

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
de MARSEILLE**

**N°1802562**

---

SA SNCF RESEAU

---

Mme Haasser  
Rapporteur

---

M. Grimmaud  
Rapporteur public

---

Audience du 12 mai 2021

Lecture du 26 mai 2021

---

24-01-03-01

C

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

Le tribunal administratif de Marseille

(5<sup>e</sup> Chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires, enregistrés le 30 mars 2018, le 27 décembre 2018 et le 2 octobre 2020, la SA SNCF Réseau, représentée par Me Laurent de la Brosse, défère au tribunal comme prévenues d'une contravention de grande voirie, la SA Recylex et la SASAU Retia, et conclut à ce que le tribunal :

1°) constate que les activités des deux sociétés sont à l'origine de la pollution portant atteinte au domaine public ferroviaire sur le site de l'Estaque ;

2°) constate que la pollution génère des mesures et travaux de préservation du domaine public ferroviaire ;

3°) constate que le montant prévisionnel des travaux de remise en état globale du domaine public ferroviaire est estimé à 70 M. d'euros au jour de la requête, et à parfaire ;

4°) mette l'ensemble desdits frais à la charge des contrevenantes, en condamnant les deux sociétés *in solidum* au paiement de l'ensemble des sommes nécessaires à remédier à l'atteinte portée à la préservation du domaine public ferroviaire et couvrant les pertes d'exploitation supportées par SNCF Réseau du fait de la pollution générée par l'activité des deux contrevenantes ;

5°) dise que cette somme portera intérêts de droit à compter du dépôt de la requête, et que ces intérêts porteront eux-mêmes intérêts ;

6°) enjoigne aux deux sociétés de procéder au paiement de ladite somme sous astreinte provisoire de 1 000 euros par jour de retard à compter du terme d'un délai d'un mois suivant notification du présent jugement ;

7°) rejette la demande d'expertise faite par les deux sociétés, ou en limite la mission ;  
8°) mette à la charge des deux sociétés le versement d'une somme de 15 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative.

L'établissement SNCF Réseau (ci-après SNCF) soutient que les dommages constatés sur le domaine public ferroviaire de la voie n°93500 reliant Miramas à Marseille au niveau de deux tunnels, le tunnel des Riaux et le tunnel Rio Tinto, et du viaduc de Vauclair les reliant, par l'agent assermenté auteur du procès-verbal (PV) de contravention de grande voirie (CGV) du 16 février 2018, ont leur origine dans les activités industrielles polluantes des deux sociétés Recylex et Retia qui ont repris en 2002 et 1992 les activités d'anciennes usines présentes sur le site depuis 1883. SNCF Réseau en veut pour preuve les conclusions de deux rapports d'expertise de 2006 et 2010 et de ses propres investigations menées depuis 1995 jusqu'en 2017.

Selon la SNCF, ces dommages constituent une contravention de grande voirie fondée sur les articles L. 2132-12 du code général de la propriété des personnes publiques et L. 2232-1 du code des transports.

La SNCF réclame par suite aux deux sociétés le montant des réparations envisagées pour rétablir le domaine public ferroviaire dans son intégrité, estimé à 70 millions d'euros, ramené à 64.9 millions d'euros en dernier lieu.

Par deux mémoires en défense, enregistrés le 26 juillet 2018 et le 23 septembre 2019, la SA Recylex, représentée par Me Joëlle Herschtel, conclut au rejet de la requête et subsidiairement à la nomination d'un expert dont elle détaille la mission. Elle demande également l'allocation d'une somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative.

La Sté Recylex soutient que le procès-verbal de contravention de grande voirie est irrégulier, que la procédure de contravention de grande voirie est irrégulière et dépourvue de fondement juridique, qu'aucun fait matériel d'atteinte au domaine ferroviaire n'est établi, que ni la réalité ni l'imputabilité des dommages allégués ne sont justifiées, que l'évaluation des coûts est entachée d'erreur manifeste d'appréciation, que des pertes d'exploitation ne peuvent être réclamées dans le cadre d'une procédure de contravention de grande voirie ;

Par deux mémoires en défense, enregistrés le 26 juillet 2018 et le 13 novembre 2019, la SASAU Retia, représentée par Me Jean Nicolas Clément, conclut à l'incompétence du juge administratif, à l'irrecevabilité de la requête et subsidiairement à son rejet. Elle demande l'allocation d'une somme de 15 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative.

La Sté Retia soutient que le procès-verbal de contravention de grande voirie est irrégulier, que l'action de SNCF Réseau est prescrite, que les montants réclamés ne sont pas justifiés.

Par un mémoire enregistré le 22 décembre 2020, la Sté SNCF précise que par courrier du 3 juillet 2020, elle avait informé le Tribunal et les Stés Retia et Recylex que face à l'urgence des travaux de sécurisation à entreprendre dans le tunnel Rio Tinto (travaux consistant à réaliser

une coque en béton de 20 cm et une bande étanche sur 4 portions dans le tunnel, en cours en décembre 2020), elle mandatait la Sté AECOM pour prélever sur le site du tunnel Rio Tinto, côté terre et au droit des quatre secteurs devant faire l'objet de remise en état, des fragments des concrétions présentes en surface, afin d'effectuer des analyses avant le démarrage des travaux, et sous contrôle d'huissier. Les Stés Retia et Recylex ont assisté aux opérations de prélèvements réalisées le 29 septembre 2020 comme les y invitait la Sté SNCF et un constat d'huissier a été dressé.

Les échantillons ont fait l'objet de mesures sur site à l'aide d'un pistolet NITON et les doublons des prélèvements ont été analysés par un laboratoire indépendant et accrédité, SYNLAB, basé aux Pays-Bas.

La Sté AECOM a présenté son rapport sur les résultats de ces mesures le 11 décembre 2020. Il est annexé au procès-verbal d'huissier.

Un mémoire présenté pour la Sté SNCF a été enregistré le 19 avril 2021. La Sté SNCF précise avoir conclu le 17 février 2020 un marché de travaux n°2020CTC021847, portant notamment sur la sécurisation du tunnel Rio Tinto sur 123 m linéaires, chiffré à 7 368 917 euros, déjà intégrés à la présente demande initiale. Cette somme sera néanmoins ramenée au montant de 5 297 239.21 +204 891 +171 884 soit 5 674 014.21 euros, déjà engagés (une fraction de plus de 3.7 M. en ayant déjà été facturée à SNCF), de sorte que la remise en état totale s'élèvera à 63 247 298.2 euros.

