



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Légifrance**

Le service public de la diffusion du droit

## **CAA de TOULOUSE, 3ème chambre, 19/11/2024, 23TL00014, Inédit au recueil Lebon**

**CAA de TOULOUSE - 3ème chambre**

**Lecture du mardi 19 novembre 2024**

N° 23TL00014

Inédit au recueil Lebon

Président

M. Faïck

Rapporteur public

Mme Perrin

Rapporteur

M. Pierre Bentolila

Avocat(s)

SOCIETE D'AVOCATS BLANC - TARDIVEL

**RÉPUBLIQUE FRANCAISE  
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

Vu la procédure suivante :

Procédure contentieuse antérieure :

M. B... A... a demandé au tribunal administratif de Nîmes de condamner solidairement la société Oc'Via, le groupement d'intérêt économique Oc'Via, la société anonyme SNCF Réseau et la société anonyme SNCF Voyageurs à lui verser la somme de 170 696,59 euros en réparation des préjudices subis du fait de l'existence et du fonctionnement de l'ouvrage public " Ligne à Grande Vitesse de contournement Nîmes - Montpellier ", avec intérêts au taux légal à compter de la réception de sa réclamation préalable le 24 juillet 2020 et capitalisation des intérêts, ainsi que la somme de 6 278,90 euros en application de l'article R. 761-1 du code de justice administrative.

Par un jugement n° 2002986 du 9 novembre 2022, le tribunal administratif de Nîmes a rejeté la demande de M. A....

Procédure devant la cour :

Par une requête enregistrée le 3 janvier 2023, et un mémoire du 16 novembre 2023, M. A..., représenté par Me Bocognano, demande à la cour :

1°) d'annuler le jugement du 9 novembre 2022 du tribunal administratif de Nîmes ;

2°) de condamner solidairement la société Oc'Via, le groupement d'intérêt économique Oc'Via, la société anonyme SNCF Réseaux et la société anonyme SNCF Voyageurs à lui verser la somme de 170 696,59 euros en réparation des préjudices subis du fait de l'existence et du fonctionnement de l'ouvrage public " Ligne à Grande vitesse de contournement Nîmes - Montpellier ", avec intérêts au taux légal à compter de la réception de sa réclamation préalable le 24 juillet 2020 et capitalisation des intérêts ;

3°) de condamner solidairement la société Oc'Via, le groupement d'intérêt économique Oc'Via, la société SNCF Réseaux et la société SNCF Voyageurs à lui verser la somme de 6 278,90 euros en application de l'article R. 761-1 du code de justice administrative ;

4°) de mettre à la charge solidaire de la société Oc'Via, du groupement d'intérêt économique Oc'Via, de la société SNCF Réseaux et de la société SNCF Voyageurs la somme de 3 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

M. A... soutient que :

- c'est à tort que les premiers juges ont rejeté ses conclusions tendant à la réparation des préjudices subis du fait des allongements de parcours entraînés par la construction de la Ligne à Grande Vitesse pour se rendre du siège de son exploitation à ses terres agricoles en se fondant sur le seul fait que cet allongement est de 5,92 kilomètres aller-retour ; c'est également à tort que les premiers juges ont déduit de cette circonstance qu'elle n'avait pas pour effet de lui interdire l'accès à ses terres agricoles ou de rendre excessivement difficile leur exploitation ; or, selon la jurisprudence, les allongements de parcours sont indemnisés au cas par cas, au regard des conséquences imposées par les modifications apportées ; il a démontré la réalité et les conséquences de cet allongement pour son activité quotidienne, sachant que les trajets ne sont pas les mêmes pour se rendre sur les différents îlots culturels, ainsi que l'établissent les plans produits et les calculs auxquels ont procédé les services de la chambre d'agriculture ; alors que le plus gros îlot de l'exploitation se trouve à l'est du village, la ligne à grande vitesse passe précisément à cet endroit ainsi qu'au sud, où seuls deux accès ont été conservés ; les préjudices liés aux allongements de parcours s'élèvent à la somme de 80 696,59 euros ;

