

**REPUBLIQUE FRANCAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

**COUR D'APPEL DE VERSAILLES
14e chambre
ARRÊT DU 03 MAI 2018**

N° RG 17/07207 AFFAIRE :

SAS RENAULT agissant poursuites et diligences en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège C/ Société HERE EUROPE BV société de droit hollandais, entité immatriculée au RCS de NANTERRE sous le n° 480 218 544 et dont l'établissement en France est situé PARIS LA DÉFENSE CEDEX prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

Décision déferée à la cour : Ordonnance rendue le 15 Septembre 2017 par le Tribunal de Commerce de NANTERRE

LE TROIS MAI DEUX MILLE DIX HUIT,

La cour d'appel de Versailles, a rendu l'arrêt suivant dans l'affaire entre

SAS RENAULT agissant poursuites et diligences en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège
BOULOGNE BILLANCOURT

Représentée par Me Véronique BUQUET-ROUSSEL de la SCP BUQUET-ROUSSEL-DE CARFORT, avocat au barreau de VERSAILLES, vestiaire 462 - N° du dossier 25017

assistée de Me Carlos RODRIGUEZ LEAL de la SARL GUEMARO ASSOCIÉS, avocat au barreau de PARIS, vestiaire D2160

SAS RENAULT NISSAN PURCHASING ORGANIZATION agissant poursuites et diligences en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège
BOULOGNE-BILLANCOURT

Représentée par Me Véronique BUQUET-ROUSSEL de la SCP BUQUET-ROUSSEL-DE CARFORT, avocat au barreau de VERSAILLES, vestiaire 462 - N° du dossier 25017

assistée de Me Carlos RODRIGUEZ LEAL de la SARL GUEMARO ASSOCIÉS, avocat au barreau de PARIS, vestiaire D2160

APPELANTES

Société HERE EUROPE BV société de droit hollandais, entité immatriculée au RCS de

NANTERRE sous le n° 480 218 544 et dont l'établissement en France est situé PARIS LA DÉFENSE CEDEX prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège Kennedyplein 222-226 ZT
Tour CB 21 5611 Eindhoven (PAYS-BAS)

Représentée par Me Patricia MINAULT de la SELARL MINAULT PATRICIA, avocat au barreau de VERSAILLES, vestiaire 619 - N° du dossier 20180039

assistée de Me Marion BARBIER de l'AARPI BIRD & BIRD AARPI, avocat au barreau de PARIS, vestiaire R255 -

INTIMÉE

Composition de la cour :

L'affaire a été débattue à l'audience publique du 14 mars 2018, Madame Maïté GRISON-PASCAIL, conseiller, ayant été entendu en son rapport, devant la cour composée de :

Madame Odette-Luce BOUVIER, président, Madame Maïté GRISON-PASCAIL, conseiller, Madame Florence SOULMAGNON, conseiller, qui en ont délibéré,

Greffier, lors des débats Madame Agnès MARIE

EXPOSÉ DU LITIGE

La société de droit hollandais Here Europe B.V. (la société Here) est spécialisée dans la collecte, la structuration et la distribution de données cartographiques utilisées par les systèmes de navigation de véhicules acquis notamment par les constructeurs du secteur de l'automobile. Depuis 2012, la société Here fournit des données cartographiques au constructeur automobile Renault par l'entremise de la société Renault-Nissan Purchasing Organization - RNPO.

La société Renault SAS est un constructeur automobile international ayant son siège social en France. La société Renault-Nissan Purchasing Organization-RNPO a été créée en 2001 afin d'assurer la globalisation des achats, de sélectionner les fournisseurs, de mettre en commun les volumes de commande des deux marques Renault et Nissan et organiser les relations avec les fournisseurs.

Les données cartographiques sont produites par la société Here et livrées aux différentes usines de la société Renault via l'intégration de ces données dans un logiciel de navigation 'NNG' développé par la société du même nom, logiciel qui est installé dans le système de navigation LG MediaNev, dénommé 'système de navigation ULC' produit par le fabricant d'électronique LG Electronics dans ses sites de production en Chine. Ce système de navigation, incluant le logiciel NNG et les données cartographiques de la société Here équipe l'écran tactile (console ULC) installé dans des véhicules fabriqués dans diverses usines de la société Renault.

