SA

7 Place René Clair
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT
DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS BELGIUM SA de droit belge

Rue Nestor Martin 313
1082 BERCHEM-SAINT-AGATHE Belgique
DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS CENTRE OUEST SAS

2 Rue Gaspard Coriolis
44300 NANTES
DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS CZ

Kekřícovů 9
190 00 PRAHA 9 République tchèque
DEMANDEUR - *représenté(e) par*
Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS DANMARK A/S

Fabriksparken 40
2600 GLOSTRUP Danemark
DEMANDEUR - *représenté(e) par*
Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS ÉpítőZárkörűenMűködőRészvénytársaság

Bocskai Út 73
1113 BUDAPEST Hongrie
DEMANDEUR - *représenté(e) par*
Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS GmbH

Flurgasse 9
8101 Autriche
DEMANDEUR - *représenté(e) par*
Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS Guadeloupe SAS

Zone Industrielle
Pointe Jarry
97122 BAÏE-MAHAULT
DEMANDEUR - *représenté(e) par*
Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS Hrvatska.D.D

Varaždin
MEDIMURSKA 26 Croatie
DEMANDEUR - *représenté(e) par*
Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS

HungáriaÉpítőipariZártkörűenMűködőRészvénytársaság

Bocsai Út 73
1113 BUDAPEST Hongrie
DEMANDEUR - *représenté(e) par*
Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS ILE DE FRANCE NORMANDIE

2 Rue Jean Mermoz
78114 MAGNY-LES-HAMEAUX
DEMANDEUR - *représenté(e) par*
Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

B

- la société COLAS KözlekedésépítőKorlátoltFelelősségűTársaság

Boeszkai Út 73

1113 BUDAPEST Hongrie

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maitre Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS KruszywaSpółka Z OraniczonaOdpowiedzialnością

Ul. Nowa Nr 49 Ło. Miejsc. Kod 62-0270 Poczta

PALEDZIE Pologne

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maitre Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS Limited

Wallage Lane, Rowfant, Crawley

West Sussex

RH10 4 NF . Royaume-Uni

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maitre Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS MARTINIQUE

Zip Pointe des Grives

97200 FORT-DE-FRANCE

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maitre Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS MIDI MEDITERRANEE

855 Rue René Descartes

13100 AIX-EN-PROVENCE

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maitre Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société Colas Nord-Est SAS

44 Boulevard de la Mothe

54000 NANCY

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maitre Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS NORD PICARDIE

44, boulevard de la Mothe

54000 NANCY

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maitre Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS Nouvelle Calédonie

16 Avenue de la Baie de Koutio

Ducos

98800 NOUMEA

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maitre Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS Polska Spółka Z OraniczonaOdpowiedzialnością

Ul. Nowa Nr 49 Ło. Miejsc.

Kod 62-070 Poczta

PALEDZIE Pologne

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS Rail

38/44 Rue Jean Mermoz

78600 MAISONS-LAFFITTE

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS RHONE-ALPES AUVERGNE SAS

2 Avenue Tony Garnier

IMMEUBLE ECHANGEUR

69007 LYON

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société COLAS SUD OUEST SAS

Avenue Charles Lindbergh

33700 MERIGNAC

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

- la société CONCASSAGE EXTRACTION RECYCLAGE ET FOURNITURES CERF

Lieu-dit le Bourg

03500 BRANSAT

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société CONTAINER TRANSPORT SA

Merksemsebaan 298

2110 WIJNEGEM Belgique

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société COSSON SAS

9 Avenue DU BEAUMONTOIRE

95380 LOUVRES

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société DAMIANI SAS

2602 Route DE LA GRAVE

06510 CARROS

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société ENTREPRISE FERRARI SAS en la personne de son représentant légal ENTREPRISE HERAUT

La Rivière Z.I.
24260 LE BUGUE

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société ENTRETIEN ROUTIER DU CENTRE OUEST SNC

Rue Du Bois Bouquin
37110 CHATEAU-RENAULT

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société ENTREPRISE HERAUT SNC

LA RIVIERE
24260 LE BUGUE

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- La société ETABLISSEMENTS MESLIN

2 Rue Jean Mermoz
78114 MAGNY-LES-HAMEAUX

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société FABRIMACO SARL

LIEU-DIT LES CABANASSES
33650 SAINT-SELVE

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société GASCOGNE MATERIAUX GAMA SAS

Lieu Dit au Pont
32400 CAHUZAC-SUR-ADOUR

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société ETS GENIER DEFORGE SAS

2 Rue Jean Mermoz
78114 MAGNY-LES-HAMEAUX

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société GIRAUD-SERIN ASSU

1 Avenue du Bois Vert, Zone

31120 PORTET-SUR-GARONNE

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société LES GRANDS TRAVAUX DE L'OCEAN INDIEN SAS

Z.I.C. N°2

BP 2016

97420 LE PORT

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société Ižiniersketavby a.s. ISK

Priemyselná 7

04245 KOŠICE Slovaquie

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SNC NEVEUX ET CIE

2 Rue Jean Mermoz

78114 MAGNY-LES-HAMEAUX

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société PERRIER TP SASU

13 Route de Lyon

69800 SAINT-PRIEST

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société PICHETA SAS

13 Route de Conflans

95480 PIERRELAYE

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société RIBAL TRAVAUX PUBLICS SARL

P.K. 8

Route Degrad des Cannes

97300 CAYENNE

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

B

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société ROUSSILLE SAS

Lieu-dit Le Pont
47390 LAYRAC

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société RUBEROID SNC

7 Avenue DES FRERES LUMIERES
92160 ANTONY

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SACER ATLANTIQUE SAS

2 Rue Gaspard Coriolis
44300 NANTES

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SACER PARIS NORD EST SAS

6 Rue Jean Mermoz
78771 MAGNY-LES-HAMEAUX CEDEX

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SACER SUD EST SAS

2 Avenue Tony Garnier
69007 LYON

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SCREG EST SAS

44 Boulevard de la Mothe
54000 NANCY

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SCREG ILE DE FRANCE NORMANDIE SAS

2 Rue Jean Mermoz
78114 MAGNY-LES-HAMEAUX

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SCREG NORD PICARDIE SAS

44 Boulevard de la Mothe

54000 NANCY

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SCREG OUEST SAS

2 Rue Gaspard Coriolis

44300 NANTES

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SCREG SUD EST SAS

2 Avenue Tony Garnier

69007 LYON

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SCREG SUD OUEST SAS

14 Avenue Henri Becquerel

BP 80230

33700 MERIGNAC

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SIVIA'M

20 Boulevard Rainier III

98000 MONACO Monaco

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SMAC SAS

40 Rue Fanfan la Tulipe

92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SNAF SA

Zone d'Activité Commerciale de la Grave

BP 20

06510 CARROS

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

B

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SN MONIN TP SARL

155 Zone ARTISANALE LA FORÊT
73240 SAINT-GENIX-SUR-GUIERS

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SOCIETE DES CARRIERES GOLBERY SNC

Lieu-dit Pont à Libaud

23380 AJAIN

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SOCIETE DES CARRIERES DE L'EST SAS

44 Boulevard de la Mothe

54000 NANCY

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

**- la société SOCIETE DES GRANULATS ET BETONS CORSES -
S.G.B.C. SAS**

Carrière de Baléone

20700 AJACCIO CEDEX 9

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

**- la société SOCIETE D'ENTREPRISES GENERALES &
D'EXPLOITATIONS DU CENTRE SA**

70 Avenue Aristide Briand

36400 MONTGIVRAY

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la SOCIETE GENERALE DE TRAVAUX

Zone Industrielle de la Pointe Jarry

Impasse Émile Dessout

97122 BAIE-MAHAULT

DEMANDEUR - *représenté(e) par*

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la SOCIETE INDUSTRIELLE ROUTIERE SARM

Z.I.C N°2

106 Rue Paul Verlaine

97420 LE PORT

DEMANDEUR - représenté(e) par

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

**- la société SOCIETE PARISIENNE DE MATERIAUX ENROBES
SARL**

2 Rue Jean Mermoz

78114 MAGNY-LES-HAMEAUX

DEMANDEUR - représenté(e) par

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

**- la société SOCIETE ROUTIERE DU MASSIF CENTRAL ET DU
LIMOUSIN SA**

15240 VEBRET

DEMANDEUR - représenté(e) par

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société SPAC SAS

13 Rue Madame De Sanzillon

92110 CLICHY

DEMANDEUR - représenté(e) par

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société STAM-LTA SAS

Rue CHARLES MARIE RAVEL ZONE

51520 SAINT-MARTIN-SUR-LE-PRE

DEMANDEUR - représenté(e) par

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société TEXROD SAS

Route de Fun

Les Carrières

18000 BOURGES

DEMANDEUR - représenté(e) par

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

**- la société TRANSPORTS ET MATERIAUX ROUTIERS TMR
SARLU**

Rue Maurice Thorez

80470 SAINT-SAUVEUR

DEMANDEUR - représenté(e) par

Maître Christian BOREL -

Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON

Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -

6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société VGB SA de droit belge

B

Dellestraat 25
3550 HEUSDEN-ZOLDER Belgique
DEMANDEUR - *représenté(e) par*
Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

- la société WEG EN BOUW SA

Harensessteenweg 100
1800 VILVOORDE Belgique
DEMANDEUR - *représenté(e) par*
Maître Christian BOREL -
Toque n° 350 Aarpi Jakubowicz & Associés 18-20 Rue Tronchet 69006 LYON
Maître Renaud CHRISTOL - SCP August Debouzy -
6 Avenue De Messine 75008 PARIS

ET

- la société MAN SE

Ungererstrasse 69
80805 MUNICH Allemagne
DÉFENDEUR - *représenté(e) par*
Maître Anne-Sophie CHAULEUR - Avocat -
Toque n° 708 18 Rue Félix Mangini CS 99172 69263 LYON CEDEX 09
Cabinet DE PARDIEU BROCAS MAFFEI -
57 Avenue d'Iéna Cs 11 610 75773 PARIS CEDEX 16

- la société MAN TRUCK & BUS AG

Dachauer Strasse 667
80995 MUNICH Allemagne
DÉFENDEUR - *représenté(e) par*
Maître Anne-Sophie CHAULEUR - Avocat -
Toque n° 708 18 Rue Félix Mangini CS 99172 69263 LYON CEDEX 09
Cabinet DE PARDIEU BROCAS MAFFEI -
57 Avenue d'Iéna Cs 11 610 75773 PARIS CEDEX 16

- la société MAN TRUCK & BUS DEUTSCHLAND GmbH

Oskar-Schlemmer Strasse 19-21
80807 MUNICH Allemagne
DÉFENDEUR - *représenté(e) par*
Maître Anne-Sophie CHAULEUR - Avocat -
Toque n° 708 18 Rue Félix Mangini CS 99172 69263 LYON CEDEX 09
Cabinet DE PARDIEU BROCAS MAFFEI -
57 Avenue d'Iéna Cs 11 610 75773 PARIS CEDEX 16

- la société DAIMLER AG

Mercedesstrass 137
70327 STUTTGART Allemagne
DÉFENDEUR - *représenté(e) par*
Maître Romain LAFFLY -
Toque n° 938 20 Quai Jean Moulin Cs 30185 69289 LYON CEDEX 02
DARROIS VILLEY MAILLOT BROCHIER -
69 Avenue Victor Hugo 75116 PARIS

- la société FIAT CHRYSLER AUTOMOBILE NV

25 St James's Street
SW1A 1HA LONDRES Royaume-Uni
DÉFENDEUR - *représenté(e) par*
Maître Julien COMBIER -
Toque n° 708 18 Rue Félix Mangini 69009 LYON CEDEX 09
GIDE LOYRETTE NOUËL AARPI -
22 Cours Albert 1er 75008 PARIS

- la société CNH INDUSTRIAL NV

25 St James's Street

SW1A 1HA LONDRES Royaume-Uni
DÉFENDEUR - représenté(e) par
 Maître Julien COMBIER -
 Toque n° 708 18 Rue Félix Mangini 69009 LYON CEDEX 09
 GIDE LOYRETTE NOUEL AARPI -
 22 Cours Albert 1er 75008 PARIS

- la société IVECO SPA

Via Puglia 35
 10156 TURIN Italie
DÉFENDEUR - représenté(e) par
 Maître Julien COMBIER -
 Toque n° 708 18 Rue Félix Mangini 69009 LYON CEDEX 09
 GIDE LOYRETTE NOUEL AARPI - Avocats -
 15 Rue De Laborde 75008 PARIS

- la société IVECOMAGIRUS AG

Nicolaus-Otto Strasse 27
 89079 ULM Allemagne
DÉFENDEUR - représenté(e) par
 Maître Julien COMBIER -
 Toque n° 708 18 Rue Félix Mangini 69009 LYON CEDEX 09
 GIDE LOYRETTE NOUEL AARPI - Avocats -
 15 Rue De Laborde 75008 PARIS

