

L'exploitation de l'article peut être réalisée à partir de l'extrait en ligne reproduit ci-dessous. Il n'est donc pas nécessaire de lire la partie réservée aux abonnés.

Le procès géant du « cartel des camions » s'ouvre à Munich

« L'acte d'accusation, long de 18 000 pages, énumère les griefs de 7 000 plaignants, qui réclament en tout plus de 800 millions d'euros de dommages et intérêts : c'est un procès hors normes qui s'ouvre, jeudi 24 octobre, au tribunal régional de Munich. Emmenés par Financialright, un prestataire allemand de services juridiques, des milliers de sociétés de logistique ont assigné en justice six des principaux constructeurs européens de poids lourds (Daimler, Volvo-Renault, MAN, Iveco, DAF et Scania) à propos de 85 000 camions qu'ils auraient vendus à des prix illégalement majorés.

Pendant quatorze ans, entre 1997 et 2011, les six groupes se sont entendus sur les prix des véhicules. Après la découverte du "cartel des camions" par les autorités européennes, la Commission a infligé aux six groupes impliqués, en 2016 et 2017, des amendes record d'un montant total de 3,8 milliards d'euros. Mais, en Allemagne, des milliers de clients des constructeurs cherchent encore à obtenir réparation pour le préjudice subi.

Le procès géant de Munich s'annonce long et complexe. Pour les acheteurs de poids lourds, il n'y a aucun doute : le cartel a gonflé les prix. Mais encore faut-il pouvoir le prouver. "Un camion n'est presque jamais identique à un autre", explique Martin Bulheller, porte-parole du BGL, la fédération allemande des sociétés de fret et de logistique, qui s'est associée à la plainte de Financialright. "Les cahiers des charges sont fortement individualisés et le prix fait souvent l'objet d'une négociation au moment de la vente", souligne-t-il.

Et quand bien même les prix de vente auraient été artificiellement augmentés, comment estimer le montant du préjudice ? Le prestataire des plaignants a mandaté une expertise de Roman Inderst, professeur d'économie à l'université Goethe de Francfort. Ce dernier estime que les clients ont effectivement subi des surcoûts allant jusqu'à 10 % . »

Source : Jean-Michel Hauteville, « Le procès géant du "cartel des camions" s'ouvre à Munich », lemonde.fr, 24 octobre 2019.

https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/10/24/le-proces-geant-du-cartel-des-camions-s-ouvre-a-munich_6016720_3234.html

Exploitation pédagogique

1. Qu'est-ce qu'un cartel ?
2. Quelles conditions de la concurrence pure et parfaite ne sont pas respectées dans le cadre d'un cartel ?
3. Qu'est-ce qui est reproché aux six principaux constructeurs européens de poids lourds ?
4. Expliquez pourquoi l'attitude des constructeurs a été préjudiciable aux consommateurs.
5. Quel est le montant des dommages et intérêts réclamés par les clients ?
6. Pourquoi est-il difficile de prouver l'entente entre les constructeurs ?
7. Comment la politique européenne de la concurrence agit-elle pour dissuader les cartels ?

Corrigé

1. Un cartel consiste en une entente entre plusieurs entreprises pour se partager un marché, à travers la fixation d'un prix de vente commun, supérieur au prix d'équilibre, ce qui leur permet de maximiser leurs bénéfices.
2. Un cartel est un oligopole constitué d'un faible nombre d'offreurs qui font face à une multitude de demandeurs. La condition d'atomicité n'est donc pas respectée dans le cadre d'un cartel (sur un marché concurrentiel, il y a au contraire un très grand nombre d'offreurs). Par ailleurs, la condition de transparence de l'information n'est également pas respectée, car les offreurs cachent leur entente aux demandeurs : il y a une situation d'asymétrie d'information.
3. Il est reproché aux 6 constructeurs de s'être entendus sur le prix de vente de leurs camions. Le cartel aurait gonflé les prix de vente, de manière à augmenter les bénéfices.
4. L'entente entre les constructeurs de poids lourds est préjudiciable car la hausse du prix de vente a un impact sur le surplus du consommateur qui diminue par rapport à une situation de marché concurrentiel.
5. Les clients lésés par le cartel réclament 800 millions d'euros de dommages et intérêts.
6. Il est difficile de prouver l'entente entre les constructeurs car chaque camion est différent d'une marque à une autre. Par conséquent, les constructeurs ont tendance à justifier leurs prix en s'appuyant sur les caractéristiques particulières des véhicules qu'ils vendent. Par ailleurs, le prix de vente final du poids lourd fait souvent l'objet d'une négociation au moment de la vente, ce qui permet au constructeur de le manipuler plus facilement.
7. La Commission européenne est l'organe exécutif européen chargé de faire respecter le droit de la concurrence. Lorsque le cartel des camions a été repéré, une amende d'un montant de 3,8 milliards a été infligée aux 6 constructeurs mis en cause. À travers ces amendes, l'objectif de la Commission est de prévenir et de dissuader toute constitution de cartel.