DTA_2102827_20260213.xml
2026-02-14

TA76
Tribunal Administratif de Rouen
2102827
2026-02-13
DE PARDIEU BROCAS MAFFEI
Décision
Plein contentieux
C
Rejet

2026-01-30
55927
4 ème Chambre

Vu la procédure suivante :

Par une requête enregistrée le 16 juillet 2021, le préfet de l'Eure demande au tribunal de condamner solidairement la société Man SE, la société Man Truck & Bus AG, la société Truck & Bus Deutschland GmbH, la société Daimler AG, la société CNH Industrial NV, la société Stellantis NV, la société Iveco SpA, la société Iveco Magirus AG, la société AB Volvo (publ.), la société Volvo Lastvagnar AB, la société Renault Trucks SAS, la société Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, la société Paccar Inc., la société DAF Trucks NV, la société DAF Trucks Deutschland GmbH, la société Scania AB (publ.), la société Scania CV AB (publ.) et la société Scania Deutschland GmbH à verser à l'Etat une somme de 74 126,42 euros TTC, assortie des intérêts au taux légal, eux-mêmes capitalisés.

Il soutient que :

- sa créance n'est pas prescrite ;

- les sociétés mises en cause ont été sanctionnées par la Commission européenne pour avoir conclu des arrangements collusoires sur la fixation des prix et l'augmentation des prix bruts des camions ;

- il a subi un préjudice lié au surcoût, de 20 %, dans l'acquisition de véhicules utilitaires moyens et poids lourds résultant de la conclusion de ces arrangements, qu'il évalue à la somme de 74 126,42 euros TTC.

Par un mémoire en défense enregistré le 18 octobre 2022, la société Paccar Inc., la société DAF Trucks Deutschland GmbH et la société DAF Trucks NV, représentées par la SAS Bredin Prat, concluent au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge de l'Etat au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- à titre principal, la requête doit être rejetée comme présentée devant un ordre de juridiction incompétent pour en connaître ;

- à titre subsidiaire, la requête est irrecevable faute pour le préfet de justifier de sa qualité pour agir ;

- à titre infiniment subsidiaire, le préfet n'établit pas qu'un contrat aurait été conclu avec l'une des sociétés ayant participé aux pratiques anticoncurrentielles, ni la réalité des acquisitions et du surplus de coût de 20 % allégués ; dans l'hypothèse où un tel contrat aurait été conclu par l'Union des groupements d'achats publics, l'Etat, qui serait tiers, et non partie, à un tel contrat, ne peut ainsi alléguer que son consentement aurait été vicié, ni fonder une action indemnitaire y trouvant son origine ; aucune faute de leur part n'est établie, l'article L. 481-7 du code de commerce, concernant la charge de la preuve, ne pouvant trouver à s'appliquer rétroactivement ; le préjudice allégué est dépourvu de caractère personnel, et à défaut, sa réalité et son étendue ne sont pas établies, ni davantage le lien de causalité avec la faute alléguée.

Par deux mémoires en défense enregistrés les 24 octobre 2022 et 6 janvier 2023, la société Scania AB (publ.), la société Scania CV AB (publ.) et la société Scania Deutschland GmbH, représentées par Me Lazerges et Me Sauzay, membres du cabinet Allen & Overy LLP, concluent au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 4 000 euros soit mise à la charge de l'Etat au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent, dans le dernier état de leurs écritures, que :

- les pratiques anticoncurrentielles qui leur sont imputées par le préfet ne sont pas établies, l'article L. 481-7 du code de commerce, concernant la charge de la preuve, ne pouvant trouver à s'appliquer rétroactivement, et la décision du 27 septembre 2017 de la Commission européenne n'étant pas devenue définitive ;

- le préfet n'établit pas la réalité des acquisitions de véhicules et leur prix d'achat, ni le lien de causalité entre les pratiques anticoncurrentielles évoquées et le préjudice allégué, aucun des véhicules en cause, de la marque Renaut Trucks, n'ayant été acquis auprès d'elles ; il n'existe aucun lien contractuel entre l'Etat et elles ; la réalité et l'étendue du préjudice allégué ne sont pas établies.