- la société VOLVO AB

Bergegardsvag 1
 405 08 GÖTEBORG Suède
DÉFENDEUR - représenté(e) par
 Maître Fabienne MARECHAL -
 Toque n° 722 12 Rue de la Navigation 69009 LYON
 Cabinet FRESHIELDS BRUCKHAUS DERINGER LLP -
 2 Rue Paul Cézanne 75008 PARIS

- la société VOLVO LASTVAGNAR AB

Bergegardsvag 1
 405 08 GÖTEBORG Suède
DÉFENDEUR - représenté(e) par
 Maître Fabienne MARECHAL -
 Toque n° 722 12 Rue de la Navigation 69009 LYON
 Cabinet FRESHIELDS BRUCKHAUS DERINGER LLP -
 2 Rue Paul Cézanne 75008 PARIS

- la société RENAULT TRUCKS SAS

99 Route de Lyon
 69800 SAINT-PRIEST
DÉFENDEUR - représenté(e) par
 Maître Fabienne MARECHAL -
 Toque n° 722 12 Rue de la Navigation 69009 LYON
 Cabinet FRESHIELDS BRUCKHAUS DERINGER LLP -
 2 Rue Paul Cézanne 75008 PARIS

- la société VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GmbH

Oskar-Messter Strasse 20
 85737 ISMANING Allemagne
DÉFENDEUR - représenté(e) par
 Maître Fabienne MARECHAL -
 Toque n° 722 12 Rue de la Navigation 69009 LYON
 Cabinet FRESHIELDS BRUCKHAUS DERINGER LLP -
 2 Rue Paul Cézanne 75008 PARIS

- la société PACCAR Inc

777 106th Ave Ne
 98004-5027 BELLEVUE Etats-Unis d'Amérique
DÉFENDEUR - représenté(e) par
 FIDUCIAL LEGAL BY LAMY - Avocats -

B

Toque n° 656 40 Rue de Bonnel 69484 LYON CEDEX 03
Cabinet BREDIN PRAT -
53 Quai d'Orsay 75007 PARIS

- la société DAF TRUCKS DEUTSCHLAND GmbH

Daf Allee 1
50226 FRECHEN Allemagne
DÉFENDEUR - *représenté(e) par*
FIDUCIAL LEGAL BY LAMY - Avocats -
Toque n° 656 40 Rue de Bonnel 69484 LYON CEDEX 03
Cabinet BREDIN PRAT -
53 Quai d'Orsay 75007 PARIS

- la société DAF TRUCKS NV

Hugo Van Der Goeslan
5643 TW EIDHOVEN Pays-Bas
DÉFENDEUR - *représenté(e) par*
FIDUCIAL LEGAL BY LAMY - Avocats -
Toque n° 656 40 Rue de Bonnel 69484 LYON CEDEX 03
Cabinet BREDIN PRAT -
53 Quai d'Orsay 75007 PARIS

- la société SCANIA AB

151 87 SÖDERTÄLJE Suède
DÉFENDEUR - *représenté(e) par*
Maître Flore FOYATIER -
Toque n° 1584 67 Rue du Président Edouard Herriot 69002 LYON
ALLEN & OVERY -
52 Avenue Hoche CS 90005 75379 PARIS CEDEX 08

- la société SCANIACV AB

151 87 SÖDERTÄLJE Suède
DÉFENDEUR - *représenté(e) par*
Maître Flore FOYATIER -
Toque n° 1584 67 Rue du Président Edouard Herriot 69002 LYON
ALLEN & OVERY -
52 Avenue Hoche CS 90005 75379 PARIS CEDEX 08

- la société VOLKSWAGEN TRUCK & BUS GmbH

Willy-Brandt Platz 19
38102 BRAUNSCHWEIG Allemagne
DÉFENDEUR - *représenté(e) par*
Maître Pierre-Marie DURADE-REPLAT -
Toque n° 794 11 Quai André Lassagne 69001 LYON CEDEX
Cabinet DE PARDIEU BROCAS MAFFEI -
57 Avenue d'Iéna Cs 11 610 75773 PARIS CEDEX 16

Frais de Greffe compris dans les dépens (Art. 701 du code de procédure civile) : 3692,93 € HT, 738,59 € TVA,
4431,52 € TTC

Copie exécutoire délivrée à Me Christian BOREL
Copie exécutoire délivrée à Me Anne-Sophie CHAULEUR - Avocat
Copie exécutoire délivrée à Me Romain LAFFLY
Copie exécutoire délivrée à Me Julien COMBIER
Copie exécutoire délivrée à Me Fabienne MARECHAL
Copie exécutoire délivrée à FIDUCIAL LEGAL BY LAMY - Avocats
Copie exécutoire délivrée à Me Flore FOYATIER

Copie exécutoire délivrée à Me Pierre-Marie DURADE-REPLAT

I – EXPOSE DES FAITS, PROCEDURE ET MOYENS DES PARTIES**LES FAITS****FAITS**

Les sociétés du groupe COLAS à l'origine de la présente instance, interviennent, en fonction de leur spécialisation, dans tous les métiers liés notamment aux travaux de bâtiments, de génie civil et d'infrastructures de transport. Les activités pratiquées par ces sociétés imposent qu'elles utilisent, entre autres, des camions de poids moyen (de 6 à 16 tonnes) et lourd (de plus de 16 tonnes) qu'elles ont achetés auprès des défenderesses dans l'espace économique européen pendant la période de la pratique reconnue d'entente anticoncurrentielle entre concurrents, dite du « cartel des camions », mise en œuvre par les défenderesses, du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011, sur le marché de la production de camions de poids moyen et lourd et qu'elles continuent d'acheter auprès des mêmes sociétés de construction de camions.

C'est dans ce contexte que les demanderesses intentent la présente instance afin d'obtenir, sur le fondement de la responsabilité civile délictuelle, réparation du préjudice qu'elles ont subi en raison de la pratique d'entente anticoncurrentielle entre concurrents, pratique interdite par l'article 101 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Cette pratique a été reconnue par les sociétés des groupes MAN, DAIMLER, IVECO, VOLVO/RENAULT et DAF au cours de la procédure devant la Commission européenne et condamnée pour ces entreprises par la Commission dans sa décision n° AT.39824 - Trucks du 19 juillet 2016.

Les sociétés du groupe SCANIA, qui ne reconnaissent pas leur participation au « cartel des camions » et qui n'ont de fait pas opté pour la procédure de transaction, ont été condamnées par la décision de la Commission du 27 septembre 2017 (dénommée dans la suite « décision « Scania » »).

Le montant total des amendes infligées dans la décision était de 2 926 499 000 €. MAN, DAIMLER, IVECO, VOLVO/RENAULT et DAF n'ont pas interjeté appel de la décision les concernant qui est donc définitive. La Commission a infligé une amende de 880 000 000 € à SCANIA dans la décision le concernant.

Postérieurement à la signification de l'acte introductif de la présente instance, SCANIA a introduit, en date du 11 décembre 2017, un recours en annulation contre la décision « Scania », enregistré sous le numéro T-799/17 devant le Tribunal de l'Union européenne. Ce recours est actuellement pendant.

Ce recours étant pendant, le tribunal de céans a rendu, en date du 4 février 2019, un jugement de sursis à statuer pour ce qui concerne les sociétés du groupe SCANIA, à savoir la société SCANIA AB et la société SCANIACV AB, dans l'attente de la décision à intervenir du Tribunal de l'Union européenne, les débats étant poursuivis pour les autres sociétés des groupes MAN, DAIMLER, IVECO, VOLVO/RENAULT et DAF.

En date du 26 avril 2021, le Tribunal de céans a rendu une ordonnance réservant les demandes fondées sur l'article 700 du code de procédure civile ainsi que la charge des dépens liés dans le cadre du débat sur l'incident de communication de pièces.

Par une décision du 2 février 2022, le Tribunal de l'Union européenne a rejeté le recours de Scania.

C'est en l'état que le dossier est porté devant le Tribunal de commerce de Lyon afin d'y être jugé.

PROCEDURE

Les sociétés du groupe COLAS ont assigné les constructeurs afin de les voir condamner solidairement et conjointement à la réparation de leur préjudice.

Selon leurs dernières conclusions, les sociétés du groupe COLAS demandent au tribunal de :

A l'encontre de PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH et DAF Trucks N.V.,

SE DÉCLARER PLEINEMENT COMPÉTENT pour statuer sur le présent litige ;

CONSTATER que PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH et DAF Trucks N.V. ont, en participant au Cartel des camions condamné par la Commission européenne, commis une faute civile au sens de l'article 1240 du code civil ;

CONSTATER que les Demanderesses ont subi un préjudice considérable, qui doit être réparé ;

CONSTATER que ce préjudice a directement et de façon certaine été causé par la faute civile de PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH et DAF Trucks N.V. ;

En conséquence,

CONDAMNER PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH et DAF Trucks N.V. à verser les sommes suivantes aux Demanderesses en réparation de ce préjudice :

- CMCA (carrière du Sancy), 13 902 €
- Colas GmbH, 46 991 €
- Colas Ile de France Normandie, 16 519 €
- Colas Midi Méditerranée, 5 889 €
- Colas Nord Est, 38 977 €
- Colas Rail, 98 424 €
- Colas Rhône-Alpes Auvergne, 38 011 €
- Colas Sud-Ouest, 181 793 €
- Gaïa, 92 189 €
- Weg en Bouw devenue Colas Centrum, 4 573 €

CONDAMNER PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH et DAF Trucks N.V. au paiement de la somme de 10 000 € à parfaire, à l'ensemble des Demanderesses au titre de l'article 700 du code de procédure civile et aux entiers dépens ;

ORDONNER l'exécution provisoire du jugement à intervenir, nonobstant appel.

A l'encontre de Daimler AG,

SE DÉCLARER PLEINEMENT COMPÉTENT pour statuer sur le présent litige ;

CONSTATER que Daimler AG a, en participant au Cartel des camions condamné par la Commission européenne, commis une faute civile au sens de l'article 1240 du code civil ;

CONSTATER que les Demanderesses ont subi un préjudice considérable, qui doit être réparé ;

CONSTATER que ce préjudice a directement et de façon certaine été causé par la faute civile de Daimler AG ;

En conséquence,

CONDAMNER Daimler AG à verser les sommes suivantes aux Demanderesses en réparation de ce préjudice :

- Axima Centre, 12 842 €
- Aximum, 1 272 €
- Carrières et Matériaux du Grand Ouest, 1 763 €
- CMCA (Carrière du Sancy), 53 713 €
- Colas Belgium, 163 988 €
- Colas Centre Ouest, 112 840 €
- Colas Ile de France Normandie, 17 903 €
- Colas Limited, 823 836 €
- Colas Midi Méditerranée, 186 538 €
- Colas Nord Est, 231 384 €
- Colas Nord Picardie, 176 790 €
- Colas Rhône-Alpes Auvergne, 165 705 €
- Colas Sud-Ouest, 237 297 €
- Container Transport devenue Colas Transport, 529 945 €
- Damiani, 80 130 €
- Gaïa, 13 386 €
- Giraud Serin, 30 058 €
- Perrier TP, 27 799 €
- Société Routière du Massif central et du Limousin, 7 573 €
- Transport et Matériaux Routiers, 77 678 €
- VBG devenue Colas Noord, 87 454 €

- Weg en Bouw devenue Colas Centrum, 48 089 €

CONDAMNER Daimler AG au paiement de la somme de 20 000 € à parfaire, à l'ensemble des Demanderesses au titre de l'article 700 du code de procédure civile et aux entiers dépens ;

ORDONNER l'exécution provisoire du jugement à intervenir, nonobstant appel.