Les usines Renault montent les consoles ULC dans les véhicules de la marque.

En contrepartie, la société Renault verse à la société Here un droit de licence pour chaque véhicule bénéficiant du système de navigation intégrant ses données cartographiques.

Le paiement de ces droits de licence se fait sur la base des rapports établis par les usines de Renault et communiqués à la société Here. Ces rapports doivent, en principe, répertorier tous les véhicules équipés du système de navigation intégrant les données cartographiques de la société Here.

Toutefois, après le recoupement de plusieurs sources, la société Here a affirmé que depuis le début de leur relation contractuelle, la société Renault ne déclarait pas le nombre exact de véhicules bénéficiant de ses données cartographiques. Ainsi, en septembre 2016, la société Here estimait qu'au minimum, 343 185 unités n'avaient pas été déclarées au cours des années 2012 à 2015, correspondant à un manque à gagner de droits de licence, soit un montant minimal de 8 564 753 euros.

Malgré la mise en demeure qui lui a été adressée le 22 mai 2017, la société Renault n'a pas accepté d'indemniser la société Here.

C'est dans ce contexte que par acte du 29 juin 2017, la société Here a fait assigner devant le président du tribunal de commerce de Nanterre, statuant en référé, les sociétés Renault et Renault-Nissan Purchasing Organization-RNPO afin de désignation d'un expert judiciaire avec mission de se rendre en tout lieu nécessaire à l'exécution de sa mission et en particulier sur chacun des sites de production de la société Renault où les données cartographiques incluses au système de navigation sont installées sur les véhicules, d'évaluer le nombre d'unités ayant été commercialisées par la société Renault dans le monde entier et utilisant les données cartographiques de la société Here, de le comparer au nombre d'unités installées et reportées par la société Renault à la société Here, de chiffrer le montant correspondant aux unités équipées des données appartenant à la société Here sans avoir été déclarées par la société Renault et y appliquer les prix correspondant, tels que convenus entre les parties et préciser tous les éléments techniques et de fait permettant de chiffrer les préjudices subis par la société Here du fait du mauvais reporting effectué par la société Renault.

Par ordonnance contradictoire du 15 septembre 2017, le juge des référés, retenant notamment que la demande de la société Here apparaît légitime compte tenu de la nature, de l'étendue et des enjeux de l'expertise ; que la demande d'expertise de la société Here vise chacun des sites de production de la société Renault où ses données cartographiques sont incluses aux systèmes de navigation installés sur les véhicules ; que cette étendue étant à la fois trop vague et sans doute irréaliste, la mesure d'instruction ordonnée doit être circonscrite aux sites de production Renault en France métropolitaine, a :

- désigné Monsieur Thierry Saint ... en qualité d'expert avec la mission de :

*se rendre en tout lieu nécessaire à l'exécution de sa mission et en particulier sur chacun des sites de production de Renault situés en France métropolitaine où les données cartographiques

incluses au système de navigation sont installées sur les véhicules,

*se faire remettre tout document qu'il estimera nécessaire à l'accomplissement de sa mission,

*entendre les parties dans leurs dires et prétentions et, si besoin est, tous tiers ou autre technicien dans une spécialité distincte de la sienne,

*donner au tribunal qui pourrait être saisi, les éléments d'appréciation des circonstances du litige, *évaluer le nombre d'unités ayant été commercialisées par Renault dans le monde entier et utilisant les données cartographiques de la société Here,

*le comparer au nombre d'unités installées et reportées par la société Renault à la société Here,

*donner son avis et évaluer le montant correspondant aux unités équipées des données appartenant à la société Here sans avoir été déclarées par la société Renault et y appliquer les prix correspondant, tels que convenus entre les parties,

*préciser tous les éléments techniques et de fait de nature à permettre ultérieurement au tribunal qui sera saisi au fond de chiffrer les préjudices subis par la société Here du fait du mauvais reporting effectué par la société Renault,

- débouté les sociétés Renault et Renault-Nissan Purchasing Organization-RNPO de l'ensemble de leurs demandes,

- fixé à 3 000 euros la provision à valoir sur les honoraires de l'expert, laquelle devra être consignée par la société Here Europe B.V au greffe du tribunal dans un délai d'une semaine à compter de la mise à disposition de l'ordonnance, faute de quoi la désignation de l'expert sera caduque,

