DTA_2101578_20251219.xml
2026-01-06

TA51
Tribunal Administratif de Châlons-en-Champagne
2101578
2025-12-19
DE PARDIEU BROCAS MAFFEI
Décision
Excès de pouvoir

Rejet

2025-11-27
30472
1ère chambre

Vu la procédure suivante :

Par une requête enregistrée le 19 juillet 2021, le préfet des Ardennes demande au tribunal de condamner solidairement les sociétés MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, Daimler AG, CNH Industrial N.V., Stellantis N.V., Iveco S.p.A., Iveco Magirus AG, AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Truck SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, PACCAR Inc., DAF Trucks N.V., DAF Trucks Deutschland GmbH, Scania AB (publ), Scania CV AB (publ) et Scania Deutschland GmbH, à verser à l'État une somme de 341 860,48 euros TTC augmentée des intérêts au taux légal à compter de la date d'enregistrement de sa requête, avec capitalisation de ceux-ci, en réparation du préjudice subi par ses services déconcentrés dans le département des Ardennes à l'occasion de l'achat de véhicules.

Il soutient que :

- il résulte de l'application de l'article L. 482-1 du code de commerce au cas d'espèce que son action en réparation du préjudice subi n'est pas prescrite ;

- les sociétés mises en cause ont commis des fautes de nature à engager solidairement leur responsabilité quasi-délictuelle envers l'État en raison des agissements dolosifs et anticoncurrentiels qu'elles ont commis envers les services déconcentrés de l'État dans les Ardennes à l'occasion de l'acquisition de véhicules utilitaires moyens et de véhicules poids lourds sur la période du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011 ;

- les décisions de la Commission européenne du 19 juillet 2016 et du 27 septembre 2017, devenues définitives, suffisent à caractériser l'existence de ces agissements dolosifs et anticoncurrentiels de la part de ces sociétés ;

- ces pratiques anticoncurrentielles ont directement causé un préjudice aux services déconcentrés de l'État dans les Ardennes qui ont acquis vingt-et-un véhicules par le biais de contrats de fournitures de véhicules utilitaires moyens et de véhicules poids lourds, en vertu des articles L. 481-2 et L. 481-7 du code de commerce ;

- ce préjudice porte sur les surcoûts qui ont été appliqués par ces constructeurs à l'État à l'occasion de l'acquisition de véhicules utilitaires moyens et de véhicules poids lourds sur la période du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011 ;

- ce surcoût résultant des arrangements collusoires illicites des constructeurs de camions doit être fixé à un taux de 20 % du prix d'acquisition de chaque véhicule ;

- ce surcoût doit être majoré de la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 19,6 % dès lors que l'État ne peut déduire la taxe sur la valeur ajoutée de ses achats ;

- le montant total, à parfaire, du préjudice subi par les services déconcentrés de l'État dans le département des Ardennes s'élève ainsi à la somme de 341 860,48 euros toutes taxes comprises.

Par un mémoire en défense, enregistré le 20 janvier 2025, les sociétés Scania AB (publ), Scania CV AB (publ) et Scania Deutschland GmbH, représentées par Me Lazerges et Me Lerebour concluent au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 4 000 euros soit mise à la charge de l'État sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- le préfet des Ardennes ne démontre pas de lien de causalité entre les manœuvres dolosives alléguées et le préjudice, en l'absence de présomption de causalité et d'éléments de nature à démontrer que les pratiques imputables à Scania auraient causé un préjudice aux services de l'État ; en tout état de cause, l'article L. 481-7 du code du commerce est inapplicable ratione temporis ;

- la Commission européenne n'a pas caractérisé de lien de cause à effet entre les pratiques imputées à Scania et le prix net payé par les consommateurs ;

- il n'existe aucun lien contractuel ou financier entre les constructeurs et les services déconcentrés de l'État dans le département des Ardennes ; les services déconcentrés de l'État n'ont passé au surplus aucune commande de camions Scania sur la période en cause ;

- Scania produisant uniquement des camions lourds, ses pratiques ne peuvent avoir eu une influence sur les prix des camions moyens ;

- le préfet des Ardennes n'établit pas l'existence de son préjudice financier du fait de l'absence de preuve de l'acquisition effective des véhicules en cause et du surcoût allégué des véhicules prétendument achetés ;