A l'encontre de Fiat Chrysler Automobiles N.V., CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A. et Iveco Magirus AG,

SE DÉCLARER PLEINEMENT COMPÉTENT pour statuer sur le présent litige ;

CONSTATER que Fiat Chrysler Automobiles N.V., CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A. et Iveco Magirus AG ont, en participant au Cartel des camions condamné par la Commission européenne, commis une faute civile au sens de l'article 1240 du code civil ;

CONSTATER que les Demanderesses ont subi un préjudice considérable, qui doit être réparé ;

CONSTATER que ce préjudice a directement et de façon certaine été causé par la faute civile de Fiat Chrysler Automobiles N.V., CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A. et Iveco Magirus AG ;

En conséquence,

CONDAMNER Fiat Chrysler Automobiles N.V., CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A. et Iveco Magirus AG à verser les sommes suivantes aux Demanderesses en réparation de ce préjudice :

- Aximum, 858 549 €
- Brunel Démolition devenue Premys, 6 595 €
- CMCA (carrière du Sancy), 10 189 €
- Colas Centre Ouest, 333 841 €
- Colas Ile de France Normandie, 19 655 €
- Colas Limited, 93 735 €
- Colas Martinique, 4 471 €
- Colas Midi Méditerranée, 200 339 €
- Colas Nord Est, 36 589 €
- Colas Rail, 8 133 €
- Colas Rhône-Alpes Auvergne, 323 658 €
- Colas Sud-Ouest, 148 854 €
- Cosson, 46 787 €
- Gaïa, 50 771 €
- Perrier TP, 31 298 €
- SMAC, 9 795 €
- Société Générale de Travaux (SOGETRA), 13 308 €
- Société Routière du Massif central et du Limousin, 58 293 €
- SPAC, 35 121 €

CONDAMNER Fiat Chrysler Automobiles N.V., CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A. et Iveco Magirus AG au paiement de la somme de 10 000 € à parfaire, à l'ensemble des Demanderesses au titre de l'article 700 du code de procédure civile et aux entiers dépens ;

ORDONNER l'exécution provisoire du jugement à intervenir, nonobstant appel

A l'encontre de MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH et Volkswagen Truck & Bus GmbH,

SE DÉCLARER PLEINEMENT COMPÉTENT pour statuer sur le présent litige ;

CONSTATER que MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH et Volkswagen Truck & Bus GmbH ont, en participant au Cartel des camions condamné par la Commission européenne, commis une faute civile au sens de l'article 1240 du code civil ;

CONSTATER que les Demanderesses ont subi un préjudice considérable, qui doit être réparé ;

CONSTATER que ce préjudice a directement et de façon certaine été causé par la faute civile de MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH et Volkswagen Truck & Bus GmbH ;

En conséquence,

CONDAMNER MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH et Volkswagen Truck & Bus GmbH à verser les sommes suivantes aux Demandereses en réparation de ce préjudice :

- Axima Centre, 19 045 €
- Belle Roche Sablar, 1 017 €
- Brunel Démolition devenue Premys, 57 276 €
- Carrières et Matériaux du Grand Ouest, 54 920 €
- CMCA (Carrière du Sancy), 59 756 €
- Colas Belgium, 187 936 €
- Colas CZ, 204 630 €
- Colas Centre Ouest, 821 951 €
- Colas Danmark A/S, 179 057 €
- Colas Hungária Építőipari Zártkörűen Működő Részvénytársaság, 8 505 €
- Colas Ile de France Normandie, 53 777 €
- Colas Limited, 437 245 €
- Colas Midi Méditerranée, 866 564 €
- Colas Nord Est, 2 090 635 €
- Colas Nord Picardie, 825 460 €
- Colas Rhône-Alpes Auvergne, 1 768 219 €
- Colas Sud-Ouest, 2 399 373 €
- Container Transport devenue Colas Transport, 83 812 €
- Cosson, 123 573 €
- Entretien Routier Centre Ouest, 90 345 €
- Gaïa, 106 300 €
- Ižinierske stavby, a.s. (ISK) devenue COLAS Slovakia, a.s., 68 325 €
- Perrier TP, 85 985 €
- SMAC, 31 655 €
- Société Parisienne de Matériaux Enrobés, 32 724 €
- Société Routière du Massif central et du Limousin, 71 388 €
- SPAC, 43 449 €
- Transport et Matériaux Routiers, 94 448 €

CONDAMNER MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH et Volkswagen Truck & Bus GmbH au paiement de la somme de 20 000 € à parfaire, à l'ensemble des Demandereses au titre de l'article 700 du code de procédure civile et aux entiers dépens ;

ORDONNER l'exécution provisoire du jugement à intervenir, nonobstant appel.

A l'encontre de AB Volvo, Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH

SE DÉCLARER PLEINEMENT COMPÉTENT pour statuer sur le présent litige ;

CONSTATER que AB Volvo, Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH ont, en participant au Cartel des camions condamné par la Commission européenne, commis une faute civile au sens de l'article 1240 du code civil ;

CONSTATER que les Demandereses ont subi un préjudice considérable, qui doit être réparé ;

CONSTATER que ce préjudice a directement et de façon certaine été causé par la faute civile de AB Volvo, Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH ;

En conséquence,

CONDAMNER AB Volvo, Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH à verser les sommes suivantes aux Demandereses en réparation de ce préjudice :

- Axima Centre, 232 926 €

- Aximum, 523 049 €
- Béton Contrôle du Littoral, 41 427 €
- Brunel Démolition devenue Premys, 146 670 €
- Carrière Baudouin, 67 695 €
- Cesty Nitra a.s., 94 501 €
- CMCA (Carrière du Sancy), 81 802 €
- Colas Belgium, 14 517 €
- Colas CZ, 342 486 €
- Colas Centre Ouest, 2 904 094 €
- Colas Építő Zárkörűen Működő Részvénytársaság, 30 493 €
- Colas Hrvatska, 652 683 €
- Colas Hungária Építőipari Zártkörűen Működő Részvénytársaság, 94 139 €
- Colas Ile de France Normandie, 1 892 886 €
- Colas Közlekedésépítő Korlátolt Felelősségű Társaság, 10 640 €
- Colas Kruszywa Spółka Z Oraniczona Odpowiedzialnością, 43 069 €
- Colas Limited, 135 551 €
- Colas Martinique, 108 082 €
- Colas Midi Méditerranée, 2 394 535 €
- Colas Nord Est, 2 599 179 €
- Colas Nord Picardie, 349 927 €
- Colas Nouvelle Calédonie, 369 602 €
- Colas Polska Spółka Z Oraniczona Odpowiedzialnością, 30 445 €
- Colas Rail, 165 775 €
- Colas Rhône-Alpes Auvergne, 3 980 421 €
- Colas Sud-Ouest, 4 664 727 €
- Cosson, 176 030 €
- Damiani, 65 654 €
- Entretien Routier Centre Ouest, 18 306 €
- Gaïa, 226 660 €
- Giraud Serin, 16 022 €
- Grands Travaux de l'Océan Indien, 246 098 €
- Ižinierske stavby, a.s. (ISK) devenue COLAS Slovakia, a.s., 104 096 €
- Perrier TP, 1 341 364 €
- Picheta, 155 827 €
- Ribal Travaux Publics, 236 250 €
- Sivia'm, 24 819 €
- SMAC, 744 158 €
- SNAF, 169 705 €
- SN Monin TP, 11 389 €
- Société des Carrières de l'Est, 51 718 €
- Société des Granulats et Bétons Corses – S.G.B.C, 17 787 €
- Société d'Entreprises Générales & d'Exploitation du Centre, 121 617 €
- Société Générale de Travaux (SOGETRA), 189 591 €
- Société Industrielle Routière, 25 295 €
- Société Routière du Massif central et du Limousin, 79 888 €
- SPAC, 359 013 €
- Transport et Matériaux Routiers, 31 063 €
- VBG devenue Colas Noord, 84 961 €
- Weg en Bouw devenue Colas Centrum, 11 719 €

CONDAMNER AB Volvo, Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH au paiement de la somme de 20 000 € à parfaire, à l'ensemble des Demanderesse au titre de l'article 700 du code de procédure civile et aux entiers dépens ;

ORDONNER l'exécution provisoire du jugement à intervenir, nonobstant appel.

En réponse, les sociétés PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH et DAF Trucks N.V demandent au tribunal de :

Sur la demande tendant à obtenir la mise hors de cause de la société PACCAR INC,

DIRE ET JUGER que la société PACCAR Inc. n'a pas été personnellement impliquée dans l'infraction sanctionnée par la Commission européenne par décision du 19 juillet 2016 ;

DIRE ET JUGER que la société PACCAR Inc. est dépourvue de qualité pour défendre dans le cadre présente instance ;

REJETER en conséquence les prétentions dirigées contre la société PACCAR Inc. ;

II. Sur la demande tendant à obtenir le rejet des demandes indemnitaires formulées par les entités COLAS à l'égard de DAF

DIRE ET JUGER qu'en vertu du principe de non-rétroactivité de la loi et du texte de la Directive 2014/14/UE, seul le droit commun de la responsabilité délictuelle de l'article 1240 (anciennement 1382) du Code civil est applicable à l'action des Demandeurs et qu'aucune présomption ne s'applique à cet égard ;

DIRE ET JUGER que les Demandeurs n'administrent pas la preuve de ce qu'elles auraient acquis un camion auprès des entités DAF TRUCKS DEUTSCHLAND GmbH et DAF TRUCKS N.V. (et PACCAR Inc. le cas échéant) ;

DIRE ET JUGER que les Demandeurs ne rapportent aucune preuve de l'existence ni du quantum du préjudice qu'elles allèguent ;

DIRE ET JUGER que les Demandeurs ne rapportent aucune preuve de l'existence d'un lien de causalité entre la faute et le préjudice allégués ;

En conséquence,

DEBOUTER les Demandeurs de l'intégralité de leurs demandes formulées à l'égard de DAF TRUCKS DEUTSCHLAND GmbH et DAF TRUCKS N.V. (et PACCAR Inc. le cas échéant) ;

DEBOUTER les Demandeurs de toutes demandes, fins ou conclusions ;

En tout état de cause,

CONDAMNER chacune des Demandeurs conjointement et solidairement à s'acquitter d'une somme de 650 euros, à parfaire, entre les mains de chaque entité DAF, en application de l'article 700 du Code de procédure civile ;

CONDAMNER les Demandeurs conjointement et solidairement aux entiers dépens ;

REJETER la demande d'exécution provisoire du jugement à venir.

En réponse, la société DAIMLER AG demande au tribunal de :

A titre principal,

DEBOUTER les Demanderesses de l'ensemble de leurs demandes, fins et prétentions ;

A titre subsidiaire,

DEBOUTER les Demanderesses de leurs demandes indemnitaires portant sur des factures autres que les seules factures produites qui concernent des véhicules neufs de marque Daimler/Mercedes, hors véhicules à usage spécial ;

En toute hypothèse,

REJETER la demande d'exécution provisoire du jugement à intervenir ;

CONDAMNER solidairement les Demanderesses à verser à Daimler AG la somme de 50 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile ;

CONDAMNER les Demanderesses aux entiers dépens.

B

En réponse de Fiat Chrysler Automobiles N.V., CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A. et Iveco Magirus AG, demandent au tribunal de :

1. En premier lieu

DIRE ET JUGER que les sociétés Fiat Chrysler Automobiles N.V. (devenue Stellantis N.V.) et CNH Industrial N.V., ainsi que la société Iveco S.p.A pour la période courant du 14 novembre 2008 au 18 janvier 2011 n'ont pas été reconnues comme auteurs directs des pratiques à l'origine de la présente action indemnitaire ;

DIRE ET JUGER que leur responsabilité civile ne peut donc pas être engagée à défaut de participation aux fautes civiles qui sont avancées

En conséquence,

PRONONCER leur mise hors de cause.

2. Puis, à titre principal

DIRE ET JUGER que les Demanderesses ne rapportent pas la preuve de l'existence d'une faute civile correspondant à leur réclamation indemnitaire s'agissant de l'achat, direct ou indirect, de camions sur le marché Français auprès d'entités du groupe Iveco qui n'ont jamais été ni visées si rendues Destinataires de la Décision ;

DIRE ET JUGER que les Demanderesses n'apportent pas la démonstration de l'existence d'un préjudice et d'un lien de causalité direct et certain avec la faute qu'elles invoquent ;

DIRE ET JUGER que le préjudice allégué par les Demanderesses n'est pas établi et qu'il n'est pas évalué suivant une méthode fiable et suffisamment robuste

En conséquence,

DEBOUTER les Demanderesses de l'ensemble de leurs demandes et prétentions.

3. Et encore, A titre subsidiaire

Si par extraordinaire le Tribunal devait retenir l'existence d'un préjudice subi par l'une ou l'autre des demanderesses :

DIRE ET JUGER, en toute hypothèse, que les différentes évaluations de leur préjudice sont injustifiées ;
Débouter les demanderesses de l'ensemble de leurs demandes et prétentions.

4. En toute hypothèse

CONDAMNER solidairement les demanderesses à payer au groupe Iveco la somme de 100 000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile ainsi qu'aux entiers dépens.