- dit que l'expert pourra, si la provision s'avère insuffisante, présenter au tribunal une estimation de ses frais et de sa rémunération permettant éventuellement de se voir allouer une provision supplémentaire,

- dit que, si les parties ne viennent pas à composition, le rapport de l'expert devra être déposé au greffe de ce tribunal dans un délai de 6 mois à compter de la consignation de la provision,

- dit que l'expert devra, avant le terme des opérations d'expertise, établir une note de synthèse afin de permettre aux parties, dans un délai qu'il fixera, de faire valoir leurs éventuelles observations sur lesquelles il devra donner son avis,

- dit que le contrôle de la présente expertise sera effectué par le juge chargé du contrôle des mesures d'instruction,

- laissé les dépens à la charge du demandeur, - dit les droits et moyens réservés.

Le 10 octobre 2017, les sociétés Renault et Renault-Nissan Purchasing Organization-RNPO

ont relevé appel de la décision visant l'ensemble des chefs de décision.

Dans leurs conclusions reçues au greffe le 13 mars 2018, auxquelles il convient de se reporter pour plus ample exposé de leurs prétentions et moyens, les sociétés Renault et Renault-Nissan Purchasing Organization-RNPO, appelantes, demandent à la cour de :

A titre principal :

- infirmer l'ordonnance en toutes ses dispositions,

Statuant à nouveau,

- 'constater, dire et juger' que la mesure d'expertise judiciaire sollicitée au visa de l'article 145 du code de procédure civile est dépourvue de motif légitime,

- 'constater, dire et juger' que la société Here ne détermine pas ce sur quoi porterait la mesure d'expertise sollicitée et n'apporte aucune explication justifiant les lumières d'un technicien et les qualifications requises,

- 'constater, dire et juger' que la mesure d'expertise sollicitée est disproportionnée, irréalisable et donc inutile, Par conséquent :

- débouter la société Here de sa demande d'expertise, ainsi que de toutes ses demandes, A titre subsidiaire :

- débouter la société Here de sa demande d'extension du périmètre de l'expertise, ainsi que de toutes ses autres demandes, En tout état de cause,

- condamner la société Here à leur payer la somme de 10 000 euros chacune en application des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile, ainsi qu'aux entiers dépens de première instance et d'appel.

Au soutien de leurs demandes, les sociétés Renault et Renault-Nissan Purchasing Organization-RNPO font valoir :

- que la demande de la société Here est dépourvue de motif légitime au sens des dispositions de l'article 145 du code de procédure civile,

- que la seule constatation d'une différence entre le volume déclaré sur les seuls véhicules effectivement équipés de données cartographiques de la société Here et le volume de l'ensemble des consoles ULC livrées ne suffit pas à établir la prétendue sous-déclaration alléguée, cette différence étant parfaitement logique, puisque toutes les consoles physiques ULC ne comportent pas forcément des données cartographiques de la société Here,

- que les comparaisons opérées par la société Here avec le 'listing' du 19 septembre 2015 adressé par l'acheteuse de RNPO sont inopérantes ; qu'en effet, celle-ci compare les volumes déclarés au fil de l'eau par Renault (base C) avec les volumes des consoles physiques ULC

livrées par la société LG (base A),

- que l'expert judiciaire a relevé l'incohérence de cette démonstration dans sa note aux parties du 24 janvier 2018 ; qu'il précise clairement que le constat de l'existence d'une sous déclaration n'est nullement établi ; que les sources d'information 'crédibles' de la société Here sont remises en cause par l'expert judiciaire,

- que la société Here a adopté un changement de stratégie en considérant désormais qu'il appartient à l'expert judiciaire d'évaluer lui-même le nombre d'unités cartographiques Here installées, ce qui démontre que la demanderesse ne disposait d'aucun motif légitime au soutien de sa demande d'expertise en première instance,

- que la société Here a entrepris un travail de compilation pour justifier de ses allégations qui comporte des erreurs en rajoutant des chiffres sans aucune justification puisque certains chiffres ne figurent pas dans les fichiers 'reporting' de Renault et en ne tenant pas compte de certains chiffres figurant bien dans les bases,

- que la société Here ne peut valablement leur opposer les données de son sous-traitant NNG, alors que NNG n'a de relations contractuelles directes qu'avec la société LG et la société Here et qu'elle-même ignore tout de l'origine de ces données, ce qui a été constaté par l'expert judiciaire,