- le quantum du préjudice subi par les services déconcentrés de l'État dans le département des Ardennes est en tout état de cause surévalué ; le tableau produit par le préfet ne permet ni d'apprécier la réalité des caractéristiques des véhicules prétendument acquis et de s'assurer que ces véhicules entrent dans le périmètre de l'entente, ni de déterminer si le montant total d'acquisition calculé par le préfet inclut le coût des prestations relatives à certains équipements spécifiques aux différentes missions des services et qui n'entrent pas dans le périmètre de l'entente ; par ailleurs, il n'est pas tenu compte de l'acquisition par l'intermédiaire de l'Union des groupements d'achats publics (UGAP) ; la formule de calcul proposée par le préfet conduit à une surévaluation infondée du préjudice de 20 %.

Par un mémoire en défense, enregistré le 21 janvier 2025, la société Traton SE, venant aux droits de la société MAN SE, et les sociétés MAN Truck & Bus SE, et MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, représentées par Me Eberhardt-Le Prévost et Me Berkani, concluent au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 6 000 euros à leur verser personnellement soit mise à la charge de l'État au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles font valoir que :

- aucun manquement aux règles de la concurrence imputable à la société MAN SE n'est établi, cette société n'ayant été condamnée par la Commission européenne qu'en tant que société mère des sociétés MAN Truck & Bus SE et MAN Truck & Bus Deutschland GmbH ;

- la responsabilité des sociétés MAN SE et MAN Truck & Bus SE ne peut être recherchée pour des faits postérieurs au 20 septembre 2010 ;

- la responsabilité de la société MAN Truck & Bus Deutschland GmbH ne peut être recherchée en dehors de la période du 3 mai 2004 au 20 septembre 2010 ;

- les règles issues de l'ordonnance n° 2017-303 du 9 mars 2017 relative aux actions en dommages et intérêts du fait des pratiques anticoncurrentielles, transposant en droit interne la directive 2014/104/UE du 26 novembre 2014 et allégeant substantiellement la charge de la preuve qui pèse sur le demandeur, sont inapplicables à l'espèce ;

- le préfet des Ardennes ne démontre pas l'existence d'une faute des sociétés MAN SE, MAN Truck & Bus SE et MAN Truck & Bus Deutschland GmbH alors que la société MAN SE n'a pas commis les pratiques anticoncurrentielles sanctionnées par la décision de la Commission européenne ; le préfet n'est pas fondé à soutenir qu'une infraction par objet produirait nécessairement des effets anticoncurrentiels, notamment, sur les marchés publics que les services du requérant ont pu conclure pour leur propre compte ou via l'UGAP ;

- il n'établit pas la réalité de son préjudice ; par les seules pièces du dossier, il ne justifie ni l'acquisition des véhicules concernés par sa demande indemnitaire, ni leur prix d'achat ; les pratiques sanctionnées par les décisions de la Commission européenne ne sont pas susceptibles d'avoir produit des effets sur les prix nets des camions achetés par les services déconcentrés de l'État ou par l'intermédiaire de l'UGAP ;

- l'estimation du préjudice faite par le préfet des Ardennes est erronée, le chiffre de 20 % de surcoûts ne reposant ni sur des données chiffrées, ni sur aucune analyse économique ;

- il appartient au requérant de démontrer les raisons pour lesquelles ses services, bien qu'assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée à la date d'évaluation du préjudice, n'ont pas été en mesure de déduire ou de se faire rembourser cette taxe ;

- le préfet des Ardennes n'établit pas de lien de causalité entre la faute alléguée et le préjudice subi alors que les véhicules achetés par les services déconcentrés de l'État dans le département des Ardennes l'ont été par l'intermédiaire de l'UGAP dont elles ne sauraient répondre des pratiques commerciales, et que la pratique sanctionnée par la Commission européenne porte sur des échanges d'informations sur les prix bruts et non sur les prix de vente nets ;

- le préjudice allégué par le préfet des Ardennes est divisible, ce qui s'oppose à toute condamnation solidaire.