Par un mémoire en défense enregistré le 1er décembre 2022, la société CNH Industrial NV, la société Iveco SpA, la société Iveco Deutschland AG, anciennement Iveco Magirus AG et la société Stellantis NV, anciennement Fiat Chrysler Automobiles NV, représentées par Me Castex et Me Mazel, membres de l'AARPI Gide Loyrette Nouel, concluent au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge de l'Etat au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- à titre principal, la requête doit être rejetée comme présentée devant un ordre de juridiction incompétent pour en connaître ;

- à titre subsidiaire, la requête est irrecevable en l'absence de tout lien contractuel entre l'Etat et elles ;

- à titre infiniment subsidiaire, leur responsabilité solidaire n'est pas susceptible d'être engagée, aucun des véhicules en cause, de la marque Renaut Trucks, n'ayant été acquis auprès d'elles et les préjudices allégués présentant un caractère différenciable et divisible ; l'article L. 481-7 du code de commerce, concernant la charge de la preuve, ne peut trouver à s'appliquer rétroactivement ; aucune faute de leur part n'est établie ; le préfet n'établit pas la réalité des acquisitions de véhicules, ni le lien de causalité entre ces pratiques et le préjudice allégué, ni même la réalité et l'étendue de celui-ci.

Par un mémoire en défense enregistré le 6 décembre 2022, 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, membres du cabinet Freshfields Bruckhaus Deringer LLP, concluent au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge de l'Etat au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- à titre principal, la requête doit être rejetée comme présentée devant un ordre de juridiction incompétent pour en connaître ;

- à titre subsidiaire, aucune faute de leur part n'est établie ; le préfet n'établit pas la réalité des acquisitions de véhicules, ni le lien de causalité entre les pratiques anticoncurrentielles évoquées et le préjudice allégué, ni même la réalité et l'étendue de celui-ci.

Par deux mémoires en défense enregistrés les 7 décembre 2022 et 7 mars 2023, la société Traton SE, anciennement Man SE, la société Man Truck & Bus SE et la société Truck & Bus Deutschland GmbH, représentées par Me Le Bihan-Graf et Me Eberhardt Le Prévost, membres de l'AARPI De Pardieu Brocas Maffei, concluent au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 6 000 euros soit mise à la charge de l'Etat au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent, dans le dernier état de leurs écritures, que :

- à titre principal, la requête doit être rejetée comme présentée devant un ordre de juridiction incompétent pour en connaître ;

- à titre subsidiaire, aucun manquement ne peut être imputé à la société Man SE, désormais Traton SE, société mère des sociétés Man Truck & Bus SE et Truck & Bus Deutschland GmbH ; les sociétés Traton SE et Man Truck & Bus SE ne peuvent être mises en cause pour des faits intervenus postérieurement au 20 septembre 2010 ; la société Truck & Bus Deutschland GmbH ne peut l'être pour des faits intervenus en dehors de la période du 3 mai 2004 au 20 septembre 2010 ; les dispositions introduites par l'ordonnance n° 2017-303 du 9 mars 2017 ne sont pas applicables au litige ; aucune faute de leur part n'est établie ; le préfet n'établit pas la réalité des acquisitions de véhicules, ni le lien de causalité entre les pratiques anticoncurrentielles évoquées et le préjudice allégué, ni même la réalité et l'étendue de celui-ci.

La requête a été communiquée à la société Daimler AG et à l'Union des groupements d'achats publics, qui n'ont 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 M. Cotraud, premier conseiller,

- les conclusions de Mme Aubert, rapporteure publique,

- et les observations de Me Assayag, représentant la société CNH Industrial NV et autres, et de Me Bardet, représentant la société Renault Trucks SAS et autres.

Les autres parties n'étaient pas représentées.

Considérant ce qui suit :

1. Par deux décisions des 19 juillet 2016 et 27 septembre 2017, la Commission européenne a constaté que les sociétés Man SE, désormais Traton SE, Man Truck & Bus AG, désormais Man Truck & Bus SE, Truck & Bus Deutschland GmbH, Daimler AG, CNH Industrial NV, Stellantis NV, auparavant Fiat Chrysler Automobiles NV, Iveco SpA, Iveco Magirus AG, désormais Iveco Deutschland AG, AB Volvo (publ.), Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, Paccar Inc., DAF Trucks NV, DAF Trucks Deutschland GmbH, Scania AB (publ.), Scania CV AB (publ.) et Scania Deutschland GmbH, avaient conclu, pendant la période du 17 janvier 1997 au 18 janvier 2011 des arrangements collusoires sur la fixation des prix et l'augmentation des prix bruts des camions dans l'Espace économique européen, ainsi que le calendrier et la répercussion des coûts afférents à l'introduction des technologies en matière d'émissions pour les utilitaires moyens et les poids lourds imposée par les normes Euro 3 à 6 et leur a infligé une amende. Le recours des sociétés Scania AB (publ.) et autres contre la décision du 27 septembre 2017 précitée a été rejeté par un arrêt n° T-799/17 du 2 février 2022 du Tribunal de l'Union européenne, puis un arrêt n° C-251/122 P du 1er février 2024 de la Cour de justice de l'Union européenne. Les services déconcentrés de l'Etat dans le département de l'Eure ayant fait l'acquisition, sur cette période, notamment par l'intermédiaire de l'Union des groupements d'achats publics, de six véhicules utilitaires moyens et poids lourds, dont il estime que le coût était excessif en raison de ces arrangements collusoires, le préfet de l'Eure demande au tribunal de condamner

solidairement les sociétés précitées à l'indemniser du préjudice subi à hauteur de la somme de 74 126,42 euros TTC.