- que l'écart invoqué entre le nombre de licences réglées par LG à NNG et le nombre de licences déclarées par Renault pour les cartographies Here montées sur les ULC résulte encore de données issues des seuls rapports contractuels entre LG et NNG et peut s'expliquer aisément puisque NNG installe son moteur de navigation dans toutes les ULC fournies à Renault sans que nécessairement les systèmes soient activés,

- que la mesure d'instruction sollicitée est inutile et disproportionnée en ce qu'il serait nécessaire selon la société Here de déterminer, avec l'aide d'un technicien, le nombre exact de véhicules comportant des ULC avec des données cartographiques Here pendant plusieurs années, alors qu'on ne peut opérer aucune vérification sur les véhicules déjà livrés,

- que Renault a proposé à la société Here d'effectuer un test en temps réel pour la rassurer sur la réalité des chiffres qu'elle communique, proposition à laquelle la société Here n'a pas donné suite,

- que la mesure est injustifiée alors que tous les flux liés à la cartographie sont informatisés et donc automatisés, que la société Here n'explique pas sur quoi la mesure sollicitée doit porter, que sa demande sur un périmètre mondial s'apparente à une mesure de perquisition et d'investigation illicite ; qu'elle est en outre irréalisable, la mission confiée à l'expert spécialisé en comptabilité dans le monde entier impliquant des investigations longues et coûteuses.

Dans ses conclusions reçues le 14 mars 2018, auxquelles il convient de se reporter pour plus ample exposé de ses prétentions et moyens, la société Here, intimée, demande à la cour de :

A titre principal :

- déclarer les sociétés Renault et Renault-Nissan Purchasing Organization-RNPO mal fondées en leur appel principal,

- 'dire et juger' que la mesure d'expertise ordonnée in futurum est justifiée par un motif légitime,

- 'dire et juger' que la mesure d'expertise ordonnée est réalisable et utile pour permettre au juge qui sera saisi du fond de bénéficier de l'éclairage technique nécessaire afin d'apprécier l'étendue et la pertinence des griefs émis par la société Here.

Par conséquent,

- rejeter l'intégralité des prétentions des appelantes,

- confirmer l'ordonnance de référé dans l'intégralité de ses chefs de jugement sauf en ce qu'elle a limité le périmètre de l'expertise aux sites de production de Renault situés en France, Recevant la concluante en son appel incident de ce chef et y faisant droit,

- dire que la mesure d'expertise couvrira l'ensemble des sites de production Renault concernés par la réclamation de la société Here,

- dire que l'expert pourra se rendre sur chacun de ces sites s'il l'estime nécessaire,

- condamner les appelantes à lui payer la somme de 5 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile, ainsi qu'aux entiers dépens d'appel.

Au soutien de ses demandes, la société Here fait valoir :

- qu'elle dispose d'informations crédibles permettant d'établir une violation du contrat la liant à Renault et caractérise l'existence d'un motif légitime justifiant sa demande d'expertise,

- qu'il est apparu que les volumes indiqués dans les feuilles du tableau Excel établi par la responsable des achats du système de navigation pour Renault ne correspondent pas aux volumes effectivement déclarés par la société Renault au fil de l'eau (base C) ; qu' en outre, la société NNG a relevé une incohérence entre les redevances de licence de logiciel par unité ULC payées par LG et les redevances de compilation acquittées par Here ; que la société NNG estime ainsi que la société Here a manqué de lui payer les redevances de compilation pour près de 700.000 unités d'ULC pour la période de janvier 2012 à septembre 2015 ;

- que l'écart cumulé entre toutes les usines est en réalité bien plus important qu'il n'y paraît puisque pour certaines usines il joue positivement tandis que pour d'autres il joue négativement; qu'il témoigne du peu de fiabilité du système de déclaration de Renault ; qu'elle-même a toujours considéré qu'il était nécessaire d'investiguer les différents systèmes d'information de Renault pour déterminer le plus précisément possible le nombre d'unités Here effectivement installées et non de déterminer lesquelles des bases A, B, C ou D devraient être utilisées pour effectuer une comparaison,

- que la société Renault ne cherche qu'à tirer parti des demandes de précisions de l'expert judiciaire qui sont légitimes,