Par un mémoire en défense, enregistré le 21 janvier 2025, les sociétés CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A., Iveco Magirus AG et Stellantis N.V., représentées par Me Castex et Me Mazel, concluent au rejet de la requête et à ce qu'il soit mis à la charge de l'État une somme de 5 000 euros à verser personnellement à chacune des sociétés défenderesses sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

* à titre principal :

- le préfet affirmant avoir acquis ses véhicules auprès de l'UGAP, il n'a pas conclu de marché avec l'un des constructeurs de camions mis en cause, seule l'UGAP ayant un lien contractuel avec ses fournisseurs ; le préfet est dès lors irrecevable à agir contre les sociétés défenderesses sur le fondement des agissements qu'il qualifie de dolosifs ;

- en l'absence de marché conclu entre les services déconcentrés de l'État et les sociétés mises en cause, le juge judiciaire est seul compétent pour statuer sur la responsabilité éventuelle de ces sociétés ;

* à titre subsidiaire :

- la responsabilité solidaire du groupe Iveco ne peut être retenue ; les vingt-et-un véhicules recensés par la préfecture concernent dix-huit véhicules de marque Renault et trois véhicules de marque Man ;

- la Cour de justice de l'Union européenne n'a jamais consacré le principe d'une responsabilité solidaire des constructeurs de camions au titre des agissements sanctionnés par la Commission européenne ;

- la directive 2014/104/UE du 26 novembre 2014 et les textes de transposition en droit français, notamment l'article L. 481-9 du code de commerce consacrant le principe de responsabilité solidaire des auteurs de pratiques anticoncurrentielles, ne sont applicables qu'aux actions fondées sur des faits générateurs postérieurs à leur entrée en vigueur ; le tribunal ne peut faire application sur ce point des règles contra legem dégagées par la jurisprudence du Conseil d'Etat ;

- le groupe Iveco ne saurait cependant être tenu responsable au titre de l'achat de véhicules de constructeurs tiers dès lors que les conditions de la responsabilité solidaire, s'agissant de préjudices différenciables et divisibles, ne sont pas remplies en l'absence de toute solidarité légale, conventionnelle ou prétorienne ;

- en tout état de cause, aucune des conditions d'engagement de la responsabilité quasi-délictuelle n'est remplie ;

- le préfet des Ardennes ne démontre pas l'existence d'une faute imputable aux sociétés défenderesses en se bornant à faire référence aux décisions de la Commission européenne, alors que la faute dolosive ne saurait se déduire de la seule faute commise en droit de la concurrence ;

- l'infraction retenue par la Commission européenne se limite à un échange d'informations sur les prix bruts et non à un accord sur un comportement à adopter, sans que la Commission ne constate les effets éventuels de ces pratiques sanctionnées ;

- seules les sociétés du groupe Scania sont susceptibles d'être concernées par la décision du 27 septembre 2017 et aucun des éléments relevant de cette décision ne peut être opposé aux autres sociétés défenderesses ;

- les échanges d'informations sanctionnés par la Commission n'ont porté que sur les prix bruts des camions porteurs (ou camions rigides) et tracteurs routiers poids lourds (i.e. supérieur à 16 tonnes) et poids moyens (entre 6 et 16 tonnes) et excluent tout autre bien ou service offert par les parties ;

- le tableau produit par le préfet ne permet pas aux défenderesses de vérifier si les véhicules prétendument acquis entrent réellement dans le périmètre matériel de la décision de la Commission ;

- le préfet ne fournit aucun document de nature à démontrer la réalité de ces acquisitions ;

- pour la période de fin 2004 à janvier 2011, les échanges d'informations n'ont, selon la Commission, concerné que les filiales allemandes et aucune des constatations retenues dans la décision de la Commission ne permet de considérer que la filiale allemande du groupe Iveco aurait

échangé des informations sur les prix bruts relatifs à d'autres marchés que le seul marché allemand ;

- la préfecture ne démontre pas le lien de causalité direct et certain entre la faute et le préjudice ; il n'y a pas de lien entre les pratiques sanctionnées par la décision et les prix payés par l'État ; les pratiques sanctionnées sont en tout état de cause dénuées d'effet sur les prix nets payés par les acheteurs de camions ; les prix nets facturés aux clients sont le fruit de nombreuses négociations avec la société Iveco France ;