En réponse de MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH et Volkswagen Truck & Bus GmbH demandent au tribunal de :

DIRE que les dispositions du Code de commerce issues de l'ordonnance 2017-303 du 9 mars 2017 invoquées par la Demanderesse, notamment l'article L.481-7 du Code de commerce, ne sont pas applicables dans le cadre de la présente instance ;

CONSTATER, sur la base des pièces versées par COLAS, que cette dernière n'a pas acquis de camions auprès de TRATON SE (anciennement VOLKSWAGEN Truck & Bus GmbH et venant aux droits de MAN SE), MAN Truck & Bus SE et MAN Truck & Bus Deutschland GmbH ;

CONSTATER que la décision de la Commission du 19 juillet 2016 ne vise pas les sociétés ayant fourni COLAS en camions MAN ;

CONSTATER que la décision de la Commission du 19 juillet 2016 ne vise pas Volkswagen Truck & Bus GmbH, devenue TRATON SE, et qu'elle n'impute aucune violation au droit de la concurrence à MAN SE, désormais TRATON SE. Cette dernière devra donc être mise hors de cause ;

CONSTATER que la décision de la Commission du 19 juillet 2016 ne mentionne pas la vente de camions à COLAS, ni ne caractérise un quelconque effet (notamment de surcoût) des pratiques sanctionnées ;

CONSTATER l'absence de tout élément de preuve venant démontrer l'existence d'un lien de causalité entre le dommage que Colas prétend avoir subi et la faute prétendument commise par TRATON SE (anciennement VOLKSWAGEN Truck & Bus GmbH et venant aux droits de MAN SE), à l'encontre de laquelle la Décision ne relève aucune violation au droit de la concurrence, MAN Truck & Bus SE et MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, ainsi que l'absence de tout élément de preuve venant démontrer l'existence même d'un tel préjudice et d'une faute à l'égard de COLAS ;

CONSTATER que, parmi les factures produites par COLAS en pièce adverse n°6, 102 documents sont inopposables à TRATON SE, MAN Truck & Bus SE et MAN Truck & bus Deutschland GmbH et ne peuvent, en tout état de cause, être utilisés pour calculer un quelconque préjudice (soit les documents n°140, 158, 161, 162, 163, 164, 171, 173, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 344, 349, 478, 479, 480, 481, 487, 507, 508, 509, 518, 519, 520, 522, 523, 524, 526, 527, 602, 603, 605, 763, 764, 771, 779, 780, 1028, 1029, 1035, 1042, 1055, 1212, 1218, 1245, 1250, 1306, 1307, 1308, 1309, 1310, 1313, 1314, 1357, 1358, 1359, 1433, 1442, 1443, 1631, 1632, 1649, 1729, 1812, 1836, 1844, 1860, 1861, 1929, 1988, 2071, 2075, 2086, 2091, 2092, 2116, 2117, 2118, 2243, 2307, 2308, 2315, 2323, 2324, 2325, 2335, 2336, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2348, 2445, 2446, 2472) ;

CONSTATER, sur la base des rapports Compass Lexecon n°1 et 2, l'absence de tout caractère probant des Rapport Sorgem n°1 et 2, compte tenu des éléments sous-tendant son analyse qui n'ont pas été communiqués aux Défenderesses et des innombrables biais méthodologiques et erreurs et qu'il contient ;

Et en conséquence,

METTRE HORS DE CAUSE la société TRATON SE (anciennement VOLKSWAGEN Truck & Bus GmbH et venant aux droits de MAN SE) ;

JUGER que la responsabilité de TRATON SE (anciennement VOLKSWAGEN Truck & Bus GmbH et venant aux droits de MAN SE), MAN Truck & Bus SE et MAN Truck & Bus Deutschland GmbH ne peut pas être engagée ;

DEBOUTER les Demanderesses de l'ensemble de leurs demandes à l'encontre de TRATON SE (anciennement VOLKSWAGEN Truck & Bus GmbH et venant aux droits de MAN SE), MAN Truck & Bus SE et MAN Truck & Bus Deutschland GmbH ;

JUGER, à titre subsidiaire, que les documents qui suivent, produits par les Demanderesses en Pièce adverse n°6, doivent être écartés de l'analyse et du calcul de tout éventuel préjudice (documents n°140, 158, 161, 162, 163, 164, 171, 173, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 344, 349, 478, 479, 480, 481, 487, 507, 508, 509, 518, 519, 520, 522, 523, 524, 526, 527, 602, 603, 605, 763, 764, 771, 779, 780, 1028, 1029, 1035, 1042, 1055, 1212, 1218, 1245, 1250, 1306, 1307, 1308, 1309, 1310, 1313, 1314, 1357, 1358, 1359, 1433, 1442, 1443, 1631, 1632, 1649, 1729, 1812, 1836, 1844, 1860, 1861, 1929, 1988, 2071, 2075, 2086, 2091, 2092, 2116, 2117, 2118, 2243, 2307, 2308, 2315, 2323, 2324, 2325, 2335, 2336, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2348, 2445, 2446, 2472) ;

EN TOUT ETAT DE CAUSE

REJETER la demande d'exécution provisoire ;

CONDAMNER les Demanderesses à payer aux sociétés TRATON SE, MAN Truck & Bus SE et MAN Truck & Bus Deutschland GmbH la somme de 50.000 (cinquante mille) euros au titre des dispositions de l'article 700 du Code de procédure civile

CONDAMNER les Demanderesses aux entiers dépens de l'instance.

En réponse de AB Volvo, Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH demandent au tribunal de :

CONSTATER que les sociétés AB Volvo et Volvo Group Truck Central Europe GmbH sont dépourvues d'intérêt et de qualité à défendre dans le cadre de la présente instance ;

CONSTATER que les sociétés du groupe Colas ne rapportent pas la preuve d'un lien de causalité entre les pratiques anticoncurrentielles visées dans la Décision AT.39824 de la Commission européenne et le préjudice allégué ;

CONSTATER que les sociétés du groupe Colas ne rapportent pas la preuve de l'existence du préjudice allégué et encore moins de son quantum ;

En conséquence :

DECLARER les sociétés du groupe Colas irrecevables à agir à l'encontre des sociétés AB Volvo et Volvo Group Truck Central Europe GmbH ;

DEBOUTER les sociétés du groupe Colas de l'ensemble de leurs demandes indemnitaires (en ce compris la demande liée aux intérêts) à l'égard des sociétés AB Volvo, Volvo Group Truck Central Europe GmbH, Renault Trucks SAS et Volvo Lastvagnar AB ;

En tout état de cause :

REJETER la demande d'exécution provisoire ;

CONDAMNER in solidum les sociétés du Groupe Colas à payer aux sociétés Renault Trucks SAS, AB Volvo, Volvo Lastvagnar AB et Volvo Group Trucks Central Europe GmbH la somme de 50.000 euros sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile ;

CONDAMNER in solidum les sociétés du Groupe Colas aux entiers dépens.

MOYENS DES PARTIES

A l'appui de leurs prétentions, les sociétés du groupe COLAS soutiennent principalement que :

SUR LE RÉGIME JURIDIQUE DE LEUR ACTION

Celle-ci est fondée sur l'article 101 du TFUE et sur l'article 1240 du Code Civil. Les défenderesses ont commis une faute civile, peu importe qu'elle ne soit pas partie aux contrats de vente avec les demanderessees .

SUR L'EXISTENCE D'UN PRÉJUDICE

L'existence d'une infraction par objet, caractérisée par une entente sur les prix bruts, est suffisamment nocive en elle-même, pour qu'il ne soit pas nécessaire de rechercher ou à en démontrer les effets sur le marché concerné.

Il existe manifestement un lien direct entre les prix bruts et les prix nets appliqués aux clients finaux car :

- les échanges pendant 14 années avaient nécessairement pour objet de répercuter leur effets sur les prix nets, et car un prix net découle toujours d'un prix brut, quelque soit le nombre d'intermédiaires ;
- à l'appui du rapport SORGEM les demanderessees démontrent la corrélation entre prix bruts et prix nets par décomposition du processus de fixation des prix, et par là l'existence de surcoûts sur les prix nets d'achat ;
- Étant concernées par une activité générale de travaux publics, l'impact du coût du transport sur leurs offres est manifestement marginale, et il ne peut être valablement soutenu que les demanderessees aient pu répercuter les surcoûts sur leurs propres clients.

SUR LE QUANTUM DU PRÉJUDICE

A l'appui du rapport SORGEM les demanderessees démontrent le quantum de ces surcoûts :

- sur la base de méthodes de comparaison des prix « pendant /après » la période d'infraction, et ce sur un échantillon de 10 véhicules appartenant aux familles les plus utilisées
- en ayant procédé aux retraitements et ajustements nécessaires sur l'exécution technique des camions concernés dans l'échantillon, par comparaison entre les véhicules achetés en 2019 et ceux achetés sur les périodes 1997/2011 et 2011/ 2018
- en prenant en compte l'inflation,

Il est démontré un surcoût variant de + 9.2% à + 26.5% selon les constructeurs, qui appliqué à l'ensemble des véhicules achetés entre 1997 et 2011 (265) définit le quantum du préjudice subi par les sociétés COLAS

Il y a lieu de prendre en compte le préjudice lié à la capitalisation de l'argent manquant et de capitaliser les sommes perdues jusqu'au jour du jugement à intervenir

A l'appui de leurs prétentions, les sociétés PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH et DAF Trucks N.V soutiennent principalement que :

Les prétentions formées contre la société PACCAR INC. sont irrecevables sur le fondement de l'article 32 du Code de procédure civile.

Les pratiques d'entente ont pris fin avant l'entrée en vigueur de la directive européenne 2014/104 UE et de l'ordonnance du 9 mars 2017 de sorte qu'elles ne sont pas applicables à la présente instance et qu'il appartient aux sociétés COLAS de rapporter la preuve de l'existence d'une faute, d'un préjudice et d'un lien de causalité.

Les demanderesses n'apportent pas la preuve leur permettant d'imputer une faute directe à DAF.

Les demanderesses ne prouvent pas que les échanges d'informations entre les constructeurs aient entraîné une augmentation des prix de vente des camions sur le marché.

Le quantum du préjudice allégué résulte d'une étude réalisée par le cabinet SORGEM sur la base de données parcellaires et non comparables faussant en conséquence les résultats de l'analyse effectuée.

Outre l'absence de preuve quant à l'existence d'un préjudice et de justification du quantum du préjudice allégué, les demanderesses ne justifient pas du lien de causalité entre l'existence d'une faute et l'éventuel préjudice qui en résulterait.

A l'appui de ses prétentions la société DAIMLER AG soutient principalement que :

Seule Daimler AG est visée par la Décision. MBF qui distribue les camions en France n'est pas concernée par la condamnation. Daimler n'intervient pas dans la détermination des prix nets des différents pays.

COLAS a inclus dans le périmètre de ses demandes des factures de véhicules d'occasion, ou à usage spécial, exclus du champ de la Décision, soit 102 véhicules.

SUR LE REGIME JURIDIQUE,

Les dispositions de l'ordonnance du 09.03.2017 ne s'appliquent pas à la présente procédure- La présente action est fondée sur l'article 1240 du Code Civil-une condamnation pour pratiques anti-concurrentielles par objet n'impose pas nécessairement d'en rechercher les effets. La charge de la preuve du préjudice incombe au demandeur qui se prétend victime, de même que l'existence d'un lien de causalité avec la faute originelle.

SUR L'ABSENCE DE PREJUDICE

Aucune preuve d'un alignement des prix bruts n'est apportée dans la Décision

Il n'existe, au regard de la réalité du mécanisme de fixation des prix des camions, aucune corrélation entre prix bruts et prix nets.

Le prix net dépend in fine de la négociation avec le distributeur qui dispose en tout état de cause d'une marge de négociation importante

Il existe des vices méthodologiques affectant le rapport SORGEM, ainsi que le rapport du cabinet ECA le révèle :

- Faiblesse de l'échantillon (3% des véhicules de la période), représentativité, période de référence incluant l'année où La société COLAS a centralisé ses achats

- Non prise en compte des facteurs d'influence du prix des camions : demande, coûts de production, évolution technique

- manque de plausibilité des résultats entre constructeurs

Les demanderesses disposaient d'une marge de négociation avec les distributeurs pour fixer le prix client final

Au surplus les demanderesses ne prouvent pas qu'elles ont été dans l'impossibilité de répercuter les surcoûts allégués sur leurs propres clients

SUR L'ABSENCE DE PRÉJUDICE DE PERTE DE CHANCE,

La démonstration d'un préjudice spécifique résultant de la privation de leur trésorerie, n'est pas établie ; à défaut seul le taux d'intérêt légal est applicable.

A l'appui de leurs prétentions, les Fiat Chrysler Automobiles N.V., CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A. et Iveco Magirus AG soutiennent principalement que :

Que les références des Demanderesses à la Directive Dommages et à l'Ordonnance sont dénuées de toute pertinence et fondement. Il revient bien aux Demanderesses d'apporter les éléments de démonstration d'une faute, d'un lien de causalité et d'un préjudice, en application du droit commun de la responsabilité tel que prévu à l'article 1240 du code civil et comme le rappellent les Demanderesses elles-mêmes.

Qu'il n'était pas possible, sous couvert d'interpréter, à la lumière des dispositions de l'Ordonnance, les règles de droit afférentes à la preuve du préjudice découlant d'une pratique anticoncurrentielle, de faire rétroagir le nouveau régime d'indemnisation à la date du fait générateur de responsabilité qui est antérieure à l'entrée en vigueur de la directive.

Qu'il appartient [à la demanderesse] [...] de démontrer que les pratiques dont elle demande réparation, d'une part, constituent bien des pratiques anticoncurrentielles génératrices de fautes civiles, et d'autre part, sont directement à l'origine des préjudices qu'elle allègue

Que les régimes d'imputation d'une responsabilité en droit de la concurrence et en droit civil sont donc parfaitement distincts, de sorte que la présomption de responsabilité des sociétés mères posée par le droit de la

B

concurrence, du fait qu'elles constituent avec leur(s) filiale(s) une même "entreprise", ne s'applique pas en matière de responsabilité civile.