La SA SNCF demande la condamnation solidaire des Stés Retia et Recylex à lui payer la somme de 63 247 298.2 euros, avec intérêts, ainsi que les pertes d'exploitation subies par SNCF Réseau

La Sté SNCF demande subsidiairement, dans l'attente d'une indemnisation intégrale de son préjudice, de condamner les deux sociétés solidairement à lui verser une provision qui s'élèvera à 8 644 502.21 euros, soit 5 674 014.21 euros déjà engagés + 2 970 488 euros représentant le coût prévisionnel des études AVP et PRO, préalable indispensable à l'exécution des travaux (mém p 21). Ces études, calculées par application d'un pourcentage usuellement pratiqué du montant des travaux, doivent être réalisées à brève échéance, sous peine de devoir fermer la ligne car elles conditionnent le début des travaux.

La Sté SNCF demande également, à titre subsidiaire, de condamner solidairement les deux sociétés à lui payer le solde des dépenses de remise en état non comprises dans le montant de la provision, au vu des justificatifs qui leur seront présentés par SNCF au fur et à mesure de la réalisation des travaux.

A titre très subsidiaire, la Sté SNCF demande de condamner solidairement les deux sociétés à verser la provision de 8 644 502.21 euros et de circonscrire les missions de l'expertise éventuellement ordonnée par le juge, les frais de l'expertise restant à la charge des deux sociétés.

La Sté SNCF demande enfin l'allocation d'une somme de 15 000 euros au titre des frais de procédure.

Par ordonnance du 24 mars 2021, la clôture d'instruction a été fixée au 23 avril 2021 ; elle a été réouverte par ordonnance du 20 avril 2021 pour être close le 30 avril 2021.

Un mémoire, produit pour la Sté Recylex le 29 avril 2021, n'a pas été communiqué.

Un mémoire, produit pour la Sté Retia le 30 avril 2021, n'a pas été communiqué.

Vu :

- le procès-verbal de contravention de grande voirie dressé le 16 février 2018 ;
- les autres pièces du dossier ;

Vu :

- le code pénal ;
- le code de procédure pénale ;
- le code général de la propriété des personnes publiques ;
- le code des transports ;
- le code de justice administrative, notamment son article L. 774-1.

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

Après avoir, au cours de l'audience publique, présenté son rapport et entendu :

- les conclusions de M. Grimmaud , rapporteur public,
- les observations de Me De La Brosse, représentant l'établissement SNCF Réseau, de Me Herschtel, représentant la SA Recylex et de Me Clément, représentant la SASAU Retia.

Une note en délibéré a été enregistrée le 18 mai 2021, présentée par la SASAU Retia, représentée par la Me Clément mais qui n'a pas été communiquée.

Une note en délibéré a été enregistrée le 20 mai 2021, présentée par la SA Recylex, représentée par Me Herschtel mais qui n'a pas été communiquée.

Considérant ce qui suit :

1. L'établissement SNCF Réseau (ci-après SNCF) exploite la ligne ferroviaire n°935000 Miramas-Marseille, appelée ligne de la Côte Bleue, concédée par l'Etat en vertu d'une loi de 1883, et entrée en service depuis octobre 1915.

2. La SNCF soutient avoir mené en 2000 des analyses sur cette ligne ferroviaire, entre les KM 867.152 et 868.965, sous les tunnels des Riaux (long de 323 m) et du Rio Tinto (long de 631 m) et sur le viaduc de Vauclair (long de 64.50 m) qui relie les deux tunnels, près de l'Estaque. Cette ligne traverse un massif calcaire fracturé par un réseau de failles et est située en contrebas d'anciennes installations industrielles établies depuis 1883 en surplomb, sur plus de 140 ha : l'ancienne usine Metaleurop, héritière des usines Rio Tinto puis Penarroya, qui exploitaient depuis 1883 des activités liées à la transformation de divers minerais et sulfures, dont le pôle plomb de 1916 à 1971 et le pôle arsenic entre 1951 et 1953 puis entre 1986 et 1991, le traitement du cobalt, de minerais aurifères et autres (cuivre, bauxite, vanadium). En 1959, la Sté Kuhlmann a acquis 39 ha d'installations industrielles de Penarroya puis les a cédés en 1983 à la Sté Atochem devenue Arkema, qui jouxte le site et a exploité l'ensemble jusqu'en 1992. Metaleurop a arrêté toute activité en 2002 et est devenue la Sté Recylex, tandis que Arkema devenue Atofina a arrêté son exploitation en 1992 et est devenue la Sté Retia. Les terrains d'assise des tunnels appartiennent à ces deux sociétés, la parcelle supportant le viaduc appartient à la SNCF.

3. Ces installations ont généré des friches industrielles dont plusieurs arrêtés préfectoraux dès 1992, 1994, 1996 puis entre 1998 et 2005 ont ordonné la remise en état et la réhabilitation, avec prescriptions complémentaires, suite à l'arrêt d'exploitation. Les multiples analyses, sondages et travaux entrepris sur toute cette période, notamment les rapports ATE de 2001, Thiry de 2003, Antea de 2004 sur demande de SNCF, mais aussi les études demandées par Atofina et Metaleurop, ont montré une attaque chimique et micro-biologique des maçonneries et des moellons par des composants sulfatés chargés en métaux lourds, un effritement des blocs rocheux, une corrosion des éléments métalliques et la présence d'une pollution à l'arsenic, aux sulfates et au plomb.