- que l'explication de la société Renault selon laquelle l'onglet 'réception ULC' du fichier transmis en septembre 2015 représenterait le nombre d'unités ULC installées et que certaines ULC ne contiennent pas les données cartographiques Here ne tient pas ; qu'en effet, la société Renault n'a donné aucune estimation du montant des ULC n'intégrant pas les données cartographiques Here ; que cette explication ne tient pas compte des données transmises par NGG et qui mettent en évidence la sous-déclaration ; que le nombre d'unités déclarées à Here sur la période considérée figurant dans l'onglet 'Réception licences' (base B) du document Excel ne correspond pas plus au montant effectivement déclaré au fil de l'eau ; que la consolidation effectuée par Here est parfaitement fidèle ; qu'elle s'est livrée à des comparaisons de données provenant de Renault ou RNPO elles-mêmes et de NNG,

- que contrairement à ce qui est soutenu par les appelantes, la mesure d'expertise se déroule parfaitement, même si la complexité de la mission a été soulignée par l'expert judiciaire ; qu'en réalité, ce sont les sociétés Renault qui font obstruction à la mesure qui peut être réalisée sans contrôle physique des véhicules ; que la société Renault enregistre certainement les informations nécessaires pour son usage interne relatifs aux différents composants installés dans les véhicules et aux options de ses clients,

- qu'il n'existe aucun obstacle à ce que la mesure porte sur l'ensemble des sites de production de Renault dans la mesure où les systèmes d'information sont centralisés ; que la mesure d'instruction devra être étendue à l'ensemble des sites concernés.

L'ordonnance de clôture a été prononcée le 14 mars 2018.

MOTIFS DE LA DÉCISION

Aux termes de l'article 145 du code de procédure civile, s'il existe un motif légitime de conserver ou d'établir avant tout procès la preuve de faits dont pourrait dépendre la solution d'un litige, les mesures d'instruction légalement admissibles peuvent être ordonnées à la demande de tout intéressé sur requête ou en référé.

Lorsqu'il statue en référé sur le fondement de ce texte, le juge n'est pas soumis aux conditions imposées par l'article 808 du code de procédure civile : il n'a notamment pas à rechercher s'il y a urgence et l'existence de contestations sérieuses ne constitue pas un obstacle à la mise en oeuvre de la mesure sollicitée, l'application de cet article n'impliquant aucun préjugé sur la responsabilité des parties appelées à la procédure, ni sur les chances de succès du procès susceptible d'être ultérieurement engagé.

L'application des dispositions de l'article 145 du code de procédure civile suppose que soit constaté qu'il existe un procès 'en germe' possible, et non engagé à la date de la saisine du juge des référés, sur la base d'un fondement juridique suffisamment déterminé et dont la solution peut dépendre de la mesure d'instruction sollicitée sur le fondement d'un motif légitime à condition que cette mesure ne porte pas une atteinte illégitime aux droits d'autrui.

Les sociétés Renault expliquent de la manière suivante le système de production relatif aux données cartographiques pouvant équiper les véhicules qu'elles commercialisent dans le monde entier :

- les données géographiques brutes sont fournies par différents fournisseurs, dont la société Here, à la société NNG chargée notamment d'y ajouter un moteur de navigation,
- la cartographie établie par NNG est chargée dans la console physique ULC fournie par LG à Renault,
- les usines Renault montent les consoles ULC sur certains modèles de véhicules et les programment selon les options des clients finaux avec un système de navigation ou non.

Ainsi à la sortie de chaque usine, trois cas de figure peuvent se présenter selon les appelantes :

- le véhicule dispose d'une console physique ULC qui n'intègre pas de cartographie, l'ULC permettant de commander d'autres fonctions multimedia du véhicule,
- le véhicule dispose d'une console physique ULC qui intègre une cartographie établie à partir de données géographiques livrées par d'autres fournisseurs que Here,
- le véhicule dispose d'une console physique intégrant une cartographie établie à partir des données géographiques livrées par Here.

Il en ressort de manière certaine que le volume des véhicules équipés de données cartographiques Here ne peut être identique au volume des véhicules disposant des ULC livrés par LG aux usines Renault.

Il est acquis aux débats que la société Here facture depuis 2012 à la société Renault les droits de licence dus pour chaque véhicule équipé d'une console ULC comportant un système de navigation intégrant les données cartographiques de Here, sur la base de déclarations périodiques effectuées par les usines Renault, qui lui sont transmises.