Que par conséquent, le Tribunal n'aura d'autre choix que de prononcer la mise hors de cause des sociétés Fiat Chrysler Automobiles N.V. (devenue Stellantis N.V.) et CNH Industrial N.V.. Il devra en outre prononcer la mise hors de cause de la société Iveco S.p.A pour ce qui concerne la période du 14 novembre 2008 au 18 janvier 2011.

Qu'ainsi dès lors que la Décision ne retient pas à l'égard des sociétés du Groupe Iveco des pratiques infractionnelles portant sur l'ensemble de la période incriminée, il ne saurait être considéré qu'une quelconque faute civile serait établie à leur encontre pour l'intégralité de cette même période.

Que la Décision a retenu que, après que les discussions au niveau des sièges des destinataires de la Décision ont pris fin, sur la période allant de la fin de l'année 2004 à la fin des pratiques sanctionnées (18 janvier 2011), les discussions se sont tenues entre les filiales allemandes des différents groupes de constructeurs mis en cause.

Comme l'a reconnu la Commission, le Groupe Iveco n'établissait pas et ne disposait donc pas de barèmes de prix harmonisés au niveau européen, mais seulement de barèmes de prix bruts nationaux, de sorte que toute demande de réparation fondée sur des achats réalisés en France après la fin de l'année 2004 devra être exclue (plus de 75% de achats de camions Iveco fondant les prétentions des Demanderesses ont été réalisés entre 2005 et 2011).

Que la Décision a retenu que, après que les discussions au niveau des sièges des destinataires de la Décision ont pris fin, sur la période allant de la fin de l'année 2004 à la fin des pratiques sanctionnées (18 janvier 2011), les discussions se sont tenues entre les filiales allemandes des différents groupes de constructeurs mis en cause.

Comme l'a reconnu la Commission, le Groupe Iveco n'établissait pas et ne disposait donc pas de barèmes de prix harmonisés au niveau européen, mais seulement de barèmes de prix bruts nationaux, de sorte que toute demande de réparation fondée sur des achats réalisés en France après la fin de l'année 2004 devra être exclue (plus de 75% de achats de camions Iveco fondant les prétentions des Demanderesses ont été réalisés entre 2005 et 2011).

Que les Demanderesses restent donc dans l'obligation de démontrer non seulement leur préjudice mais également l'existence d'un lien de causalité entre celui-ci et les fautes invoquées à l'égard du Groupe Iveco, lequel ne saurait être présumé

Que pour démontrer la réalité de son préjudice, il appartient à celui qui allègue avoir subi un surprix de démontrer qu'il n'a pas répercuté ce surcoût sur ses propres clients

A l'appui de leurs prétentions MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH et Volkswagen Truck & Bus GmbH soutiennent principalement que :

SUR LA MISE HORS DE CAUSE DE TRATON SE,

VW Trucks et BUS GMBH devenus TRATON SE sont étrangers aux faits sanctionnés par la décision
MAN et MAN SE devenus TRATON SE n'ont pas pris part aux faits reprochés par la décision.

SUR L'INOPPOSABILITE DE CERTAINES FACTURES PRODUITES PAR COLAS

Sur les 374 factures que COLAS prétend avoir pris en compte pour l'évaluation de son prétendu préjudice, 114 factures ou documents sont produits à tort contre les Défenderesses et devront être retirés des débats.

Déduction faite des factures que COLAS a consenti à retirer, 102 documents restent produits à tort et devront être, par conséquent, également retirés de la base de calcul de la demande indemnitaire de COLAS.

SUR LES REGLES DU DROIT DE LA RESPONSABILITE CIVILE APPLICABLES A LA DEMANDE DE COLAS

Seules les règles de droit commun de la responsabilité civile sont applicables en l'espèce à l'exclusion des nouvelles règles issues de l'ordonnance 2017-309 du 9 mars 2017.

SUR LA PREUVE DE LA FAUTE,

En premier lieu, il appartient au demandeur à l'action de démontrer l'existence d'une faute.

La notion d'entité économique, propre au droit de la concurrence, ne trouve pas application en matière de responsabilité civile délictuelle de droit commun, fondée sur les dispositions des articles 1382 et 1383 du code civil, et que la responsabilité civile d'une personne juridique ne peut être retenue, sur la base de l'existence d'une entité économique, pour des actes commis par d'autres personnes

Si la notion d'entreprise, appliquée à une société mère et ses filiales n'agissent pas de manière autonome, permet d'imputer à la première les agissements des secondes, ce principe ne saurait permettre d'imputer le comportement d'une des filiales à toutes les autres, sans justifier en quoi ces dernières ont déterminé ce comportement. La notion d'unité économique ne saurait en effet conduire à engager la responsabilité des filiales au-delà du principe de responsabilité personnel/e sur lequel repose le droit de la concurrence

LA PREUVE DU PREJUDICE.

Conformément aux règles classiques du droit de la responsabilité civile, il appartient au demandeur de prouver également que le préjudice allégué est personnel, direct, actuel et certain.

Dans le cas où le préjudice allégué consiste en un surcoût à l'achat (comme en l'espèce), il est exigé que la partie qui s'en prétend victime démontre qu'elle n'a pas elle-même répercuté les effets de la hausse des prix ou que cette répercussion était impossible.

L'Ordonnance n°2017-303 a inversé la charge de la preuve de la répercussion du surcoût, la faisant peser sur le défendeur, la Cour d'appel de Paris confirme ne pas pouvoir inclure ce changement dans l'ancien régime de responsabilité applicable : « la présente Cour ne dispose pas pour autant, en l'absence de disposition spéciale applicable, du pouvoir de déroger au régime de droit commun de l'action en responsabilité civile en vigueur à la date du fait générateur du préjudice invoqué ».

La preuve du préjudice (et de l'absence de répercussion du surcoût) peut être apportée par le demandeur à l'appui d'études économiques. Toutefois, ainsi que l'a rappelé la Cour d'appel de Paris, des analyses économiques qui ne font état que « d'appréciations générales, théoriques et abstraites plutôt qu'à des analyses concrètes des prix effectivement pratiqués » ne sont pas suffisantes pour prouver l'existence d'un préjudice et le lien de causalité.

en application des règles classiques du droit de la responsabilité civile, la preuve du préjudice allégué par les Demanderesse - laquelle implique de démontrer l'existence d'effets des Pratiques sur les prix d'achat des camions MAN - reste donc pleinement à la charge de ces dernières.

LA PREUVE DU LIEN DE CAUSALITE.

Sur l'absence totale de démonstration d'un lien causal entre la prétendue faute de MAN Truck & Bus SEI MAN Truck & Bus Deutschland GmbH et TRATON SE et le dommage allégué,

Le demandeur doit prouver que le préjudice qu'il allègue est la conséquence du comportement fautif du défendeur. Ce lien de causalité doit être direct et certain, faute de quoi l'indemnisation d'un préjudice découlant de pratiques anticoncurrentielles ne peut intervenir.

Le rapport Oxera a conclu à l'impossibilité de présumer l'existence d'effets sur les prix finaux des pratiques d'échange d'informations sur les prix bruts (Pièce n°1) et que la Décision ne relève aucun lien direct entre les prix bruts et les prix nets des camions.

La Décision ne précise pas si les prix bruts échangés étaient indicatifs, futurs ou passés.

Il ressort du rapport Compass Lexecon que les effets des pratiques sanctionnées dans la Décision (échange d'informations) sur les prix de vente des camions MAN en France peuvent être, en pratique, exclus au regard de la complexité et de l'hétérogénéité des produits en cause, du mode de fixation des prix finaux (à l'issue d'une négociation individuelle, au cas par cas) et de la multitude de facteurs venant déterminer le prix final d'un camion.

Il appartient donc au demandeur à une action en réparation de prouver avec exactitude l'étendue du préjudice allégué ce que la société COLAS ne fait pas.

Aucune réparation « forfaitaire » ne saurait être admise

COLAS n'apporte aucune preuve d'un quelconque lien de causalité entre la faute alléguée et le dommage prétendument subi.

A l'appui de leurs prétentions, de AB Volvo, Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH soutiennent principalement que :

A TITRE LIMINAIRE : Les dispositions issues de l'ordonnance N° 2017-303 du 9 mars 2017, qui a transposé la Directive 2014/104/UE du 26 novembre 2014, dite « Directive Dommages » en droit interne, sont inapplicables aux faits objet de la présente instance. Ladite Ordonnance ayant été publiée au Journal Officiel le 10 mars 2017, ses dispositions ne sont entrées en application que le lendemain de sa publication, soit le 11 mars 2017, et ne sauraient donc s'appliquer qu'aux faits générateurs de responsabilité – entendus comme les pratiques anticoncurrentielles – commis postérieurement à cette date.

Les Demanderesse fondent désormais leur action sur l'article 101 TFUE, sur l'article 1240 du code civil et sur la jurisprudence rendue en matière d'indemnisation des préjudices concurrentiels.

Ainsi, conformément aux règles du droit commun de la responsabilité civile qui s'appliquent dans le présent litige, les Demanderesse ont la charge de la preuve et doivent faire la démonstration :

- d'une faute civile des Défenderesses ;
- d'un lien de causalité entre cette faute et le préjudice allégué ;
- du préjudice allégué, tant dans son principe que dans son quantum ; et

à supposer qu'un préjudice soit démontré par les Demanderesse, du fait qu'elle ne l'a pas répercuté sur ses propres clients.

L'action civile des Demanderesse à l'égard des sociétés AB VOLVO et VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GMBH est irrecevable, car fondée sur un prétendu préjudice relatif à des camions qu'elles n'ont pas vendus, en vertu de l'article 32 du Code de procédure civile qui dispose « Est irrecevable toute prétention émise par ou contre une personne dépourvue du droit d'agir. » et de l'article 122 du même code qui dispose « Constitue une fin de non-recevoir tout moyen qui tend à faire déclarer l'adversaire irrecevable en sa

demande, sans examen au fond, pour défaut de droit d'agir, tel le défaut de qualité, le défaut d'intérêt, la prescription, le délai préfix, la chose jugée. ».

Les demandes indemnitaires des Demanderesses sont mal fondées : Aucun lien de causalité, direct et certain, n'est démontré entre les pratiques sanctionnées et un éventuel préjudice, comme le nécessite la mise en cause de la responsabilité civile délictuelle des articles 1240 et suivants du Code civil.

La Commission européenne a sanctionné dans sa décision n° AT.39824 - Trucks du 19 juillet 2016, une infraction par objet, dont l'objet est anticoncurrentiel, et n'a jamais relevé d'éventuels effets des pratiques sanctionnées sur les prix nets pratiqués par les constructeurs auprès de leurs clients. Les pratiques sanctionnées se sont concentrées sur les prix bruts, bien distincts des prix nets payés par les clients finaux, sans que les Demanderesses n'aient démontré qu'une hausse des prix bruts liée aux pratiques sanctionnées se répercuterait de manière automatique sur les prix nets.

Selon la jurisprudence, la caractérisation d'un objet anticoncurrentiel n'implique pas nécessairement des effets anticoncurrentiels.

Les Demanderesses sont défaillantes à rapporter la preuve d'un préjudice réparable, tant dans son principe que dans son quantum.

Aucune démonstration n'est apportée quant à l'existence d'un préjudice en relation causale avec les pratiques sanctionnées par la Commission européenne dans sa décision n° AT.39824 – Trucks et que le préjudice allégué n'a pas été répercuté sur ses propres clients.

En toute hypothèse, les demandes indemnitaires des Demanderesses sont mal fondées dans leur quantum :

L'assiette du préjudice allégué par les Demanderesses est erronée : un certain nombre de pièces fournies à l'appui des demandes indemnitaires sont inexploitable et sont ainsi dépourvues de valeur probante, des achats de camions sont intégrés dans le calcul du préjudice sans qu'il soit prouvé qu'ils sont couverts par la décision n° AT.39824 – Trucks ou qui en sont expressément exclus, le préjudice est comptabilisé à partir des prix carrosserie, hors champ de la décision n° AT.39824 – Trucks, et non du seul châssis, les déductions des remises de volume et des remises de fin d'année concédées par les Défenderesses sont omises dans le calcul du quantum, des factures correspondant à des camions vendus dans les territoires d'Outre-mer, qui ne sont pas intégrés à l'Union Européenne, ont été prises en compte sans qu'il soit prouvé que ces camions doivent être inclus dans l'assiette du préjudice allégué, alors même que la décision n° AT.39824 – Trucks circonscrit expressément les pratiques sanctionnées à l'Espace Économique Européen.

Les failles méthodologiques du Rapport Sorgem ne permettent de démontrer aucun surprix.

Le Rapport Récapitulatif CRA produit par les Défenderesses démontre à l'inverse que les Demanderesses n'ont subi aucun surprix.

La méthode d'actualisation du préjudice allégué et contesté est incorrecte.

Sur la demande d'exécution provisoire : Cette demande ne s'appuie sur aucune motivation suffisante et devra donc être rejetée.