4. Sur requête de la SNCF en 2006 et 2010, M. Béraud a été désigné à deux reprises sur le fondement de l'article R. 531-1 du code de justice administrative en qualité d'expert par ordonnance du juge des référés Tribunal de céans, confirmée par la cour administrative d'appel de Marseille, avec pour mission de « constater la nature des exploitations successives et leurs conséquences visibles sur l'environnement, les lieux de stockage et la nature des produits stockés, les mesures de précaution prévues et prises au niveau de l'intégrité du domaine public ferroviaire ...l'étendue et la nature de la pollution visible du domaine public ferroviaire ...l'impact visible sur le milieu naturel... », et « constater l'existence de terres polluées sur le site exploité par Sté Retia et Arkema ». M. Béraud a procédé aux constats demandés, qui l'ont conduit à rédiger une synthèse technique de ses constats, selon laquelle « *...les activités de chimie industrielle exercées sur le site de l'Estaque depuis 1883 jusqu'en 1992 pour Atofina et 2002 pour Metaleurop ont été à l'origine de l'infiltration de divers éléments et composés dans les sols calcaires que traversent les tunnels Rio Tinto et des Riaux, ou sur le viaduc de Vauclair. Les différentes analyses menées par la SNCF sur des échantillons d'eaux et de sols ...ont révélé la présence d'arsenic et de plomb. Des ions sulfates provenant de processus de fabrication ou de l'action de la pluie sur des déchets stockés à proximité (scories notamment) ont aussi pénétré le massif calcaire et sont à l'origine de cristaux néoformés, dont notamment du gypse dont les fortes forces de cristallisation peuvent avoir pour conséquences l'éclatement des matériaux atteints par les fissures dans lesquelles il se développe (dont les moellons calcaires ou le mortier qui les relie...Deux zones du tunnel Rio Tinto ont été sujettes à une altération rapide des maçonneries consécutive à la présence d'eaux très sulfatées provenant des activités industrielles menées au-dessus de ce tunnel et probablement surtout du lessivage de déchets contenant du soufre, stockés en différents endroits. Ces deux parties ont dû être reconstruites et réparées à plusieurs reprises* ».

5. La SNCF a en outre mené des analyses complémentaires depuis 1995, puis des investigations sur le ballast, aboutissant notamment à deux rapports AECOM en juin et octobre 2017 portant sur le diagnostic avant travaux de réhabilitation.

6. En 2017, informée de ce que l'inspection de l'environnement des Bouches du Rhône envisageait d'adresser à la Sté Retia un procès-verbal de réalisation de travaux nécessaires à la remise en état du site de l'Estaque, SNCF s'adressait le 28 mars 2017 au préfet afin de lui demander de faire respecter l'obligation de replacer le site en état conformément aux dispositions de l'article L 511-1 du code de l'environnement et d'obtenir des informations sur les mesures de dépollution prises. Des demandes analogues avaient précédemment été adressées au préfet en 2001 et en 2007. Le préfet a répondu le 5 août 2017 avoir pris, suite aux investigations menées en 2004, des arrêtés ordonnant la surveillance et la maintenance des alvéoles de stockage des terres polluées excavées, et que pour la réparation des ouvrages ferroviaires de l'Estaque, « la procédure de contravention de grande voirie lui semblait la plus appropriée ». Les mesures de réparation entreprises jusqu'alors semblent avoir atteint leurs limites.

7. C'est pourquoi SNCF Réseau envisage aujourd'hui de procéder à une mise hors d'atteinte de la structure des tunnels afin de remédier à sa dégradation et de sauvegarder le domaine public, objectif devenu aujourd'hui impossible à réaliser par des réparations ponctuelles ; elle a ainsi estimé les coûts à engager, qu'elle réclame dans le cadre de la procédure de contravention de grande voirie aux deux sociétés intervenant sur le site, la Sté Recylex et la Sté Retia : le chemisage interne étanche de l'intérieur des deux tunnels est estimé à 33.4 M d'euros et 17.1 M d'euros, hors dépenses liées à la fermeture de la ligne ; la démolition et la reconstruction du viaduc de Vauclair comprenant la gestion des déchets sont estimées à 11.4 M d'euros, enfin la régénération de la voie et des ballasts comprenant la gestion des déchets est estimée à 8.1 M d'euros.

8. C'est ainsi que M. Hébrard, responsable QSE (qualité, sécurité, environnement) à l'unité de maintenance voie d'Avignon de l'Infrapôle PACA, a dressé le 16 février 2018 un procès-verbal (PV) de contravention de grande voirie, notifié aux deux sociétés le même jour 16 février 2018 : il y est constaté qu'en tant que derniers exploitants des installations dont l'activité est à l'origine de la pollution supportée par le domaine public ferroviaire, les deux sociétés ont porté atteinte à l'intégrité du domaine public ferroviaire tel que décrit dans le procès-verbal ; sont ainsi affectés des rails et attaches sur traverses, des traverses, ballasts et éléments de la plateforme ferroviaire, des portions de chaque tunnel et du viaduc, de la tranchée rocheuse et du mur de recouvrement entre les tunnels. Le PV indique que la procédure de contravention de grande voirie est fondée sur les articles L. 2132-12 du code général de la propriété des personnes publiques et L. 2232-1 du code des transports.

#### Sur la compétence de la juridiction administrative :

9. Selon la Sté Retia, le juge administratif serait incompétent car la CGV est dépourvue de fondement légal : les faits invoqués ne figurent pas parmi les interdictions des articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports qui visent principalement des « dépôts de terres ». En l'espèce il s'agit de polluants anciens, diffus, impossibles à supprimer donc non assimilables à des « dépôts interdits » mais à une simple « présence de dépôts » (et ce depuis 1883).

Cependant, il s'agit de dépôts de métaux lourds, arsenic et plomb, de substances polluantes en amont du domaine public ferroviaire, constatés par l'expert, peu important leur origine ou leur ancienneté dès lors que les conséquences de ces dépôts sur le domaine public ferroviaire (infiltrations d'effluents dans le calcaire des roches surplombant les voies) sont toujours actuelles et visibles. Les dommages constatés entrent dans la catégorie de ceux que sanctionne la procédure de contravention de grande voirie. Et le tribunal administratif est compétent pour en connaître.

10. La Sté Retia soutient également que le juge administratif serait incompétent car la responsabilité d'une personne privée qui a porté atteinte au domaine public sans l'avoir jamais occupé relève d'un régime de responsabilité de droit commun et donc du juge judiciaire.

Néanmoins, les tunnels et le viaduc se trouvent sur le domaine public ferroviaire, dont l'atteinte n'est réprimée que par le biais de la procédure de contravention de grande voirie, qui relève de la compétence exclusive du juge administratif.

De même, aucune disposition n'exige que l'auteur d'un dommage soit l'occupant ou l'utilisateur du domaine public, dès lors que l'office du juge administratif est de vérifier si la personne qui peut être poursuivie pour contravention de grande voirie est soit celle qui a commis ou pour le compte de laquelle a été commise l'action qui est à l'origine de l'infraction, soit celle sous la garde de laquelle se trouvait l'objet qui a été la cause de la contravention. Il n'est pas contesté que les deux contrevenantes ont la garde des terrains surplombant le réseau ferré à cet

endroit. Ainsi, la circonstance que le contrevenant n'ait commis aucune faute est sans incidence sur la légalité d'une contravention de grande voirie, cette dernière ayant pour seul objet la constatation de l'infraction matérielle ayant affecté le domaine public.