- la présomption de préjudice prévue à l'article L. 481-7 du code de commerce n'est pas ici applicable ;

- le préfet ne démontre pas la matérialité de son préjudice ;

- le préfet ne justifie pas du quantum de son préjudice pour lequel il convient en tout état de cause de prendre en compte la marge commerciale de l'UGAP ; en particulier, les surcoûts engendrés par les pratiques anticoncurrentielles sanctionnées ne sont pas justifiés ; les modalités de calcul du préjudice allégué sont erronées et ne reposent sur aucun élément concret ;

- il ne justifie pas que les services déconcentrés de l'État dans le département des Ardennes ne pouvaient pas déduire la taxe sur la valeur ajoutée des achats de véhicules effectués.

Par un mémoire en défense, enregistré le 22 janvier 2025, les sociétés PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH, et DAF Trucks N. V., représentées par Me Rameau et Me Léonard, concluent au rejet de la requête et à ce qu'il soit mis à la charge de l'État la somme de 5 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles font valoir que :

- la requête a été introduite devant une juridiction incompétente pour en connaître en raison de l'absence de lien contractuel entre l'État et les sociétés mises en cause ;

- la requête est irrecevable en ce qu'elle a été signée par M. B... A... en sa qualité de préfet, dont il n'est pas établi qu'il bénéficiait d'une délégation régulièrement consentie afin de déposer un recours au nom de l'État ;

- la responsabilité quasi-délictuelle des sociétés ne peut être engagée à l'encontre des sociétés défenderesses en l'absence de vice de consentement dès lors que, d'une part, le préfet n'établit pas avoir conclu un contrat avec l'une des sociétés ayant participé aux pratiques sanctionnées par la Commission européenne dans ses décisions des 19 juillet 2016 et 27 septembre 2017 et que, d'autre part, à supposer qu'un contrat ait été conclu entre l'UGAP et les sociétés, l'État, qui a dans ce cas la qualité de tiers au contrat, ne peut pas prétendre avoir été victime d'un dol, ni se prévaloir des stipulations de ce contrat pour fonder sa demande indemnitaire ;

- l'effet dit « d'ombrelle », dégagé par la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, n'est pas applicable au cas où un intermédiaire s'interpose entre une partie à l'entente et la prétendue victime de l'éventuel surprix résultant de cette entente ;

- le préfet des Ardennes ne peut se prévaloir de la présomption de préjudice résultant d'une entente, en application des dispositions de l'article L. 481-7 du code du commerce transposant la directive 2014/104/UE du 26 novembre 2014, dès lors que les dispositions de cette dernière ne s'appliquent pas rétroactivement ;

- le préfet ne démontre pas l'existence d'une faute imputable aux sociétés défenderesses ;

- en l'absence d'un contrat, il ne peut démontrer l'existence d'une faute résultant d'un vice du consentement ; en se bornant à se référer aux décisions de la Commission européenne, il n'en

démontre pas davantage l'existence dès lors que ces décisions n'ont pas constaté d'effet de la pratique anticoncurrentielle des constructeurs de camions sur le marché et ont sanctionné l'échange d'informations sur les prix bruts des camions et non sur les prix nets ;

- la circonstance que les sociétés se soient engagées dans une procédure transactionnelle avec la Commission européenne ne signifie pas qu'elles ont admis les effets anticoncurrentiels de la pratique sanctionnée par la Commission ;

- les véhicules ont été acquis à l'issue d'une procédure de publicité et de mise en concurrence conforme aux règles de la commande publique et de nature à introduire une concurrence par les prix entre les opérateurs économiques candidats à l'attribution du contrat ;

- l'État n'apporte pas la preuve de l'existence d'un préjudice certain, direct et personnel ;

- l'État n'apporte pas la preuve d'achat d'un véhicule auprès d'une société mise en cause, par ses services ou même par l'UGAP ;

- l'État ne produit aucun élément pertinent susceptible d'établir le montant payé ni que ce montant inclut un surplus de l'ordre de 20 % par rapport aux conditions normales du marché ;