Les moyens communs des défenderesses :

SUR LA RECEVABILITE ET LE REGIME DE L'ACTION A L'EGARD DE CERTAINES SOCIETES

L'action étant fondée sur l'article 1240 du code civil et les faits antérieurs à la publication de l'ordonnance 2017-303 du 9 mars 2017, l'action est irrecevable à l'égard des sociétés non concernées par la décision de la commission européenne et la mise en cause des sociétés mères ou distributrices n'est pas recevable.

SUR L'ABSENCE DE PREJUDICE

Les défenderesses exposent qu'un objet anticoncurrentiel n'emporte pas forcément des effets anticoncurrentiels. En l'espèce, il n'est pas démontré de lien de causalité direct et certain. Il n'existe aucune corrélation entre prix bruts et prix nets dans le mécanisme des prix nets des camions.

Le prix net dépend in fine de la négociation avec le distributeur qui dispose en tout état de cause d'une marge de négociation importante.

Ce n'est donc pas parce qu'il y a eu entente sur les prix bruts que pour autant le prix net a été impacté.

Les demanderesses devraient démontrer les modalités de fixation des prix nets. Ce qu'elles ne font pas.

Sachant que le coût des camions est un élément variable pour les sociétés demanderesses qui impacte leur prix de vente, celui-ci a dû être modifié si le prix des camions a été augmenté. Aucun élément ne prouve que les demanderesses ont été dans l'impossibilité de répercuter les surcoûts allégués sur leurs propres clients.

Le rapport SORGEM est réalisé sur un échantillon qui n'est pas représentatif :

- échantillon restreint,
- options non existantes,
- limite temporelle vu par la commission non prise en compte,

- limite quant aux types de camion concernés non prise en compte, etc.

DISCUSSION

Sur la disjonction de l'instance concernant le défendeur SCANIA,

Un jugement de sursis à statuer du 4 février 2019 a été prononcé concernant les sociétés du groupe SCANIA, à savoir la société SCANIA AB et la société SCANIACV AB, dans l'attente de la décision à intervenir du Tribunal de l'Union européenne, les débats étant poursuivis pour les autres sociétés des groupes MAN, DAIMLER, IVECO, VOLVO/RENAULT et DAF.

Lors de l'audience des plaidoiries, en vertu de l'article 367 du code de procédure civile, le tribunal a soumis au contradictoire des parties l'opportunité d'une disjonction d'instance entre, d'une part, les sociétés du groupe COLAS contre les sociétés du groupe SCANIA, et, d'autre part, les sociétés du groupe COLAS contre les autres défendeurs.

Aucune des parties présentes ne s'est opposée à la disjonction.

Dans l'intérêt d'une bonne justice, il convient donc d'ordonner la disjonction d'instance à l'égard des sociétés du GROUPE SCANIA, à savoir les sociétés SCANIA AB et SCANIACV AB.

Sur le fondement juridique de la présente instance,

Une discussion est née entre les parties sur le fondement de l'action des demanderessees qui ont visé initialement la directive 2014/104/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 novembre 2014 relative à certaines règles régissant les actions en dommages et intérêts en droit national pour les infractions aux dispositions du droit de la concurrence des Etats membres et de l'Union européenne ainsi que les textes d'application.

Cette directive a été transposée dans le droit français par l'Ordonnance n°2017-303 relative aux actions en dommages et intérêts du fait des pratiques anticoncurrentielles et le décret d'application n°2017-305 du 9 mars 2017. Les dispositions de cette directive ont trait à la charge de la preuve et ont été codifiées dans les articles L. 481-1 à L. 481-14 du code de commerce, entrés en vigueur le 11 mars 2017.

Conformément à l'article 22-1 de la directive Dommages, les dispositions nationales de transpositions ne peuvent s'appliquer rétroactivement.

Les créances de réparation invoquées par les sociétés COLAS sont nées d'un fait générateur survenu antérieurement au 11 mars 2017, c'est-à-dire entre le 17.01.1997 et le 18.01.2011 ;

De fait les nouvelles dispositions du code de commerce n'étant pas applicables, la présente action est fondée sur les dispositions de l'article 1240 du Code civil relatif au régime de droit commun de la responsabilité civile délictuelle.

Le tribunal prend acte de l'accord de l'ensemble des parties sur la nature de ce fondement juridique.

Sur l'irrecevabilité de l'action à l'encontre de certaines sociétés défenderesses,

Un premier débat s'est ouvert entre les Constructeurs et les sociétés COLAS concernant la mise hors de cause de certaines sociétés visées par l'assignation des sociétés COLAS, aux motifs :

- D'une part, de leur condamnation dans la Décision du fait de leur statut de Société Mère et non d'auteur de l'infraction,
- D'autre part, de l'absence de toute action directe de vente avec les sociétés COLAS

Sur le premier moyen soulevé, par DAF pour ce qui concerne la société PACCAR, par FIAT pour la société FIAT CHRYSLER NV, devenue STELLANTIS NV, et pour la société CNH INDUSTRIAL NV, et par MAN pour la société MAN SE aux droits de laquelle vient désormais la société TRATON, anciennement VOLKSWAGEN TRUCK et BUS GmbH,

La Commission, en condamnant lesdites sociétés ayant le statut de société mère, les a manifestement considérées comme coresponsables de l'infraction constatée au titre de l'article 101 du TFUE, du fait qu'elles constituent avec leur filiales une seule et même Entreprise poursuivant le même but économique, ayant des liens

économiques, organisationnels et juridiques avérés et durables, et ce indépendamment de leur statut juridique respectif ;

Une faute résultant d'une entente sur les prix au sens de l'article 101 du TFUE, est bien elle-même une faute civile au sens de l'article 1240 Code civil ; plus généralement les infractions à la législation communautaire constituent des fautes civiles en droit français.

La Commission a jugé l'existence d'une responsabilité solidaire des entités composant l'unité économique au moment de l'infraction, et la notion d'Entreprise prévalant dans l'imposition d'amendes aux sociétés sanctionnées par la Commission, a la même portée que dans l'action en réparation et dommages et intérêts introduite par une victime contre ces sociétés .

En tout état de cause, il convient de distinguer recevabilité et bien fondé de l'action. La faute n'est pas une condition de recevabilité mais une condition d'engagement de la responsabilité de sorte qu'il convient de discuter au fond du comportement de ces sociétés pour déterminer pour chacune si elles ont eu un comportement fautif.

Au vu de ces considérations, l'action des sociétés COLAS est recevable à l'encontre des sociétés PACCAR, FIAT CHRYSLER devenue STELLANTIS, CNH INDUSTRIAL, MAN SE aux droits de laquelle vient la société TRATON SE ;

Sur le cas particulier de la société VOLKSWAGEN TRUCK et BUS Gmbh,

Les sociétés MAN font valoir que la société VOLKSWAGEN TRUCK et BUS gmbh, dûment assignée par les sociétés COLAS, n'est effectivement pas visée par la décision, et doit en conséquence être mise hors de cause.

Cependant, la société VOLKSWAGEN TRUCK et BUS Gmbh a acquis la majorité de la société MAN SE en 2013, elle-même visée par la Décision, de ce fait la société VOLKSWAGEN TRUCK et BUS Gmbh vient naturellement aux droits et aux obligations de la société MAN SE, indépendamment de leur degré de relation pendant la période infractionnelle, ainsi les sociétés COLAS étaient fondées, par leur assignation du 23.11.2017, à rechercher sa responsabilité au titre des infractions sanctionnées par la Décision, étant par ailleurs acté que c'est désormais la société TRATON qui depuis 2021 vient elle-même aux droits de la société VOLKSWAGEN TRUCK et BUS Gmbh ;

La demande de mise hors de cause de la société VOLKSWAGEN TRUCK et BUS Gmbh sera par conséquent rejetée ;

Sur le second moyen soulevé par Daimler, et par RENAULT/VOLVO pour les sociétés AB VOLVO, VOLVO GROUP TRUCK CENTRAL EUROPE Gmbh,

DAIMLER et RENAULT/VOLVO prétendent que lesdites sociétés n'ont commis aucune faute à l'encontre des sociétés COLAS du fait qu'elles ne sont jamais intervenues dans la détermination des prix de vente nets et la vente de camions à COLAS ;

Il a été exposé dans les développements ci-dessus que la présente action des sociétés COLAS est fondée sur l'article 1240 du Code Civil, et que la Décision les a sanctionnées pour faute délictuelle, en infraction au droit européen de la concurrence ;

L'existence de liens contractuels avec les demandereses est donc indifférente et ne prive pas celles-ci de leur action en vue de démontrer l'existence d'un préjudice et son quantum ;

Le tribunal écartera donc la demande de mise hors de cause des sociétés DAIMLER AG, AB VOLVO et VOLVO GROUP TRUCK CENTRAL EUROPE Gmbh,

Sur la faute,

Les défenderesses ont été reconnues fautives et sanctionnées par la Commission pour collusion en vue de coordonner la tarification des prix bruts et l'introduction de certaines normes d'émission, ce dans l'espace économique européen et sur le marché des camions de poids moyen et lourd de 1997 à 2011 ; Celles-ci ont toutes reconnu l'infraction et accepté une procédure transactionnelle ;

Les sociétés défenderesses exposent à la barre que leurs échanges concernant les prix de gros n'avaient en réalité pour objectif « qu'un échange d'expérience, dans le but d'accroître la transparence du marché ». Le tribunal retiendra la faible crédibilité d'une telle déclaration, alors que le marché européen des camions se caractérise par une hyper concurrence et une très forte pression sur les prix, en particulier en France, reconnue comme le marché le plus bas, et que par conséquent les enjeux relatifs au *pricing* final sont considérables ;

Pour autant, sur le fondement de l'article 1240 du Code civil, il incombe aux sociétés COLAS qui se déclarent victimes de ces agissements fautifs au titre des achats qu'elles ont effectués de 1997 à 2011, et entendent en demander réparation, de démontrer l'existence d'un préjudice personnel et certain, à savoir un surcoût payé lors de leurs achats, et celle d'un lien de causalité entre la faute sanctionnée, à savoir les échanges en vue de coordonner les prix bruts, et le surcoût allégué ;

Sur l'existence et la quantification d'un préjudice par la démonstration d'un surcoût d'achats subi par les demandereses,

Le rapport SORGEM, produit par les sociétés COLAS à cet effet, repose sur plusieurs principes méthodologiques :

- La comparaison des achats par détermination d'un échantillon de 10 factures de l'année 2019, année de l'appel d'offre centralisé de COLAS, et son rapprochement avec 10 factures de la période infractionnelle,
- La sélection des factures basée sur l'appartenance des véhicules à 4 familles les plus représentatives en volumes sur 16 familles d'achats retenues,
- Le rapprochement au plan technique, par soustraction ou ajouts d'options, d'équipements ou éléments de configuration du châssis, entre les véhicules des deux périodes comparées,
- La comparaison des prix des dits véhicules payés pendant la période infractionnelle avec ceux qui auraient été payés lors de l'appel d'offre de 2019, ce en prenant en compte des prix déflatés du taux d'inflation IPC,
- La détermination du surprix qui en découle au titre de l'échantillon de 10 véhicules,
- Le calcul du préjudice total des sociétés COLAS par extension de ce surcoût à l'ensemble des achats de 1997 à 2011,

Le choix d'une telle méthodologie émane du fait que les sociétés COLAS ne disposaient pas d'historique de leurs achats.

Cette méthode revient par ailleurs à analyser une évolution des prix sur une période extrêmement longue, de 1997 à 2019, par comparaison Après /Pendant;

Parmi les analyses très approfondies fournies par les rapports économiques SORGEM, d'une part, ECA, LEXECOM et CRA, d'autre part, il convient de retenir celles qui ont un rôle déterminant dans la pertinence de la démonstration du préjudice et de son quantum :

Sur la représentativité de l'échantillon de 10 véhicules appartenant à l'appel d'offre 2019,

La taille de l'échantillon est intrinsèquement faible (entre 2 et 5% des achats selon les constructeurs), le nombre de véhicules retenu par famille est de 2 véhicules en moyenne par famille et par constructeur, certaines de ces familles ne sont parfois pas du tout représentées et remplacées par d'autres familles non priorisées dans l'équivalence (cas de la famille 8 pour Daimler et de la famille 4 pour Volvo) ;

Les défenderesses soulèvent chacune de leur côté des anomalies affectant les échantillons, entre autres : comparaison de prix entre un 40 tonnes et un 29.5 tonnes, entre un 32 tonnes et un 40 tonnes, entre un 29.5t et un 120 t (ECA, Daimler, p. 22), ou d'un 40t avec un 60 t, d'un porteur benne 26t 6x2 avec un 33t 6x4 (Lexecom, Man, p. 40.), absence de la gamme EURO CARGO qui représente 30% des achats de Iveco (Lexecom, p. 27), la pondération des modèles de l'échantillon ne correspond pas à celle des achats au plan technique et géographique (CRA, Volvo, p. 12 et ECA, Daimler, p. 8), distorsion entre le choix des achats contrefactuels de 2019, et les achats de la période infractionnelle (tous les constructeurs).