11. La Sté Retia soutient enfin qu'une contravention de grande voirie ne peut être fondée sur un PV qui ne désigne pas précisément l'auteur de l'infraction, en violation du principe d'individualisation des peines qui s'impose à toute action répressive. Toutefois la contravention de grande voirie dans sa partie domaniale n'est pas une procédure pénale répressive mais relève d'un contentieux purement objectif consistant à déterminer la nature du dommage puis à rechercher son auteur : il peut par la force des choses et selon les cas s'agir d'une ou de plusieurs personnes, physiques ou morales, qui doivent alors être déclarées responsables de sa réparation, de sorte qu'une condamnation *in solidum* est toujours possible en matière de contravention de grande voirie. En l'espèce, SNCF estime que les multiples rapports déposés montrent que les dommages ont pour origine l'activité conjointe des deux sociétés contrevenantes.

#### Sur la tardiveté de la requête :

12. La Sté Retia soutient que s'appliquent les règles de prescription de l'article 2224 du code civil et qu'à défaut d'avoir engagé une action en responsabilité devant le juge judiciaire avant le 19 juin 2013, la présente action serait prescrite. Le juge administratif étant seul compétent ainsi qu'il a été rappelé, la prescription invoquée ne s'applique pas.

13. En raison du caractère imprescriptible des biens du domaine public, rappelé à l'article L. 3111-1 du code général de la propriété des personnes publiques, les atteintes au domaine public sont constatables et sanctionnables à tout moment, quelle que soit l'ancienneté supposée des désordres ; il en est de même s'agissant de la réparation des dommages causés audit domaine. Quant à la prescription éventuelle de l'action publique, elle relève d'un fondement différent.

14. Si la Sté Retia soutient que la SNCF aurait dû entamer une procédure de contravention de grande voirie dès 2006 ou 2010, au vu des rapports de l'expert M. Béraud, aucune disposition législative ou réglementaire n'impartit à l'autorité compétente un délai pour dresser procès-verbal de constat d'une contravention de grande voirie après qu'elle a eu connaissance de l'infraction.

15. Par ailleurs, la SNCF n'est pas en présence d'une « situation consolidée par l'effet du temps » au sens de l'arrêt Czabaj, dès lors que les pollutions continuent à produire des dommages et que l'article L. 2132-27 du code général de la propriété des personnes publiques permet à la procédure de contravention de grande voirie de sanctionner des infractions à caractère continu, sans que puissent être invoqués ni l'atteinte au droit de propriété de l'article 1<sup>er</sup> du premier Protocole additionnel de la CEDH ni le principe d'égalité de l'article 1er de la DDHC ou le principe de sécurité juridique de son article 16.

#### Sur la régularité de la saisine du tribunal administratif :

16. L'article L. 2232-1 du code des transports précise : « ... *La société SNCF Réseau mentionnée à l'article L. 2111-9 et sa filiale mentionnée au 5° de cet article exercent concurremment avec l'Etat, et sous son contrôle, les pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation des biens du domaine public de l'Etat*

*qui leur sont attribués. Les infractions aux dispositions du chapitre Ier peuvent en outre être constatées par les agents assermentés énumérés au I de l'article L. 2241-1 et par les agents assermentés des personnes ayant conclu une convention avec SNCF Réseau en application de l'article L. 2111-9. ».*

17. Selon l'article L. 2241-1 du même code : « I.- Sont chargés de constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions du présent titre, les contraventions prévues à l'article 621-1 du code pénal ainsi que les contraventions prévues par les règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé, outre les officiers et les agents de police judiciaire :

1° *Les fonctionnaires ou agents de l'Etat assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;*

2° *Les agents assermentés missionnés de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ;*

3° *Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;*

4° *Les agents assermentés de l'exploitant du service de transport ou les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant ;*

5° *Les agents assermentés missionnés des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens ;*

6° *Les agents de police municipale ;*

7° *Les agents assermentés de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9. ».*

18. Les deux sociétés posent la question de la continuité du serment prononcé en 1999 par M. Hébrard, eu égard aux fonctions qu'il a exercées depuis lors et aux changements intervenus dans l'organigramme de la SNCF.

S'agissant de la qualité d'agent assermenté du signataire du PV :

19. M. Hébrard a signé le PV en qualité de « responsable QSE (qualité, sécurité, environnement) à l'unité de maintenance voie d'Avignon de l'Infrapôle PACA » selon le procès-verbal de contravention de grande voirie dressé le 16 février 2018, dont les mentions font foi jusqu'à preuve contraire ainsi que l'énonce l'article L. 2241-7 du code des transports, et qui précise que M. Hébrard a prêté serment conformément à la loi devant le tribunal de grande instance de Nîmes le 25 mai 1999, sa commission lui ayant été délivrée par le préfet du Gard dès le 13 avril 1999.

L'assermentation est délivrée *intuitu personae* et n'est limitée ni géographiquement ni fonctionnellement, quels que soit le parcours géographique ou fonctionnel de l'intéressé dans la hiérarchie du groupe qui l'emploie. En outre, aucun texte n'oblige à renouveler un serment suite à des changements statutaires de l'établissement employeur ou d'affectation de l'agent. D'ailleurs, la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire n'a pas porté atteinte aux situations des personnels issus de la SNCF, de RFF et de leurs filiales.



20. Il n'est pas contesté que M. Hébrard relève à ce jour de SNCF Réseau ni qu'il était missionné par SNCF puis SNCF Réseau en sa qualité de gestionnaire statutaire du transport ferroviaire, qualité qui lui est conférée depuis l'origine, et qui perdure malgré les évolutions de l'organigramme de l'entreprise.

Par suite, sont inopérants les moyens contestant sa compétence fonctionnelle et territoriale en tant que sa fonction de « responsable QSE administrativement rattaché à l'unité de maintenance d'Avignon de l'Infrapôle PACA » n'équivaudrait pas à la qualité d'« agent assermenté missionné du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé » au sens de l'article L. 2241-1 précité du code des transports. Les fonctions des responsables QSE (qui comportent les termes « qualité » et « sécurité ») les rendent compétents pour assurer les missions d'un « agent du gestionnaire d'infrastructures » qui englobe de nombreuses qualifications de par sa généralité. L'étendue de ses missions est confortée par les termes très généraux de sa commission.