- n'apportant pas la preuve du paiement d'un prix pour l'acquisition des camions en cause, l'État n'apporte pas, par voie de conséquence, la preuve du paiement de la taxe sur la valeur ajoutée ; à supposer que l'État ait payé le montant de la taxe sur la valeur ajoutée sans pouvoir la déduire, ce montant a alimenté le budget de l'État dont le requérant relève lui-même et n'a donc subi aucun préjudice à ce titre ;

- à supposer qu'existe le préjudice né d'un surplus de prix, il a été personnellement subi par l'UGAP, et non par l'État, sauf pour l'État à démontrer que l'UGAP a répercuté en tout ou partie le montant du surplus du prix des camions acquis auprès d'une société mise en cause sur le montant ensuite facturé au requérant ;

- l'État n'établit pas un lien de causalité direct et certain entre la prétendue faute et les préjudices allégués ; le préjudice éventuellement subi par l'État présenterait nécessairement un caractère indirect ; en tout état de cause, la pratique sanctionnée par les décisions de la Commission européenne n'est pas susceptible de constituer la cause directe d'un surplus de prix payé par le requérant ; à supposer même qu'elle en soit la cause directe, les éléments versés au débat par l'État ne permettent pas d'établir que les véhicules prétendument acquis entrent dans le champ matériel et temporel des décisions de la Commission européenne.

Par un mémoire en défense, enregistré le 22 janvier 2025, la société Renault Trucks SAS, la société AB Volvo (publ), la société Volvo Lastvagnar AB et la société Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, représentées par Me Lecat, Me Philippe et Me Cuche, concluent au rejet de la requête et à ce qu'il soit mis à la charge de l'État la somme de 5 000 euros à verser à chacune d'elles au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- le mode de contractualisation usuel pour les services de l'État étant le recours à l'UGAP, la juridiction administrative est incompétente en l'absence de lien contractuel ou financier entre la préfecture et les sociétés mises en cause ;

- s'agissant d'achats de véhicules datant de la période 1997-2011, l'action indemnitaire du préfet des Ardennes est régie, en ce qui concerne les conditions de la responsabilité quasi-délictuelle et la charge de la preuve, par le régime juridique antérieur à la transposition de la directive 2014/104/UE du 26 novembre 2014 et à l'adoption de ses mesures de transposition en droit français ; le préfet ne peut donc s'appuyer sur les dispositions du code de commerce issues de l'ordonnance n°2017-303 du 9 mars 2017 relatives aux conditions de la responsabilité et à la responsabilité solidaire ;

- le préfet des Ardennes n'établit pas l'existence d'une faute, alors que la décision de la Commission européenne sanctionne une infraction par objet et ne mentionne pas d'effets anticoncurrentiels ;

- il n'établit pas de lien de causalité, et en particulier, que les pratiques sanctionnées aient eu un quelconque effet sur le marché alors qu'il ne peut se prévaloir d'une présomption de causalité ; ainsi, il n'est pas démontré en quoi des échanges d'informations sur les prix bruts, qui ont fait l'objet des pratiques sanctionnées par la Commission européenne, auraient eu un effet sur les prix nets ;

- le préfet des Ardennes n'établit pas l'existence d'un préjudice alors qu'il lui appartient d'apporter des éléments de preuve précis et circonstanciés d'un surcoût lors de l'acquisition des véhicules ; aucune preuve de l'achat des véhicules auprès des constructeurs n'est versée au dossier ;

- il ne démontre pas qu'il n'a pas répercuté les surcoûts sur des tiers ;

- il ne démontre pas que les véhicules achetés relèvent du périmètre des décisions de la Commission européenne qui porte uniquement sur le prix des camions pesant entre 6 et 16 tonnes et des camions de plus de 16 tonnes, et ne concerne ni les services après-vente ni les autres services ;

- les articles de presse, dont se prévaut le préfet pour démontrer un préjudice, ne concernent pas le marché français ; il appartient au préfet des Ardennes d'établir l'existence d'un préjudice individuel ;

- le préfet n'est pas fondé à demander la majoration des sommes du taux de taxe sur la valeur ajoutée en vigueur lors de l'acquisition des véhicules dès lors que la taxe sur la valeur ajoutée a déjà été collectée au profit du trésor public, l'État étant une personne morale unique ;

- il appartient au préfet des Ardennes d'établir que le préjudice qu'il prétend avoir subi n'est pas déjà pris en compte dans la requête déposée par le ministre de la transition écologique devant le tribunal administratif de Paris.