- pour ce qui est des préjudices afférents aux conditions de travail, les premiers juges se sont fondés à tort sur le fait que les niveaux sonores réglementaires n'étaient pas dépassés, alors qu'il invoquait, plus généralement, des préjudices liés à la dégradation de ses conditions de travail tenant au fait qu'il travaillait précédemment dans un environnement paisible tandis que, désormais, certaines de ses parcelles sont situées à proximité immédiate de la ligne à grande vitesse ; le préjudice afférent aux conditions de travail doit être indemnisé à hauteur de 20 000 euros ;

- les préjudices sonores et visuels existent, contrairement à ce qu'ont estimé les premiers juges, dans la mesure, où ainsi qu'il l'établit par la production d'une photographie, il a des vues directes sur la voie ferroviaire depuis sa propriété ; il en est de même pour les préjudices sonores, l'expert s'étant borné à affirmer que les seuils réglementaires n'étaient pas dépassés, sans prendre en compte des éléments tels que les vents et le fait que le seuil était presque atteint, pour le niveau sonore diurne, qui atteint 60 décibels pour un seuil de 63 décibels, et dépassé pour le niveau sonore nocturne, qui atteint 59 décibels pour un seuil de 58 décibels ; les préjudices sonores et visuels qu'il subit doivent être évalués pour chacun d'entre eux à la somme de 10 000 euros ;

- il subit une perte de la valeur vénale de sa maison d'habitation, située à moins de 600 mètres de la voie ferrée ; il doit être indemnisé à cet égard par le versement d'une somme de 50 000 euros.

Par un mémoire en défense, enregistré le 17 juillet 2023, la société anonyme SNCF Voyageurs, représentée par Me Berger, conclut au rejet de la requête de M. A..., et de l'ensemble des conclusions qui seraient présentées à son encontre par la société Oc'Via, le groupement d'intérêt économique Oc'Via, et la société SNCF Réseau, et à ce qu'il soit mis à la charge de M. A..., ou de toute partie perdante, la somme de 2 000 euros à son profit au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient qu'elle doit être mise hors de cause compte tenu de ce qu'elle n'a jamais eu la charge de la construction ou de l'entretien des ouvrages ferroviaires et

plus particulièrement de la construction et de l'entretien de la ligne ferroviaire de contournement Nîmes - Montpellier.

Par un mémoire, enregistré le 19 février 2024, la société anonyme SNCF Réseau, représentée par Me Latournerie, conclut à titre principal au rejet de la requête de M. A..., à titre subsidiaire à sa mise hors de cause, au rejet des conclusions présentées à son encontre par la société Oc'Via, et enfin à ce qu'il soit mis à la charge de M. A..., et de toute partie perdante, la somme de 3 500 euros à son profit au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient qu'au regard des stipulations de l'article 36 du contrat de partenariat, conclu le 28 juin 2012 entre SNCF Réseau et la société Oc'Via, portant sur les "responsabilités", le titulaire du contrat est responsable des dommages causés aux tiers, ainsi que des frais et indemnités qui en résultent, survenus à l'occasion de l'exécution des travaux de contournement ferroviaire ; en application des stipulations du contrat, seule la responsabilité de la société Oc'Via peut être recherchée à raison des préjudices qui auraient été subis par M. A... du fait de la présence et du fonctionnement de l'ouvrage public de contournement de la Ligne à Grande Vitesse Nîmes-Montpellier.

Par un mémoire en défense, enregistré le 24 septembre 2024, la société Oc'Via et le groupement d'intérêt économique Oc'Via Construction, représentés par Me Grange, concluent au rejet de la requête de M. A... et à ce qu'il soit mis à sa charge la somme de 3 000 euros à leur verser à chacun d'entre eux au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent qu'aucun des moyens de la requête n'est fondé.

Par une ordonnance du 24 septembre 2024, la clôture d'instruction a été fixée, en dernier lieu, au 15 octobre 2024 à 12h00.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 ;
- le décret n° 2012-887 du 18 juillet 2012 ;
- le décret du 16 mai 2005 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires au contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier ;
- 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. Faïck, président-rapporteur,
- les conclusions de Mme Perrin, rapporteure publique,
- et les observations de Me Bocogano, représentant M. A..., de Me Ramedenie, représentant la société Oc'Via et le groupement d'intérêt économique Oc'Via, et de Me Gaborit, représentant la société SNCF Voyageurs.