Sur la base des redevances de licence payées par Renault, la société Here verse un pourcentage d'honoraires à la société NNG; de même, la société LG paye des redevances de licence de logiciel à NNG et facture à Renault les consoles de navigation qui vont équiper ses véhicules.

Il résulte des pièces produites aux débats que dès la fin de l'année 2014, la société Here a informé la société Renault qu'elle pensait que ses déclarations n'étaient pas exactes sur la base d'informations fournies par NNG ; les discussions qui ont eu lieu entre les parties ont abouti à la communication le 23 septembre 2015 par la société Renault d'un fichier Excel couvrant la période 2012-20 septembre 2015, qui a révélé, selon la société Here, après comparaison avec les relevés qui lui ont été adressés 'au fil de l'eau' par la société Renault, un différentiel d'au moins 343 185 unités non déclarées.

Les comparaisons ont été effectuées à partir des données NNG qui ont été transmises par

la société Here à la société Renault, dont il importe peu qu'elle ne soit pas en relation contractuelle directe avec NNG, NNG considérant que le nombre de licences de compilation de données cartographiques qui lui était déclaré par la société Here n'était pas cohérent avec le nombre de licences de logiciel qui lui était déclaré par LG.

Si ces données NNG sont effectivement contestées et que l'expert judiciaire a sollicité des informations supplémentaires sur la source de ces données (compte rendu du 8 février 2018), il n'appartient pas à la cour d'en apprécier la pertinence à ce stade de la procédure, cette recherche relevant de l'essence même de la mesure d'instruction ordonnée.

La société Renault critique encore les comparaisons opérées par la société Here sur la base du fichier Excel qu'elle a communiqué, qui comporte plusieurs onglets :

- 'Réception ULC' appelé base A par l'expert, qui dénombre les unités physiques d'ULC au nombre de 2 139 111,
- 'Réception licence' appelé base B, qui dénombre les licences du fournisseur Here et totalise 1 805 205 unités ou 1 758 970 unités après élimination de deux références par la société Here,
- la compilation des relevés 'au fil de l'eau' adressés par les usines Renault à la société Here, base C, pour 1 795 926 unités.

L'expert judiciaire a relevé qu'il n'apparaissait pas pertinent, a priori, de comparer les bases A et C qui ne dénombrent pas le même type de produits (consoles physiques ULC d'une part et licences d'autre part), dès lors que la société Renault indique qu'elle reçoit des consoles ULC provenant de la société LG, équipées d'un navigateur NNG sur lequel ne sont pas implémentés des cartes sous licence Here, et qu'il serait plus pertinent de comparer les bases B et C, la comparaison conduisant alors à un écart de facturation peu significatif, ce qui l'a conduit à solliciter des explications complémentaires auprès de la société Here.

Néanmoins, il résulte des éléments versés aux débats que les parties s'opposent sur le contenu même de la base A 'Réception ULC', dont la société Here prétend, sans être démentie, qu'à la date de sa réclamation en septembre 2016, la société Renault n'avait pas soutenu que cette base représenterait l'ensemble des consoles ULC et pas seulement celles intégrant les données Here, l'expert judiciaire ayant jugé utile de solliciter auprès de la société Renault des éléments de preuve sur le contenu de cette base A et des décomptes sur les licences versées à d'autres fournisseurs de fonds de cartes que la société Here et sur les consoles ULC installées sans activation du navigateur NNG.

Il ressort également des pièces produites aux débats que les données de la base B fournie par la société Renault diffèrent de celles issues de la comptabilité Here et de la consolidation demandée par l'expert judiciaire de l'ensemble du 'reporting' (en français, communication de données) de la société Renault 'au fil de l'eau' ; qu'en outre, la synthèse générale établie par la société Here pour démontrer que les bases C et B ne peuvent être rapprochées permet de révéler que si l'écart cumulé entre toutes les usines est relativement peu important, en revanche, à partir de l'analyse des écarts opérée pour chaque usine, on aboutit à une somme des écarts en valeur absolue de 123 604 unités.