La requête a été communiquée à l'UGAP, qui n'a pas produit d'observations.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de commerce ;

- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Dos Reis, conseillère ;

- les conclusions de M. Maleyre, rapporteur public ;

- les observations de Me Assayag, représentant les sociétés CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A., Iveco Magirus AG et Stellantis N.V. ;

- et les observations de Me Hirschi, représentant les sociétés AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS et Volvo Group Trucks Central Europe GmbH.

Considérant ce qui suit :

Par une décision de transaction du 19 juillet 2016, la Commission européenne a constaté que les sociétés MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (conjointement dénommées « MAN »), Daimler AG (« Daimler »), Fiat Chrysler Automobiles N.V, CNH Industrial N.V., Iveco SpA, Iveco Magirus AG (conjointement dénommées « Iveco »), AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (conjointement dénommées « Volvo/Renault »), PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH, DAF Trucks N.V (conjointement dénommées « DAF ») s'étaient rendues responsables de pratiques anticoncurrentielles durant la période du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011, en méconnaissance des articles 101 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et 53 de l'accord sur l'espace économique européen, et leur a infligé des amendes, à l'exception des sociétés MAN qui ont dénoncé cette entente.

. La société Scania n'ayant pas proposé de transaction à la Commission, cette dernière a, par une décision du 27 septembre 2017, infligé une amende à Scania AB (publ), Scania CV AB (publ) et Scania Deutschland GmbH pour les mêmes infractions que celles relevées pour les autres constructeurs de camions au titre de la période du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011. Le recours introduit par la société Scania a été rejeté par le tribunal de l'Union européenne le 2 février 2022, et le pourvoi formé par la société a été rejeté par la Cour de justice de l'Union européenne dans un arrêt du 1er février 2024.

Les services déconcentrés de l'État dans le département des Ardennes ont acquis des véhicules utilitaires moyens et poids lourds durant la période de l'entente sanctionnée, notamment par l'intermédiaire de l'UGAP. Le préfet des Ardennes demande au tribunal la condamnation solidaire des constructeurs précités à verser à l'État une somme totale de 341 860,48 euros TTC correspondant à un surcoût qu'il estime à 20% pour chaque véhicule acquis par les services de l'État dans le département des Ardennes, majoré de la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 19,6%.

Sur l'exception d'incompétence :

Les litiges nés à l'occasion du déroulement de la procédure de passation d'un marché public relèvent, comme ceux relatifs à l'exécution d'un tel marché, de la compétence des juridictions administratives, que ces litiges présentent ou non un caractère contractuel.

Lorsqu'une personne publique est victime, à l'occasion de la passation d'un marché public, de pratiques anticoncurrentielles, il lui est loisible de mettre en cause la responsabilité quasi-délictuelle non seulement de l'entreprise avec laquelle elle a contracté, mais aussi des entreprises dont l'implication dans de telles pratiques a affecté la procédure de passation de ce marché, et de demander au juge administratif leur condamnation solidaire. Un tel principe est également applicable dans l'hypothèse où la personne publique victime de pratiques anticoncurrentielles n'a pas directement conclu un tel marché avec l'entreprise responsable de ces pratiques, mais a utilisé l'intermédiaire d'une centrale d'achat pour revente.

Le préfet des Ardennes demande en l'espèce la condamnation solidaire des sociétés défenderesses en indemnisation du préjudice financier qu'il estime avoir subi du fait de leurs pratiques anti-concurrentielles, au titre de leur responsabilité quasi-délictuelle. En application des principes susmentionnés, la circonstance que les sociétés défenderesses n'ont pas entretenu de relations contractuelles avec les services déconcentrés du département des Ardennes au cours de la période en cause n'est, contrairement à ce que ces sociétés allèguent, pas de nature à rendre la juridiction incompétente pour connaître du présent litige. Dans ces conditions, l'exception d'incompétence de la juridiction administrative ne peut qu'être rejetée.