#### S'agissant du signataire de la notification du PV :

21. L'article L. 2232-1 du code des transports énonce que « ...*la Sté SNCF Réseau et sa filiale exercent concurremment avec l'Etat ...la répression des atteintes ... au domaine public qui leur est attribué* », sans énumérer les autorités qui, au sein de SNCF Réseau, sont habilitées à notifier un PV de contravention de grande voirie.

22. Alors même que M. Frossard, directeur territorial de la région PACA, signataire de la lettre de notification, n'aurait pas le pouvoir de notifier un PV, cette procédure peut être régularisée par le dépôt de conclusions devant le juge par la personne compétente ; en l'espèce, la requête est présentée par un conseil dûment mandaté par Mme Isabelle Hazard, directrice juridique et de la conformité de SNCF Réseau au plan national, ayant reçu le 2 janvier 2017 une délégation publiée au BO 113 de SNCF Réseau du 13 janvier 2017, dont la production postérieurement à la requête n'entache en aucune façon sa régularité. Aucune disposition n'exige que le nom du représentant légal du requérant figure sur une requête présentée par son conseil régulièrement mandaté.

23. Par ailleurs, en invitant les deux sociétés à déposer leurs observations au greffe du tribunal administratif dans le délai de quinzaine, l'acte de notification de la copie du procès-verbal du 16 février 2018, qui n'avait pas à mettre le prévenu en mesure de présenter sa défense devant l'administration préalablement à la saisine du tribunal administratif, s'est conformé aux prescriptions de l'article L. 774-2 du code de justice administrative.

#### Sur l'action publique :

24. L'article R. 5352 du code des transports précise que : « *Les manquements au règlement général de police des voies ferrées portuaires et aux règlements locaux d'application, qui portent atteinte au domaine ferroviaire, constituent des contraventions de grande voirie punies de l'amende prévue par le premier alinéa de l'article L. 2132-26 du code général des propriétés des personnes publiques.* ».

25. L'article L. 2132-26 du code général de la propriété des personnes publiques énonce : « *Sous réserve des textes spéciaux édictant des amendes d'un montant plus élevé, l'amende prononcée pour les contraventions de grande voirie ne peut excéder le montant prévu par le 5° de l'article 131-13 du code pénal. Dans tous les textes qui prévoient des peines d'amendes d'un montant inférieur ou ne fixent pas le montant de ces peines, le montant maximum des amendes encourues est celui prévu par le 5° de l'article 131-13. Dans tous les textes qui ne prévoient pas d'amende, il est institué une peine d'amende dont le montant maximum est celui prévu par le 5° de l'article 131-13.* ».

26. L'article 131-13 du code pénal dispose : « *Constituent des contraventions les infractions que la loi punit d'une amende n'excédant pas 3 000 euros.*

*Le montant de l'amende est le suivant :*

*1° 38 euros au plus pour les contraventions de la 1re classe ;*

*2° 150 euros au plus pour les contraventions de la 2e classe ;*

*3° 450 euros au plus pour les contraventions de la 3e classe ;*

*4° 750 euros au plus pour les contraventions de la 4e classe ;*

*5° 1 500 euros au plus pour les contraventions de la 5e classe, montant qui peut être porté à 3 000 euros en cas de récidive lorsque le règlement le prévoit, hors les cas où la loi prévoit que la récidive de la contravention constitue un délit.* ».

27. Il résulte des dispositions combinées des articles 7 et 9 du code de procédure pénale que la prescription applicable en matière de contravention de grande voirie est d'un an ; constituent des actes d'instruction ou de poursuites, seuls susceptibles d'interrompre le délai de prescription, outre les jugements rendus par les juridictions et les mesures d'instruction prises par ces dernières, les mesures qui ont pour objet soit de constater régulièrement l'infraction, d'en connaître ou d'en découvrir les auteurs, soit de contribuer à la saisine du tribunal administratif ou à l'exercice par le ministre de sa faculté de faire appel ou de se pourvoir en cassation ; la requête contestant le procès-verbal du 16 février 2018 a été déposée le 30 mars 2018, puis différents mémoires et actes d'instruction se sont succédé sans interruption supérieure à un an ; par suite, la prescription susvisée n'est pas acquise aux contrevenantes.

28. Lorsqu'il retient la qualification de contravention de grande voirie s'agissant des faits qui lui sont soumis, le juge est tenu d'infliger une amende au contrevenant. Alors même que les dispositions précitées ne prévoient pas de modulation des amendes, le juge, qui est le seul à les prononcer, peut toutefois, dans le cadre de ce contentieux répressif, moduler leur montant dans la limite du plafond prévu par la loi et du plancher que constitue le montant de la sanction directement inférieure, pour tenir compte de la gravité de la faute commise, laquelle est appréciée au regard de la nature du manquement et de ses conséquences. Dans les circonstances de l'espèce l'amende sera fixée au taux de 1 500 euros, à verser à la SA SNCF par les Stés Retia et Recylex, chacune pour moitié.

Sur l'action domaniale :

En ce qui concerne le défaut de base légale de la procédure :

29. Selon l'article L. 2132-2 du code général de la propriété des personnes publiques : « *Les contraventions de grande voirie sont instituées par la loi ou par décret, selon le montant de l'amende encourue, en vue de la répression des manquements aux textes qui ont pour objet, pour les dépendances du domaine public n'appartenant pas à la voirie routière, la protection soit de l'intégrité ou de l'utilisation de ce domaine public, soit d'une servitude administrative mentionnée à l'article L. 2131-1.* ». Ce dernier article précise que ces servitudes sont instituées par la loi.

30. L'article L. 2132-12 de ce code énonce que « *Les atteintes à l'intégrité ou à l'utilisation du domaine public ferroviaire sont fixées par les articles L. 2231-2, L. 2232-1 et L. 2232-2 du code des transports.* ».

31. L'article L. 2231-2 du code des transports indique : « *Tout dépôt de terre et autres objets quelconques, ainsi que le pacage des bestiaux, est interdit sur l'étendue du domaine public ferroviaire.* ». L'article L. 2231-3 du ce code précise : « *Sont applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent : ... 2° L'écoulement des eaux...5° Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, sablières (...).* ».

32. L'article L. 2232-1 du code des transports précise : « *Les infractions aux dispositions du chapitre Ier sont constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie...* ». L'article L. 2232-2 du même code poursuit ainsi : « *Les personnes qui contreviennent aux dispositions du présent chapitre sont condamnées à supprimer, dans le délai déterminé par le juge administratif, les ouvrages ou dépôts faits contrairement à ces dispositions. La suppression a lieu d'office, et le montant de la dépense est recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques, s'ils ne se conforment pas à ce jugement* ».

