

Jurisprudence commentée

RLC 4671

Cartel des camions : nouvelles perspectives d'indemnisation pour les collectivités territoriales et les pouvoirs publics français !

Dans un jugement inédit rendu le 12 mars 2024, le Tribunal administratif de Grenoble a reconnu la compétence des juridictions administratives pour juger les litiges résultant du cartel des camions, dès lors que ceux-ci sont issus d'une procédure de passation d'un marché public. Rappelant que les sanctions de la Commission européenne suffisent pour établir une faute, le tribunal a par ailleurs confirmé la responsabilité solidaire des constructeurs impliqués dans le cartel des camions. Enfin, le tribunal établit pour la première fois dans un contentieux indemnitaire un critère de preuve strict pour établir le préjudice.

Se prononçant pour la première fois sur les demandes indemnitaires des pouvoirs publics concernant le cartel des camions, le tribunal administratif de Grenoble a rendu, le 12 mars 2024, une décision⁽¹⁾ riche d'enseignements et de perspectives.

Dans cette affaire, plusieurs services déconcentrés de l'État avaient acheté des véhicules impactés par le cartel auprès de l'Union des groupements d'achats publics (ci-après « UGAP »), laquelle avait conclu des marchés publics de fourniture de véhicules auprès des cartellistes. Estimant leur consentement vicié en raison de l'entente des constructeurs, les services déconcentrés de l'État, par l'intermédiaire du préfet de l'Isère, ont demandé au tribunal administratif la condamnation solidaire de l'ensemble des constructeurs au paiement d'une somme totale de 1 591 000 euros correspondant à un surcoût de 20 % pour chaque véhicule acquis, majoré la TVA au taux de 19,6 %.

(1) TA Grenoble, 12 mars 2024, n° 2104701.

Au-delà de l'intervention notable du ministre en charge de la transition énergétique, ce jugement présente un intérêt certain en ce qu'il confirme, d'une part, la compétence des juridictions administratives en présence de marchés soumis aux règles de la commande publique, et reconnaît, d'autre part, la responsabilité solidaire de l'ensemble des constructeurs sanctionnés par la Commission européenne.

S'agissant, d'abord, de la compétence des juridictions administratives, les constructeurs soutenaient en l'espèce, qu'en l'absence de lien contractuel direct entre ces derniers et l'État, le préfet échouait à démontrer la présence d'un contrat administratif justifiant de la compétence de la juridiction saisie. Cette fin de non-recevoir sera toutefois écartée par le tribunal, qui, dans la lignée de l'arrêt du Conseil d'État, *Société Lacroix Signalisation* rendu le 27 mars 2020, répondra que « 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



Par Sarah
SUBRÉMON
Avocat associée
bureau Brandeis
Paris



Et Luca
NICCO
Étève avocat
bureau Brandeis
Paris

administratives, que ces litiges présentent ou non un caractère contractuel ».

S'agissant, ensuite, de la responsabilité solidaire des participants à une entente, le tribunal administratif reconnaît que tant la décision de transaction du 19 juillet 2016 que la décision *Scania* du 27 septembre 2017 suffisent à établir l'existence de manœuvres dolosives caractérisant une faute. En outre, se fondant sur l'effet dit « *d'ombrelle sur les prix* » dégagé par la Cour de Justice dans son arrêt du 5 juin 2014⁽²⁾, les juges grenoblois admettent expressément la possibilité pour les pouvoirs publics de demander la condamnation solidaire de l'ensemble des constructeurs. Le tribunal relève en effet que « *toutes les sociétés en cause, y compris celles auprès desquelles les services déconcentrés de l'Etat n'auraient pas acquis de véhicules, peuvent voir leur responsabilité engagée par cet acquéreur final qui subit le préjudice* » (soulignement ajouté).

La portée de ce dernier point est essentielle : une telle solution confirme le droit à réparation des collectivités territoriales et pouvoirs publics français à la suite d'une décision de sanction d'une autorité de concurrence française ou européenne en reconnaissant l'existence d'une faute et du lien de causalité.

S'agissant de l'existence du préjudice, le tribunal administratif a estimé que le préfet ne rapportait pas la preuve de l'acquisition effective des véhicules, et, par suite, de l'existence du préjudice allégué. Cette solution sévère est d'autant plus surprenante que dans la procédure contentieuse administrative, aucun texte de portée générale ne

fixe la charge de la preuve, ne détermine les modes de preuves admissibles et ne crée entre eux une hiérarchie qui s'imposerait au juge. En règle générale les parties sont libres dans le choix des preuves qu'elles doivent apporter à l'appui de leurs thèses, comme le juge est libre pour apprécier la valeur de celles qui lui sont présentées, décider des mesures d'instruction et de vérification, et imputer la charge de la preuve.

Toutefois, une lecture *a contrario* de ce jugement pourrait suggérer un assouplissement, selon lequel, la preuve de l'acquisition effective de véhicules suffirait à établir l'existence du préjudice allégué.

Rappelons enfin que, si l'action à l'encontre des constructeurs ayant transigé est désormais prescrite, l'action à l'encontre de Scania ne sera prescrite qu'à compter du 2 février 2027. Les victimes n'ayant pas encore introduit d'action en indemnisation peuvent donc demander réparation du préjudice subi pour les camions achetés à Scania ainsi que pour les camions achetés auprès d'autres constructeurs, Scania étant solidairement tenue d'indemniser l'ensemble de ces victimes.

Enfin, doit également être relevé l'absence de condamnation de la requérante aux frais liés au litige, contrastant ainsi avec les importants dépens systématiquement prononcés par les juridictions civiles et commerciales, et n'étant pas sans rappeler le débat porté devant les juridictions européennes dans le cadre des affaires *Otis*⁽³⁾ et *Tráficos Manuel Ferrer SL*⁽⁴⁾. ■

(2) CJUE, 5 juin 2014, n° C-557/129, *Kone AG e.a. c/ ÖBB-Infrastruktur AG*, ECLI:EU:C:2014:1317.

(3) CJUE, 12 déc. 2019, n° C-435/18, *Otis c/ Land*, ECLI:EU:C:2019:1069.

(4) CJUE, 16 févr. 2023, n° C-312/21, *Tráficos Manuel Ferrer*, ECLI:EU:C:2023:99.