Sur les conclusions à fin d'indemnisation :

En ce qui concerne le fait générateur :

Il résulte de l'instruction que la Commission européenne a, dans sa décision du 19 juillet 2016 relative aux constructeurs de camions MAN, Daimler, Iveco, Volvo/Renault et DAF et, dans sa décision du 27 septembre 2017 relative au groupe Scania, expressément regardé ces constructeurs de camions comme ayant participé et/ou devant assumer la responsabilité d'arrangements collusoires. Ces arrangements collusoires comprenaient des accords et/ou des pratiques concertées concernant, d'une part, la fixation des prix et l'alignement des prix bruts pratiqués dans l'espace économique européen et, d'autre part, le calendrier et la répercussion des coûts afférents à l'introduction des technologies en matière d'émissions imposées par les normes Euro 3 à 6, durant la période du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011, en violation de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'article 53 de l'accord sur l'espace économique européen.

En l'absence d'élément contraire probant, la décision de la Commission européenne du 19 juillet 2016 n'a pas été contestée et sa décision du 27 septembre 2017 a été confirmée tant par le tribunal de l'Union européenne par son jugement T-799/17 du 2 février 2022 que par la Cour de justice de l'Union européenne dans son arrêt C-251-22 du 1er février 2024. Ces décisions sont dès lors devenues définitives.

De telles décisions établissent l'existence de fautes de la part des sociétés en cause. L'entente fautive ici commise a été de nature à avoir faussé la concurrence dans le cadre de la passation des marchés publics d'achats des camions en litige, qu'ils aient été ou non conclus par l'intermédiaire de l'UGAP. Dans ces conditions, le préfet des Ardennes est fondé à demander l'engagement de la responsabilité des sociétés en cause.

En ce qui concerne le préjudice :

Afin de démontrer que les agissements collusoires en cause ont engendré un surcoût pour les services déconcentrés de l'État dans le département des Ardennes, le préfet se prévaut de la décision de la Commission européenne mentionnant que « les parties concernées avaient constaté que la France pratiquait les prix les plus bas et s'étaient entendues sur la nécessité d'augmenter les prix en France », ainsi que d'un tableau recensant les véhicules qui ont été acquis au profit des services de l'État dans les Ardennes durant la période de l'entente, ainsi que leur valeur d'achat, et d'un article de presse publié dans l'Officiel des transporteurs du 19 février 2021. Toutefois, il résulte de l'instruction que les pratiques anticoncurrentielles sanctionnées par la Commission dans sa décision ont porté sur un échange d'informations sur les prix bruts et non sur les prix nets payés par les acheteurs de camions. Par ailleurs, la Commission n'a pas évalué les effets sur le marché ni calculé les éventuels surcoûts de prix qui auraient pu être causés par l'infraction retenue. Dans ces conditions, la décision de la Commission européenne ne peut être regardée comme démontrant en elle-même la réalité d'un surcoût. Le tableau produit, qui ne fait état que des véhicules concernés sans contenir d'appréciation sur la pertinence de leur valeur d'achat, et l'article de presse, qui a trait

aux actions indemnitaires introduites de manière collective devant les juridictions néerlandaises, n'établissent pas non plus en eux-mêmes la matérialité du surcoût allégué. Dès lors, aucun préjudice n'est ici démontré. Les conclusions à fin d'indemnisation doivent en conséquence être rejetées.

Sur les frais du litige :

Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit aux conclusions présentées par les sociétés défenderesses au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

D E C I D E :

Article 1er : La requête du préfet des Ardennes est rejetée.

Article 2 : Les conclusions présentées par les sociétés défenderesses au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature et aux sociétés MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, Daimler AG, CNH Industrial N.V., Stellantis N.V., Iveco S.p.A., Iveco Magirus AG, AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Truck SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, PACCAR Inc., DAF Trucks N.V., DAF Trucks Deutschland GmbH, Scania AB (publ), Scania CV AB (publ) et Scania Deutschland GmbH.

Copie en sera transmise pour information au préfet des Ardennes et à l'UGAP.

Délibéré après l'audience du 27 novembre 2025, à laquelle siégeaient :

M. Briquet, président,

M. Rifflard, conseiller,

Mme Dos Reis, conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 19 décembre 2025.

La rapporteure,

Signé

N. DOS REIS

Le président,

Signé

B. BRIQUET

La greffière,

Signé

A. DEFORGE

La République mande et ordonne à la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature en ce qui la concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.