33. Ainsi qu'il a été dit, les dépôts de métaux lourds et d'autres substances polluantes constatés en amont des installations ferroviaires continuent à produire des effets dommageables sur les ouvrages publics, de sorte que les articles précités, énoncés dans le procès-verbal de contravention de grande voirie, constituent valablement sa base légale, si du moins l'infraction est établie dans sa réalité, son origine et son imputabilité.

En ce qui concerne la réalité et l'étendue des infractions :

34. La répression des contraventions de grande voirie en lien avec des faits de pollution obéit à un régime de responsabilité objectif. A cet égard, la sauvegarde de l'environnement est l'une des composantes de la préservation de l'intégrité du domaine public. Ladite intégrité est nécessairement affectée par une pollution même ancienne et diffuse.

35. La nécessité de l'intervention de l'inspection des installations classées très en amont de la présente procédure justifie à elle seule l'existence de dommages. La contravention de grande voirie étant la simple constatation matérielle de faits objectifs, il appartient au juge de rechercher « des faits objectifs et matériels » ayant nui à la conservation du domaine public. Le juge ne peut légalement décharger le contrevenant de l'obligation de réparer les atteintes

portées au domaine public qu'au cas, non avéré en l'espèce, où le contrevenant produit des éléments de nature à établir que le dommage est imputable, de façon exclusive, à un cas de force majeure ou à un fait de l'administration assimilable à un cas de force majeure, indépendamment du point de savoir si le comportement répréhensible de l'auteur résulte ou non de sa qualité d'occupant ou utilisateur du domaine public.

36. Il est soutenu que le PV n'a pas constaté des faits matériels intervenus les jours, semaines ou mois précédant le constat : l'agent aurait seulement mentionné un état latent de dégradation lente et continue des ouvrages, imputé à « des dépôts carbonatés chargés en métaux lourds, à des composés sulfatés et des effluents acides, ou à une pollution à l'arsenic, au plomb, au sulfate » ; de ce fait il se serait borné à se référer aux conclusions des rapports réalisées en 2006 puis 2010 par M. Béraud. En outre, le PV ne pourrait servir de base à la procédure que si les énonciations du rédacteur, qui n'a pas été le témoin personnel des faits, sont corroborées par les résultats de l'instruction poursuivie devant le juge.

37. Or l'agent dit expressément avoir constaté sur place le 16 février 2018, entre les KM 867.152 et 868.965 et sur différents points métriques précis et cités : « sur le domaine de la voie, des effluents percolant à l'intérieur des tunnels, une corrosion des rails ... sur les ouvrages hydrauliques (drains et fossés) une collecte d'effluents lourds ... sur les ouvrages d'art une exfoliation des moellons, une altération chimique du mortier, une extension des dépôts carbonatés, des concrétions noirâtres épaisses... ».

38. Il s'agit là d'observations faites sur place. Il a pu à juste titre pour compléter et étayer ses conclusions relier ses observations à des documents, en l'espèce le rapport Béraud de 2006 : ainsi l'instruction s'est effectivement poursuivie devant le juge par la production de rapports et d'investigations multiples, longuement discutés en dernier lieu dans le cadre de la procédure contradictoire devant le juge (document Bubenicek d'avant 1995, Rapport Hydrokarst de décembre 1995, Rapport Conrad 1996, Rapport Metaleurop de 1999, 2<sup>e</sup> rapport Béraud de 2010, rapport AECOM de 2017, rapport Burgeap 2016) et dont certains des résultats, non exploitables car concernant des secteurs voisins ou plus lointains (émissaires d'égouts vers le Port de la Lave, exutoires souterrains) ou faisant état d'un « abattement important des concentrations...notamment en arsenic et plomb » après travaux de réhabilitation, montrent malgré tout la permanence de pollution due à la présence d'activités sur le site.

39. Dans ces conditions, les constats sur place de l'agent, auxquels sont joints les documents et observations échangés entre les parties durant l'instruction, révèlent la présence sur les anciens sites industriels (au Vallon du Soufre, au terril 109 et à la carrière de la Caudette) de secteurs entiers de dépôts de résidus (dont les marcs de soude de l'usine Rio Tinto), « décharges éparses, dépôts hétéroclites » selon le Pr Conrad, hydrogéologue, qui recommande de créer « un réseau de surveillance et des sites de confinement », et déchets nocifs d'activité minière et chimique et de scories, ayant provoqué des infiltrations d'effluents chargés en sulfates dans les terrains supportant les usines, qui ont peu à peu au fil du temps atteint par percolation puis dégradé le domaine public ferroviaire en raison de la pente naturelle. Ces dépôts, dont le traitement et/ou l'enlèvement n'est pas démontré, notamment selon le Pr Conrad, « les dépôts du Vallon du Soufre qui se situent sur un axe d'écoulement sur le site Metaleurop et s'infiltrèrent lors de ruissellement sauvages dans le karst à la faveur des discontinuités lithologiques », peuvent continuer à exercer leur action néfaste sur les éléments du domaine public ferroviaire situés en contrebas.

En ce qui concerne la nature, l'origine et l'imputabilité des dommages :

40. Il est soutenu qu'ils résulteraient d'une simple vétusté et non d'une pollution diffuse ou d'une présomption de percolation d'effluents acides et/ou chargés de métaux lourds, que l'expert Béraud n'a pu lui-même établir. Le lien de causalité entre les dommages et les effluents chimiques issus de l'activité passée ne serait pas établi mais seulement allégué, et les contraintes en résultant (simple nécessité de porter des équipements de protection lors de l'entretien) ne relèveraient pas de la contravention de grande voirie, sachant que les travaux à entreprendre consisteraient en la simple modernisation de la ligne et non en des travaux de régénération.

41. L'objet d'une contravention de grande voirie est de constater des atteintes au domaine public et d'en obtenir réparation afin de le protéger. Selon les constats susvisés, les contraintes résultant de la pollution indéniable des lieux ne se limitent pas à devoir prendre de simples précautions durant les opérations d'entretien, mais nécessitent une rénovation complète de l'intérieur des tunnels, une régénération de la voie et la démolition suivie de la reconstruction totale du viaduc.