Si ces observations ne sont pas fondamentalement contestées par les sociétés LES SOCIÉTÉS COLAS, ces dernières leur opposent une représentativité objective, en relativisant la portée, et en affirmant que la tendance générale à long terme des achats a été respectée au regard de son expérience acquise dans ce domaine ;

Il demeure cependant que la faiblesse de l'échantillon, à partir duquel est calculé un taux de surcoût, par la suite étendu à l'ensemble des achats, présente inévitablement un risque de démultiplication de l'impact de ces erreurs ou anomalies dans la détermination du surprix moyen global allégué, même si leur importance devait être valablement relativisée ;

Par ailleurs le choix du véhicule de la période infractionnelle qui sera comparé au véhicule équivalent de la période contrefactuelle, choix qui peut aller de 1997 à 2011 soit 14 années, n'est pas sans conséquence selon que son achat a été effectué dans un cycle « haut du marché » (cas des années antérieures à la crise de 2008) ou au contraire dans un cycle de faible demande, et donc de pression sur les prix. Il ne peut être en effet raisonnablement retenu que l'entente alléguée ait pu annihiler toute fluctuation des prix nets en présence de cycles importants du marché, cette caractéristique du marché camions ayant d'ailleurs été relevée par la Décision

; A cet égard, le tribunal retient que les véhicules comparés à ceux de l'échantillon de référence ont été choisis sans prise en compte de tels facteurs ;

Il est retenu, compte tenu de ces observations et de surcroît de la très grande variété et configuration des modèles, qu'en l'absence de tout historique des achats versé au débat, la méthode d'échantillonnage exposée par les sociétés COLAS est affectée d'un empirisme certain ;

Sur la période de référence de l'année 2019 comme point de comparaison,

Les sociétés COLAS ont retenu l'année 2019 comme année de référence de la période contre factuelle. Celles-ci expliquent un tel choix par le fait que l'effet de centralisation de leurs achats, donc de pression accrue sur les prix, pourra et devra contrebalancer un effet de rémanence qui serait inévitablement issu de l'entente, laquelle a pris fin en 2011 ;

Il convient d'observer que l'effet à la baisse sur les prix de vente est précisément l'objet d'une gestion centralisée des achats par appel d'offre mondial ; cet effet a un caractère certain ; pour autant l'effet de rémanence des pratiques sanctionnées par lequel les prix demeureraient anormalement affectés à la hausse jusqu'en 2019, relève quant à lui de la simple hypothèse de principe, d'une part du fait qu'il suppose que l'effet sur les prix nets ait réellement existé, d'autre part du fait que les sociétés COLAS ne produisent aucun élément permettant d'expliquer le mécanisme de poursuite d'un effet haussier sur les prix, postérieurement à la cessation de pratiques anticoncurrentielles, ni dans son intensité, ni dans sa durée de huit années, ce dans un marché reconnu comme hyper concurrentiel.

Le choix de l'année 2019 comme année de référence post période infractionnelle en matière de *pricing* apparaît donc comme un facteur pouvant substantiellement affecter la cohérence du montant du surprix calculé par les demanderesses, et faute d'éléments probants, se présente davantage comme un arrangement méthodologique ;

Sur les ajustements réalisés sur la configuration technique des véhicules comparés,

Cette démarche relève d'un souci de cohérence, de la part des demanderesses, de la méthode de comparaison Après/Pendant utilisée ;

Afin que les prix puissent être valablement comparés, les sociétés COLAS, tel que SORGEM l'expose dans son rapport, ont procédé à un recensement des équipements ou options des véhicules des années infractionnelles, les ont ajouté ou soustrait, selon les cas au prix des véhicules de 2019 ;

Le tribunal a examiné attentivement les observations des rapports des défenderesses, en particulier en ce qui concerne le respect des équivalences des véhicules comparés, l'identification des options, le *pricing* utilisé pour les options, et le contexte de l'évolution technologique générale ;

Les demanderesses admettent la réalité de certaines anomalies (PTRA des véhicules comparés différents notamment) et en relativisent la portée, admettent qu'elles ont procédé par estimation des montants réajustés, sur le fondement de leur propre expérience en matière d'acquisition de camions, et affirment avoir globalement mis en œuvre leur méthode dans un sens favorable aux défenderesses ;

Si la bonne foi des sociétés COLAS ne fait pas de doute, la démonstration du surcoût allégué et partant, d'un quantum certain, se heurte à un certain nombre d'obstacles ;

La forfaitisation tout d'abord des prix des options réajustées, quelle que soit la marque, le type de véhicule et la technologie utilisée relève d'un postulat des demanderesses dont il n'est pas justifié qu'il corresponde à la réalité des tarifs propres à chaque marque et à la technicité de l'option ;

En particulier les normes EURO, forfaitisées à 1500€, ont fait appel, de euro 1 à euro 6, à des modifications techniques très différentes, allant quasiment du simple réglage d'injection à l'intégration de motorisations et équipements anti-pollution sophistiqués et totalement nouveaux, modifications en outre différentes selon les véhicules et les marques, dont l'impact prix souffre difficilement d'une « moyennisation ».

Plus généralement, la méthode de comparaison de véhicules à plus de vingt années d'écart, l'ajout ou la soustraction d'options des années 1997 à 2011 à des véhicules de 2019 constitue une démarche risquée quant à sa fiabilité ;

Si les ajustements concernant des équipements ou prestations simples et peu évolutifs du type peinture, hydraulique, ou prise de force ne posent pas de difficultés majeures, l'évolution technologique des matériels, obtenue dans le cas présent notamment par le développement majeur de l'électronique, a pu modifier très substantiellement la valeur, et les caractéristiques techniques, de certains équipements, organes, cabines, au fil du temps, certains étant passés dans les standards de série (suspension pneumatique, climatisation, boîte de vitesse

automatique, ralentisseurs, notamment.), d'autres modifications relevant de la pure nouveauté (châssis spécifique chantier chez Volvo, cabines chez l'ensemble des constructeurs, par exemple) ;
 Il est patent que l'évolution technologique accomplie au fil de vingt années, transforme inévitablement l'analyse de la valeur des matériels fabriqués, c'est-à-dire la pondération des équipements, organes et options dans la valeur globale du véhicule, entraînant la baisse des prix de certains équipements/options et l'apparition de nouveaux, ainsi que de nouvelles capacités et performances des matériels ;

Si la comparaison de l'usage, en lui-même, de matériels peut s'entendre même à vingt années d'écart, celle de leur tarification à configuration technique égale s'avère beaucoup plus délicate à mettre en œuvre ;
 Dans leur démarche les sociétés COLAS se sont placées dans une hypothèse de continuité et de stabilité technologique ; il existe dans la tentative d'ajustement des demanderesses, tant dans l'équivalence des matériels, que dans le *pricing* des ajustements, une addition d'approximations qui la rendent hasardeuse, dont les sociétés COLAS ne peuvent valablement se départir en déclarant qu'elles sont in fine favorables aux constructeurs et qu'il appartient à ceux-ci de démontrer le contraire, au prix d'un renversement de la charge de la preuve ;

Sur la comparaison des prix des échantillons entre les deux périodes,

Les sociétés COLAS ont retenu dans la comparaison, que le taux d'inflation IPC était le seul facteur influençant des prix non imputable au Cartel.

Elles estiment par-là que les prix des camions suivent l'évolution des prix des produits de grande consommation, et considèrent également qu'aucun autre facteur déflateur n'est à prendre en compte ;

Les principales objections des défenderesses à ce choix méthodologique sont :

- L'indice IPC n'est pas adapté à la réalité des matériaux entrant dans la fabrication d'un camion, l'indice INTP ou celui du coût du métal étaient à même d'y répondre alors qu'un camion ne peut être considéré comme un bien de grande consommation ; Il concerne en outre le marché français alors que les véhicules des constructeurs (à l'exception de RENAULT Truck) sont fabriqués à l'étranger ;
- l'influence des conditions économiques affectant le niveau offre/demande n'est pas prise en compte
- Les coûts liés aux évolutions technologiques ne le sont pas non plus

Chacune des défenderesses s'est livrée à des tests montrant la grande variation des résultats obtenus en substituant à l'IPC l'utilisation d'un indice INTP, IPP, EUROSTAT, DESTATIS, ou STAN, entraînant des réductions de 30 à 80% des valeurs de variations de prix ;

La nature des composants et matières premières d'un camion, (acier, aluminium, électronique en majorité), l'existence de cycles importants dans les ventes (par ex marché France +6t : 1997 : env. 40000, 2001 env. 58000 —2007/2008 : env. 57000, 2009 env. 35000), l'existence de coûts spécifiques aux évolutions technologiques indéniables entre 1997 et 2019, tendent manifestement à valider le bien-fondé de ces objections ;

La position des sociétés COLAS selon laquelle « il nous semble que l'inflation suffit à refléter l'évolution générale de la demande et que les évolutions spécifiques au marché des camions sont prises en compte via l'évolution des caractéristiques et options des camions retraités par ailleurs ... » s'apparente à une simple affirmation ;

Leur objection relative au fait qu'un indice IPC est le plus couramment utilisé, et que l'indice IPP ou autre indice de prix spécifique aux coûts de production industriels, seraient impactés par les effets du cartel car liés au marché de l'automobile en général, n'est pas justifié, précisément du fait que la production de camions de + 6 t représente une très faible partie du marché général des véhicules et que de surcroît une pollution d'indices de prix à la production par une entente sur les prix de vente s'avère très improbable ;

Le tribunal prend acte par ailleurs des contestations formulées par chacun des constructeurs concernant l'assiette du préjudice, artificiellement majorée (véhicules hors périmètres, équipements ou carrosseries hors fourniture constructeurs, ventes hors U.E...), contestations admises dans le principe par les sociétés COLAS ;

En conséquence des développements ci-dessus exposés,

La démarche des sociétés COLAS apparaît dans son ensemble très éloignée des conditions probatoires requises pour prétendre à l'existence d'un préjudice certain de surcoût d'achats, en lien avec la faute de collusion sur les prix bruts sanctionnée par la Commission Européenne ;

La preuve que les échanges sur les prix bruts aient débouché sur une entente explicite sur les prix nets n'est pas apportée, la marché des camions apparaissant comme un marché atypique, par la diversité des produits, des critères d'achats et la réalité du mécanisme de fixation des prix ;

La méthode de détermination du quantum de surcôt quant à elle, comporte une addition d'incertitudes, voire d'empirismes, dont il est démontré par les défenderesses qu'elles conduisent à une grande volatilité des résultats lorsque certains facteurs sont modifiés.

Les sociétés COLAS admettent in fine des difficultés à être plus précises, compte tenu en particulier des informations dont elles peuvent disposer au vu de l'ancienneté des faits, ce qui peut être facilement admis ;

Cette difficulté à rapporter la preuve d'un préjudice, conséquence de pratiques anticoncurrentielles, pourrait justifier la mise en œuvre d'une mesure d'instruction dans la mesure où les sociétés du groupe COLAS n'ont pas montré de carence dans l'administration de la preuve mais font face à une impossibilité matérielle de la rapporter du fait de l'évolution du marché et des délais en cause. Une telle mesure d'instruction ne serait justifiée que si un lien de causalité était avéré ;

Sur le lien de causalité entre la faute sanctionnée par la Décision et le surcoût d'achat allégué par les sociétés COLAS,

Il est soulevé en premier lieu par les sociétés COLAS que si la Décision a condamné seulement une infraction « par objet », la gravité de l'infraction sanctionnée, au vu en particulier du montant des amendes infligées aux constructeurs, est telle qu'elle rend la recherche d'effets négatifs sur le marché superfétatoire, autrement dit, que lors d'une condamnation par objet pour un tel motif, et pour des montants si importants, les effets concurrentiels négatifs sont inéluctables et qu'il n'y a pas lieu d'en rechercher l'existence ;

Cependant à l'examen de la Décision, dans son article 7.2.3, « gravity », les facteurs de mesure de la gravité de l'infraction sont clairement définis : « nature of infringement, combined market share, geographic scope of infringement, implementation or not of the infringement » ;

La gravité de l'infraction est donc liée à des paramètres précis ; Le montant élevé des amendes prononcées en est la conséquence, de même que la durée de l'infraction, mais aucun élément dans la Décision permet d'affirmer valablement que ce montant, fût-il de près de 3 milliard d'euros, est la preuve avérée de l'existence d'effets concurrentiels négatifs.