La société Renault ne peut dès lors soutenir, qu'à l'évidence, ses données sont cohérentes et fiables tandis que les comparaisons opérées par la société Here sont totalement inopérantes, alors que l'expert judiciaire lui-même s'interroge sur la façon dont les bases de données ont été produites par la société Renault à partir de son système d'exploitation et dont 'sont effectués les décomptes de véhicules équipés depuis la chaîne de production jusqu'à la prise en compte de l'information dans la chaîne informatique', estimant les schémas qui lui ont été communiqués, 'très généraux et insuffisants pour expliciter le processus'.

Il est également inopérant pour la société Renault de soutenir que la société Here n'établit pas la réalité de la sous-déclaration alléguée ou qu'elle ne fournit pas un commencement de preuve au soutien de sa demande, ces conditions n'étant pas requises pour l'appréciation du motif légitime.

En effet, le demandeur à la mesure d'instruction in futurum doit seulement justifier d'éléments rendant crédibles ses allégations sans avoir à démontrer l'existence des faits qu'il invoque puisque la mesure est justement destinée à les établir.

Enfin, l'absence de faisabilité de la mesure ordonnée n'est pas démontrée, même si celle-ci peut s'avérer complexe, de même que son inutilité, au motif qu'elle obligerait à un contrôle physique des véhicules, ce qui est matériellement impossible s'agissant de véhicules livrés à des clients, l'expert judiciaire pouvant opérer des vérifications à partir des systèmes d'information des parties et expliquer en tout état de cause les limites rencontrées dans l'accomplissement de sa mission.

Il est certain que toutes les données nécessaires relatives aux composants installés dans les véhicules commercialisés par la société Renault et aux options choisies par les clients sont enregistrées dans les systèmes d'information de la société.

La mesure ordonnée ne s'analyse pas plus en une mesure générale d'investigation en ce qu'elle vise les sites de production de Renault, au nombre de quatre en France, et rien n'interdit qu'elle soit étendue sur le principe à l'ensemble des sites, à charge pour l'expert judiciaire d'exclure de son champ d'investigation les sites dont il est démontré, ainsi que le soutient la société Renault, qu'ils ne peuvent comporter des données géographiques fournies par la société Here et de se limiter aux sites français s'il estime suffisant ce champ géographique.

Il résulte de ces constatations et énonciations qu'il existe des éléments constituant des indices de violation possible d'une obligation contractuelle par la société Renault, en raison d'une sous-déclaration, qui ne revêt pas un caractère purement hypothétique, du nombre exact d'unités ULC livrées à la société Renault intégrant les données cartographiques Here, qui caractérisent le motif légitime requis par l'article 145 du code de procédure civile, la recherche d'éléments de preuve de nature à améliorer la situation probatoire de la société Here pouvant servir de base à un procès futur qui n'est pas manifestement voué à l'échec, et dont il importe peu d'évaluer les chances de succès à ce stade de la procédure.

L'ordonnance déferée sera donc confirmée sauf en ce qu'elle limite la possibilité pour l'expert judiciaire de se rendre en tout lieu nécessaire à l'exécution de sa mission sur chacun des sites

de production de la société Renault situés en France métropolitaine, la cour faisant droit à la demande d'extension de la mission telle que soutenue par l'intimée.

Aucune considération tirée de l'équité ne commande de faire application des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile.

Les parties doivent être déboutées de leurs prétentions à ce titre.

PAR CES MOTIFS LA COUR

Statuant par arrêt contradictoire et en dernier ressort,

CONFIRME l'ordonnance rendue le 15 septembre 2017 sauf en ce qu'elle limité la possibilité pour l'expert judiciaire de se rendre en tout lieu nécessaire à l'exécution de sa mission sur chacun des sites de production de la société Renault situés en France métropolitaine,

STATUANT À NOUVEAU,

DIT que l'expert judiciaire pourra se rendre en tout lieu nécessaire à l'exécution de sa mission en particulier sur chacun des sites de production de la société Renault où les données cartographiques de la société Here incluses dans le système de navigation sont installées sur les véhicules,

DÉBOUTE les parties de leurs demandes fondées sur les dispositions de l'article 700 du code de procédure civile,

DIT que les sociétés Renault SAS et Renault Nissan Purchasing ... supporteront les dépens qui pourront être recouvrés conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.

Arrêt prononcé publiquement par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile et signé par Madame Odette-Luce ..., président et par Madame Agnès ..., greffier, auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

Le greffier, Le président,