Sur la compétence de la juridiction administrative :

2. 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.

3. Il résulte de l'instruction que le préfet de l'Eure entend engager la responsabilité des sociétés mises en cause, impliquées dans des pratiques anticoncurrentielles dont il a été victime à l'occasion de l'achat, directement ou par l'intermédiaire de l'Union des groupements d'achats publics, de véhicules dans le cadre de marchés publics de fournitures. Un tel litige, qui tend à la réparation d'un préjudice né des stipulations du contrat lui-même et résultant de la différence éventuelle entre les termes du marché effectivement conclu et ceux auxquels il aurait dû l'être dans des conditions normales, trouve ainsi son origine dans un contrat administratif, dont la juridiction administrative est compétente pour en connaître. L'exception opposée en ce sens par la société Paccar Inc et autres, la société CNH Industrial NV et autres, la société Renault Trucks et autres, et la société Traton SE et autres, ne peut par suite qu'être écartée.

Sur les conclusions à fin d'indemnisation :

4. Pour évaluer l'ampleur du préjudice subi par une personne publique au titre du surcoût lié à des pratiques anticoncurrentielles, il est loisible de se fonder sur la comparaison entre les marchés passés pendant l'entente et une estimation des prix qui auraient dû être pratiqués sans cette entente, en prenant notamment en compte la chute des prix postérieure à son démantèlement ainsi que les facteurs exogènes susceptibles d'avoir eu une incidence sur celle-ci, ou encore sur la comparaison des taux de marge de la société pendant la durée de l'entente et après la fin de celle-ci pour en déduire le surcoût supporté par la personne publique sur les marchés litigieux.

5. En se bornant à verser à l'instance un tableau, à l'appréhension au demeurant peu aisée, dénommé « Tableau des contrats pour le département de l'Eure », supposé faire état de l'acquisition de six véhicules Renault Trucks, concernés par les arrangements collusoires, de l'année et du prix d'achat, sans produire au soutien de ses allégations, pourtant sérieusement contestées en défense, aucun contrat ou facture de nature à justifier de la matérialité de ces transactions et du prix auquel elles ont été effectuées, le préfet n'établit pas la réalité du préjudice allégué, ni même au surplus son ampleur, en l'absence de toute démonstration telle que celle décrite au point précédent.

6. Il résulte de ce qui précède, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur les fins de non-recevoir opposées en défense, que les conclusions à fin d'indemnisation présentées par le préfet de l'Eure ne peuvent qu'être rejetées.

Sur les frais exposés et non compris dans les dépens :

7. Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de l'Etat une somme au titre des frais exposés par les sociétés défenderesses et non compris dans les dépens.

D E C I D E :

Article 1er : La requête du préfet de l'Eure est rejetée.

Article 2 : Les conclusions présentées par la société Paccar Inc. et autres, la société Scania AB (publ.) et autres, la société CNH Industrial NV et autres, la société Renault Trucks SAS et autres, et la société Traton SE et autres, au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, sont rejetées.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié au ministre des transports, à la société DAF Trucks NV, représentante unique, à la société Scania AB (publ.), représentante unique, à la société Iveco Deutschland AG, représentante unique, à la société Renault Trucks SAS, première dénommée, à la société Traton SE, première dénommée, à la société Daimler AG et à l'Union des groupements d'achats publics.

Copie en sera adressée, pour information, au préfet de l'Eure.

Délibéré après l'audience du 30 janvier 2026, à laquelle siégeaient :

Mme Van Muylder, présidente,

M. Armand, premier conseiller,

M. Cotraud, premier conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe, le 13 février 2026.

Le rapporteur,

Signé :

J. Cotraud

La présidente,

Signé :

C. Van MuylderLe greffier,

Signé :

J.-B. Mialon

La République mande et ordonne au ministre des transports, en ce qui le 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.

Pour expédition conforme,

Le greffier,

J.-B. MIALON