42. L'origine des dommages doit cependant être certaine afin de déterminer à qui les imputer.

43. A cet égard, les rapports de l'expert, les analyses ultérieures menées par SNCF et le bureau AECOM s'accordent pour en attribuer une grande partie de la source aux activités menées depuis 1883 par les sociétés qui se sont succédées sur le site, reprises en fin d'activité par les sociétés présentement mises en cause. Tous les ouvrages de la ligne n'étant pas affectés de la même façon, la vétusté seule ne peut expliquer la présence des effluents et des résidus chimiques unanimement observés, dont les coulées vers l'aval ont pour conséquence des infiltrations et une dégradation des roches et des parties métalliques des installations ferroviaires (rails, arceaux...), nonobstant la présence dans les couches géologiques du calcaire local de gypse cristallisé, à l'origine de soufre (si du gypse a été observé par le BRGM à St Victor et Camoins les Bains, le secteur de l'Estaque n'est pas mentionné), qui ne peut cependant pas à lui seul justifier qu'il s'agirait exclusivement d'un phénomène chimique ancien dû à des causes seulement naturelles. L'action du gypse est documentée localement mais ne ressort du dossier que sous la forme d'une présence éventuelle dont les conséquences potentielles sur le milieu naturel ambiant sont simplement décrites dans certains rapports scientifiques, sans être mises en relation avec les pollutions observées.

44. Ces allégations ne sont donc pas justifiées, alors que l'origine industrielle des pollutions observées sur les installations ferroviaires est bien documentée, en dernier lieu par l'analyse HUB Environnement du 27 novembre 2018, et que les substances fabriquées sur les anciens sites ICPE durant un siècle, de 1883 à 1980 (acides sulfuriques et chlorhydriques, produits soufrés) puis les énormes volumes de déchets accumulés se retrouvent localisés sous forme dégradée contenant de l'arsenic et des sulfates dans les désordres constatés, suite aux transferts atmosphériques et au lessivage via les eaux de ruissellement et de percolation.

45. Aucune autre circonstance n'est propre à remettre en cause, ni la réalité ou l'étendue des dommages occasionnés au domaine public ferroviaire par cette pollution, ni l'existence d'un lien de causalité entre l'activité des deux sociétés et les déversements observés sur le domaine public ferroviaire.

46. Au demeurant, en tout état de cause ainsi qu'il a été dit, la personne qui peut être poursuivie pour contravention de grande voirie est, soit celle qui a commis ou pour le compte de

laquelle a été commise l'action qui est à l'origine de l'infraction, soit celle sous la garde de laquelle se trouvait l'objet qui a été la cause de la contravention. La Sté Recylex et la Sté Retia en tant que repreneuses des anciennes activités du site avaient la garde des terrains en cause et en cette qualité devaient se conformer aux obligations légales, dont celle d'éviter tout dépôt d'objets quelconques ou de terres, obligation qui implique notamment d'assurer l'élimination de tels dépôts ou objets.

47. Le résultat des actions décrites précédemment sur les structures ferroviaires sous forme d'autres « dépôts » sur les murs des tunnels a ainsi été à juste titre qualifié de « dépôts d'objets quelconques » au sens de l'article L. 2231-2 précité : la permanence de ces dépôts et leurs conséquences dommageables contreviennent à ces dispositions qui, combinées avec celles de l'article L. 2132-2 du CG3P prévoyant la protection de l'intégrité du domaine public, constituent le fondement légal de la contravention de grande voirie en application de l'article L. 2232-1 cité supra, notifiée à juste titre aux deux sociétés.

#### Sur le montant de la réparation :

48. La SNCF est fondée à saisir le juge administratif au titre de l'action domaniale de conclusions tendant à ce que le contrevenant soit condamné à lui rembourser les coûts exposés pour assurer cette remise en état ; l'auteur d'une contravention de grande voirie doit être condamné à rembourser à la personne publique concernée le montant des frais exposés ou à exposer par celle-ci pour la remise en état du domaine public endommagé, et il n'est fondé à demander la réduction des frais mis à sa charge que dans le cas où le montant des dépenses engagées en vue de réparer les conséquences de la contravention présente un caractère anormal. Si l'évaluation du montant des réparations dues par l'auteur des dommages causés au domaine public peut être discutée contradictoirement devant le juge, elle n'est pas soumise au principe du contradictoire ; la réalisation des travaux de remise en état n'est pas subordonnée à la réalisation d'une expertise, ni à ce que le devis estimatif du montant des réparations soit établi de façon contradictoire.

49. Le juge exerce un contrôle restreint sur le montant des réparations ; il n'est pas tenu d'évaluer lui-même le montant de la remise en état et peut le mettre à la charge des contrevenants sans en préciser le montant.

50. Les sociétés invoquent une erreur manifeste d'appréciation du montant des réparations demandées, due au fait que le budget de modernisation de l'ensemble de la ligne (55.6 M. euros) est inférieur au budget de remise en état du seul site de Vauclair (70 M. euros) et à la disproportion entre ce montant de 65 M. euros et le montant de 27.4 M. euros actualisé que SNCF a fait inscrire en 2004 au passif de la procédure collective de la Sté Metaleurop.

51. En l'espèce, les Stés Retia et Recylex allèguent mais ne démontrent par aucune pièce ou chiffrage de leur part que le coût des travaux, d'ailleurs mis à jour périodiquement, serait anormal au vu de l'ampleur des travaux à réaliser. La Sté SNCF soutient sans être contredite qu'elle inclut dans la présente procédure uniquement les travaux de sécurisation et régénération financés sur fonds propres, et en exclut les travaux de modernisation de la ligne financés au titre du contrat de plan Etat-Région (CPER).

52. Pour justifier le montant réclamé, les objectifs poursuivis par SNCF, l'élimination des polluants présents dans les éléments des structures ferroviaires, la mise hors d'atteinte des polluants résiduels encore présents dans l'environnement de ses installations soit sous forme

aérienne soit dans les effluents du terrain encaissant, nécessitent la démolition puis la reconstruction du viaduc de Vauclair, la démolition du viaduc Recylex devenu inutile, de la totalité des voûtes des deux tunnels et l'insertion d'un complexe d'étanchéité adapté à l'environnement chimique et hydrologique, enfin la dépose des éléments RVB (rails corrodés, voies, ballasts) puis leur renouvellement. La nature des travaux à réaliser a évolué depuis 2004 du fait des normes de sécurité et des conditions économiques, et ces travaux incluant des opérations de dépollution, démolition puis reconstruction, sont sans commune mesure avec les habituels travaux de modernisation.