Le tribunal souligne, à l'examen des références jurisprudentielles sur lesquelles les sociétés COLAS s'appuient par ailleurs, que celles-ci concernent « certains types de coordination entre entreprises », et « certains comportements entraînant, par des baisses de production et des hausses de prix, une mauvaise répartition des ressources au détriment en particulier des consommateurs », et qu'elles sont relatives à des ententes sur le prix de produits relativement simples et homogènes, dont les circuits de commercialisation sont courts, ce qui ne s'applique pas au contexte du présent dossier, tel que le décrit la Décision dans ses articles 1.3.3 « Characteristics of the truck market » et 1.3.4 « Price setting mechanisms » ;

Dans la section 4.3 « appréciation juridique » de la Décision, il est en outre exposé :

« pour les besoins de l'article 101 du TFUE et de l'article 53 de l'Accord EEE, il n'est pas nécessaire de prendre en considération les effets réels d'un accord lorsqu'il a pour objet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence au sein du marché intérieur et/ou de l'EEE, selon le cas. En conséquence, il n'est pas nécessaire dans la présente affaire de démontrer des effets anticoncurrentiels car l'objet anticoncurrentiel du comportement en question est établi. »

Au vu de ces éléments, la Commission a le choix de se pencher ou pas, sur l'existence d'effets négatifs, de les retenir comme facteur de gravité, ou de s'en tenir à la condamnation d'une infraction par objet et donc seulement d'un « risque » d'effet négatif, mais il ne peut en résulter objectivement le constat que l'existence de tels effets découle nécessairement et automatiquement de l'infraction par objet, ce que prétendent les sociétés COLAS ;

A l'inverse, il ne peut être raisonnablement déduit de l'absence de condamnation pour effets anti concurrentiels constitue une preuve que ceux-ci n'ont pas existé.

En conséquence, si la présomption d'effets négatifs sur le marché est inhérente à la condamnation par objet prononcée par la Commission, la démonstration de leur existence, consécutive à la faute sanctionnée, doit néanmoins être faite par les sociétés COLAS ;

Les demanderesses fondent, à cet égard, leur argumentation sur la nécessaire corrélation entre les prix bruts et les prix nets pratiqués sur le marché des camions de moyen et lourd tonnage, l'effet obtenu sur les prix nets étant, selon elles, la contrepartie évidente des échanges d'information sur les prix bruts poursuivis par les défenderesses pendant 14 années ;

Le rapport SORGEM de son côté entend démontrer par une approche de nature mathématique qu'il s'opère une répercussion mécanique des facteurs de modification sur les prix bruts sur les prix nets, par le biais de la remise, quel qu'en soit son montant ;

Pour autant, cette démonstration repose sur le postulat selon lequel la remise commerciale de chaque produit, dans sa configuration complète, demeure la même ; Or l'analyse des protocoles dont les défenderesses ont bénéficié, fait apparaître fréquemment des variations substantielles de ces remises sur les prix bruts, entre les marques et, à l'intérieur de la même marque, d'une année sur l'autre ; il peut être notamment relevé les exemples suivants :

- pièce 55 COLAS annexe I :

(porteur chantier 3 essieux) protocole 2010 Iveco stralis 26t :58%	
	Mercedes Actros 26t :40.5%
	RENAULT Kerax 26t :40%
Protocole Iveco Stralis tracteur >400cv	
	2007 52%
	2008 41%
	2010 50%
Stralis porteur 26t 420 CV	2007 46 %
	2008 40 %
	2010 58 %

Dans certains protocoles des primes spéciales figurent certaines années, puis sont supprimées ensuite (Voir notamment Daimler) ;

Ces variations de remise traduisent des ajustements des prix nets et une certaine volatilité et dispersion des prix nets appliqués à l'intérieur des marques et entre les marques dans le temps, vraisemblablement consécutives à la poursuite d'objectifs commerciaux, de politiques de stocks ou de production, qui ne prédisposent pas aux conditions d'une coordination ou harmonisation des prix nets ;

La Décision dans son article 1.3 décrit le contexte du marché et de la distribution des camions en Europe.

Il y est spécifié l'existence de plusieurs niveaux de distribution des véhicules depuis la Maison Mère, puis la filiale de distribution par pays ou groupe de pays, puis le réseau de concessionnaires, privés ou filiales captives, lesquels négocient avec le client final.

Il y est également noté que les camions sont des outils de travail et non des biens de consommations, qu'ils sont nécessairement configurés spécifiquement en fonction du cahier des charges de chaque client final et intègrent une grande variété d'options ou d'équipements en fonction des activités et modes d'utilisation du transporteur ;

La Décision relève également que le prix n'est pas le seul critère d'achat des utilisateurs, s'y ajoutent des considérations relatives au service après vente et à la densité du réseau distributeur, à la fiabilité et la consommation de carburant des véhicules ; Elle décrit le marché européen des camions comme hautement cyclique.

Il résulte des éléments exposés ci-dessus que le rôle des distributeurs dans la négociation du prix final, d'une part, et du facteur de complexité technique des camions, d'autre part, a une influence potentiellement importante sur la détermination des prix nets.

Les distributeurs peuvent disposer d'une autonomie de fait dans les prix qu'ils pratiquent sur leur zone d'action, du fait des systèmes de rémunération des réseaux (primes de volumes et/ou primes commerciales globales ou ponctuelles), autonomie qu'ils mettent à profit au gré de leur propres intérêts commerciaux et de leur propre politique de marge. De la même manière l'influence des distributeurs peut se manifester dans les « A cotés » de la vente au travers du *pricing* qu'ils appliquent dans leurs services après vente, pièces détachées, reprises véhicules d'occasion, etc., autant d'offres complémentaires pouvant infléchir une décision d'achat en leur faveur et modifier le *pricing* final ;

Dans un tel contexte le contrat passé avec le client final utilisateur du/des véhicules apparaît comme un contrat largement « *intuitu personae* » ;

Il convient de relever à cet égard que les protocoles de RENAULT mentionnent que « ces remises sont des remises conseillées dont la valeur est purement indicative [...] les membres du réseau demeurent totalement autonomes dans la négociation et la fixation de leur propre tarif, RENAULT TRUCK ne peut garantir les prix et remises [...] ». On peut logiquement imaginer que les négociations locales tendent à aller dans le sens d'une amélioration des remises du protocole ;

Il est constaté à l'analyse des factures d'achat des sociétés COLAS, que certaines d'entre elles bénéficient d'une remise sensiblement différente de celle prévue au protocole, mais également que les distributeurs doivent parfois se charger de la pose d'équipements ou carrosseries, qui échappent à la fourniture du constructeur, modifiant ainsi le *pricing* général du véhicule, montrant ainsi une forte individualisation des produits vendus à chaque utilisateur, mais surtout la capacité des distributeurs à influencer le prix de la fourniture générale de l'investissement COLAS ;

Pour ces différentes raisons, et en particulier la formulations d'offres « packagées » par les distributeurs (vo, buy back financement, équipements, forfaits say, ...) le tribunal considère qu'il existe une faible transparence des prix finaux à l'égard des constructeurs, rendant ainsi complexe une tentative de les coordonner efficacement ; Pour ces mêmes motifs l'argument développé par les défenderesses selon lequel le non alignement de leurs parts de marché est une preuve de l'absence d'entente sur les prix nets, ne peut être raisonnablement retenu, l'achat d'un camion étant la conséquence d'autres facteurs que le prix lui-même ;

Il demeure, en tout état de cause, que ces différents facteurs inhérents au mode de distribution des camions en Europe, tendent à démontrer la réalité d'une distanciation des prix nets par rapport aux prix de gros, en ce que le prix final se forme principalement « par le bas », entre le client et son distributeur en dépit du fait que dans le libellé des factures, le prix net demeure toujours relié à un prix brut sur un plan comptable ;

Ainsi le tribunal considère que si les prix nets sont indéfectiblement et mécaniquement corrélés aux prix bruts selon une logique mathématique, cette logique se heurte à la réalité des pratiques commerciales en vigueur sur ce marché, où les prix nets s'établissent in fine en fonction de négociations échappant à la seule logique tarifaire du constructeur ;

La Décision a sanctionné une collusion des constructeurs sur les prix bruts ; l'existence d'une corrélation automatique des prix bruts et des prix nets sur le marché des camions n'est pas démontrée, et par conséquent l'existence d'un lien de causalité entre la coordination fautive des constructeurs et le préjudice de surcoût allégué affectant les achats des demanderesses n'est pas réellement démontré ;

En conséquence des développements ci-dessus exposés,

La démarche des sociétés COLAS apparaît dans son ensemble très éloignée des conditions probatoires requises pour prétendre à l'existence d'un préjudice certain de surcoût d'achats, en lien avec la faute de collusion sur les prix bruts sanctionnée par la Commission Européenne ;

La preuve que les échanges sur les prix bruts aient débouché sur une entente explicite sur les prix nets n'est pas apportée, la marché des camions apparaissant comme un marché atypique, par la diversité des produits, des critères d'achats et la réalité du mécanisme de fixation des prix ;

La méthode de détermination du quantum de surcoût quant à elle, comporte une addition d'incertitudes, voire d'empirismes, dont il démontré par les défenderesses qu'elles conduisent à une grande volatilité des résultats lorsque certains facteurs sont modifiés.

Les sociétés COLAS admettent in fine des difficultés à être plus précises, compte tenu en particulier des informations dont elles peuvent disposer au vu de l'ancienneté des faits, ce qui peut être facilement admis ;

L'existence d'un surcoût et de son lien de causalité avec la faute sanctionnée par la juridiction européenne, tels qu'exposés par les sociétés COLAS, sont insuffisamment démontrés.

En outre,

Afin de faire valoir leur droits à se défendre, les défenderesses ont dû exposer des frais non compris dans les dépens, qu'il serait inéquitable de laisser à leur charge,

En conséquence, le tribunal condamne solidairement les demanderesses, dites les sociétés COLAS, à payer au titre des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile:

- A la société DAIMLER AG la somme de 40.000€
- A 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€
- A l'une ou l'autre des sociétés PACCAR, DAF TRUCK DEUTSCHLAND, DAF TRUCK NV la somme de 40.000€
- A l'une ou l'autre des sociétés AB VOLVO, VOLVO LASTAGNAR AB, LES SOCIETES RENAULT TRUCKS SASU, VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GMBH la somme de 40.000€
- A l'une ou l'autre des sociétés MAN SE, MAN TRUCK et BUS AG, MAN TRUCK et BUS DEUTSCHLAND GMBH, VOLKSWAGEN TRUCK et BUS GMBH la somme de 40.000€

Au vu de la nature du présent dossier, il n'y a pas lieu d'ordonner l'exécution provisoire de la décision ;

L'ensemble des demanderessees, dites les sociétés COLAS, qui succombent, sont condamnées aux entiers dépens de l'instance.

PAR CES MOTIFS

LE TRIBUNAL, STATUANT PUBLIQUEMENT EN PREMIER RESSORT PAR DECISION CONTRADICTOIRE,

ORDONNE la disjonction d'instance à l'égard des sociétés du GROUPE SCANIA, à savoir les sociétés SCANIA AB et SCANIACV AB

REJETTE la demande de mises hors de cause des sociétés PACCAR, FIAT CHRYSLER devenue STELLANTIS, CNH INDUSTRIAL NV, MAN SE et VOLKSWAGEN TRUCK et BUS gmbh devenues TRATON.

REJETTE la demande de mises hors de cause des sociétés DAIMLER, AB VOLVO, VOLVO GROUP CENTRAL EUROPE.

DEBOUTE les demanderessees de l'ensemble de leurs demandes, fins et prétentions.

CONDAMNE les demanderessees solidairement à payer au titre des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile:

-A la société DAIMLER AG la somme de 40.000€

-A 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€

-A l'une ou l'autre des sociétés PACCAR, DAF TRUCK DEUTSCHLAND, DAF TRUCK NV la somme de 40.000€

-A l'une ou l'autre des sociétés AB VOLVO, VOLVO LASTAGNAR AB, LES SOCIETES RENAULT TRUCKS SASU, VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GMBH la somme de 40.000€

-A l'une ou l'autre des sociétés MAN SE, MAN TRUCK et BUS AG, MAN TRUCK et BUS DEUTSCHLAND GMBH, VOLKSWAGEN TRUCK et 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.

Prononcé par mise à disposition au greffe, après avis aux parties, conformément à l'article 450 al. 2 du code de procédure civile.

Ainsi jugé et prononcé

Minute de la décision signée par Jean-Pierre GIBERT, *Président*, et Isabelle FIBIANI-FOREST, *un greffier en ayant assuré la mise à disposition*

EN CONSÉQUENCE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE MANDE ET ORDONNE

- À TOUS LES HUISSIERS DE JUSTICE SUR CE REQUIS DE METTRE LA PRÉSENTE DÉCISION À EXÉCUTION.
- AUX PROCUREURS GÉNÉRAUX ET AUX PROCUREURS DE LA RÉPUBLIQUE PRÈS LES TRIBUNAUX JUDICIAIRES D'Y TENIR LA MAIN.
- À TOUS COMMANDANTS ET OFFICIERS DE LA FORCE PUBLIQUE DE PRÊTER MAIN FORTE LORSQU'ILS EN SERONT LÉGALEMENT REQUIS.

EXPÉDITION collationnée, certifiée conforme à la minute,
contenant 39 pages et délivrée en la forme exécutoire

Le Greffier :