53. La Sté SNCF présente un chiffrage aux termes duquel les travaux de régénération sont évalués à 49 973 euros le mètre linéaire (ml) et concernent une longueur de 951 m dont sont retranchés les 123 m du tunnel Rio Tinto qui fait l'objet d'une sécurisation, soit 41 377 627 euros.

54. Les travaux de sécurisation sont évalués à 59 910 euros le ml soit pour 123 ml, un montant de 7 368 917 euros.

55. S'y ajoutent les travaux de remise en état du viaduc de Vauclair pour 4 634 522 euros et du RVB pour 8 061 135 euros, soit un total global de 61 442 201 euros, auquel s'ajoute une provision pour risques de 3 500 000 euros, d'où un total exigible de 64 942 201 euros.

56. La Sté SNCF précise en dernier lieu dans son mémoire du 19 avril 2021 avoir conclu le 17 février 2020 un marché de travaux n°2020CTC021847, portant notamment sur la sécurisation du tunnel Rio Tinto sur 123 mètres linéaires, chiffrés à 7 368 917 euros déjà intégrés à la demande initiale. Cette somme sera néanmoins ramenée selon SNCF au montant de 5 297 239.21 +204 891 +171 884 soit 5 674 014.21 euros, déjà engagés (une fraction de plus de 3.7 M. en ayant déjà été facturée à SNCF), de sorte que la remise en état totale ne s'élèvera plus qu'à 63 247 298.2 euros.

La SA SNCF Réseau demande à titre principal la condamnation solidaire des Stés Retia et Recylex à lui payer la somme de 63 247 298.2 euros, avec intérêts, ainsi que les pertes d'exploitation subies par SNCF Réseau.

57. La Sté SNCF propose subsidiairement, dans l'attente d'une indemnisation intégrale de son préjudice, qu'il lui soit accordé une provision qui s'élèvera à 8 644 502.21 euros, soit 5 674 014.21 euros déjà engagés + 2 970 488 euros représentant le coût prévisionnel des études AVP et PRO, préalable indispensable à l'exécution des travaux. Ces études, calculées par application d'un pourcentage (usuel selon SNCF) du montant des travaux, doivent être réalisées à brève échéance, sous peine de devoir fermer la ligne car elles conditionnent le début des travaux. Dans ce cas, les deux sociétés lui paieront le solde des dépenses de remise en état non comprises dans le montant de la provision, au vu des justificatifs qui leur seront présentés par SNCF, au fur et à mesure de la réalisation des travaux.

58. Il résulte de tout ce qui précède que, sans qu'il soit besoin d'ordonner une nouvelle expertise, ni de fixer une astreinte, SNCF Réseau est fondée à demander la condamnation solidaire des sociétés Recylex et Retia à lui verser à titre provisionnel une somme qui peut raisonnablement, au vu des développements précédents, être fixée au montant de 5 674 014.21 euros, dûment documenté et assorti de justificatifs. Les deux sociétés s'acquitteront, selon une périodicité à définir d'un commun accord avec SNCF Réseau, des paiements successifs qui leur seront réclamés par SNCF Réseau, au vu de justificatifs et dans la limite du montant ci-dessus évalué à 63.3 millions d'euros.

59. Les conclusions tendant à la réparation des pertes d'exploitation subies par SNCF, non chiffrées, seront rejetées.

60. SNCF a droit aux intérêts de cette somme à compter de la date d'enregistrement du mémoire au greffe du tribunal le demandant, soit le 30 mars 2018, et à la capitalisation desdits intérêts à compter du 30 mars 2019.

Sur les frais de procédure :

61. Aux termes de l'article L. 761-1 du code de justice administrative : « *Dans toutes les instances, le juge condamne la partie tenue aux dépens ou, à défaut, la partie perdante, à payer à l'autre partie la somme qu'il détermine, au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Le juge tient compte de l'équité ou de la situation économique de la partie condamnée. Il peut, même d'office, pour des raisons tirées des mêmes considérations, dire qu'il n'y a pas lieu à cette condamnation* ».

62. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de SNCF Réseau qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante, la somme que la Sté Recylex et la Sté Retia demandent au titre des frais exposés par elles et non compris dans les dépens. Dans les circonstances de l'espèce, il y a lieu de mettre à la charge de la société Recylex une somme de 2 000 euros à verser à SNCF Réseau au titre de ces mêmes dispositions, et à la charge de la société Retia une somme de 2 000 euros à verser à SNCF Réseau au titre de ces mêmes dispositions.

DECIDE :

Article 1er : La SA Recylex et la SASAU Retia sont condamnées solidairement à payer à l'établissement SNCF Réseau la somme de 5 674 014.21 euros (cinq millions six cent soixante-quatorze mille quatorze euros et vingt et un centimes) au titre de la remise en état du domaine public ferroviaire. Cette somme portera intérêts au taux légal à compter du 30 mars 2018. Lesdits intérêts seront capitalisés à compter du 30 mars 2019.

Les deux sociétés verseront le surplus, jusqu'à concurrence de 63.3 millions d'euros, au fur et à mesure des appels de fonds de la Sté SNCF Réseau.

Article 2 : La SA Recylex et la SASAU Retia sont condamnées à payer à SNCF Réseau la somme de 1 500 euros (mille cinq-cents), chacune pour moitié, au titre de l'amende visée par le code pénal.

Article 3 : La SA Recylex est condamnée à payer à SNCF Réseau la somme de 2 000 euros (deux mille) au titre des frais de procédure de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative. LA SASAU Retia est condamnée à payer à SNCF Réseau la somme de 2 000 euros (deux mille) au même titre.



Article 4 : Le surplus des conclusions de la requête de l'établissement SNCF Réseau est rejeté.

Article 5 : La demande des Stés Retia et Recylex tendant à la désignation d'un expert est rejetée.

Article 6 : Le présent jugement sera adressé à l'établissement SNCF Réseau pour notification à la SA Recylex et à la SASAU Retia dans les conditions prévues à l'article L. 774-6 du code de justice administrative.

Délibéré à l'issue de l'audience du 12 mai 2021, à laquelle siégeaient :

Mme Haasser, président,  
Mme Rigaud, premier conseiller,  
Mme Noire, premier conseiller,  
Assistées par M. Giraud, greffier.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 26 mai 2021.

Le président rapporteur,

L'assesseur le plus ancien,

signé

signé

A. HAASSER

L. RIGAUD

Le greffier

signé

P. GIRAUD

La République mande et ordonne au préfet des Bouches-du-Rhône, en ce qui le concerne et à tous huissiers 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,  
Pour le greffier en chef,  
Le greffier,