Considérant ce qui suit :

1. Dans le cadre du projet de contournement ferroviaire pour la création de la Ligne à Grande Vitesse entre Nîmes et Montpellier, Réseau Ferré de France, devenu la société anonyme SNCF Réseau, a conclu, le 28 juin 2012, avec la société Oc'Via un contrat de partenariat confiant à cette dernière la maîtrise d'ouvrage pour la conception, la construction, le fonctionnement, la maintenance, le renouvellement et le financement de la voie de contournement ferroviaire.

2. M. A... est propriétaire d'une maison d'habitation et de parcelles, qu'il exploite à des fins agricoles, situées à proximité de cette nouvelle voie ferrée, sur le territoire

de la commune de Manduel (Gard). Estimant subir différents préjudices du fait de la présence, après travaux, des ouvrages de contournement ferroviaire entre Nîmes et Montpellier, il a demandé au tribunal administratif de Nîmes, après le dépôt le 28 mai 2020 d'un rapport d'expertise ordonné en référé, de condamner solidairement la société SNCF Réseau, la société SNCF Mobilités, la société Oc'Via et le groupement d'intérêt économique Oc'Via à réparer les conséquences dommageables, pour sa propriété, entraînées par la présence de la ligne ferroviaire de contournement.

3. M. A... relève appel du jugement du 9 novembre 2022 par lequel le tribunal administratif de Nîmes a rejeté sa demande.

Sur les conclusions indemnitaires :

En ce qui concerne la personne responsable :

4. Aux termes de l'article 1er de l'ordonnance du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, en application duquel a été conclue le 28 juin 2012 la convention entre Réseau Ferré de France, devenu la société SNCF Réseau, et la société Oc'Via : " I. - Le contrat de partenariat est un contrat administratif par lequel l'État ou un établissement public de l'État confie à un tiers, pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, une mission globale ayant pour objet la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public, ainsi que tout ou partie de leur financement à l'exception de toute participation au capital. / Il peut également avoir pour objet tout ou partie de la conception de ces ouvrages, équipements ou biens immatériels ainsi que des prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée. / II. - Le cocontractant de la personne publique assure la maîtrise d'ouvrage des travaux à réaliser. Après décision de l'État, il peut être chargé d'acquérir les biens nécessaires à la réalisation de l'opération, y compris, le cas échéant, par voie d'expropriation. (...) ". Aux termes de l'article 11 de cette ordonnance : " Un contrat de partenariat comporte nécessairement des clauses relatives : / a) À sa durée ; / b) Aux conditions dans lesquelles est établi le partage des risques entre la personne publique et son cocontractant ; / c) Aux objectifs de performance assignés au cocontractant, (...) / d) À la rémunération du cocontractant, (...) I) Aux modalités de prévention et de règlement des litiges (...) ".

5. Il résulte des dispositions citées au point précédent que le contrat de partenariat conclu le 28 juin 2012 pour la conception, la construction, le fonctionnement, la maintenance, le renouvellement et le financement de la ligne de contournement ferroviaire a pour objet de confier la maîtrise d'ouvrage des travaux à la société Oc'Via et de déterminer le partage des risques liés à cette opération. A cet égard, l'article 36 du contrat de partenariat, portant sur les " responsabilités ", prévoit que le titulaire du contrat est responsable des dommages causés aux tiers, ainsi que des frais et indemnités qui en résultent, du fait de la construction et de l'existence de la ligne, survenus à l'occasion de l'exécution, par le titulaire ou sous sa responsabilité, des obligations mises à sa charge au titre du contrat. Ce même article précise que le titulaire du contrat supporte seul les conséquences pécuniaires des dommages.

6. Dès lors, les dommages permanents inhérents à la présence de l'ouvrage engagent la responsabilité du maître de l'ouvrage, y compris après l'achèvement des travaux. Par suite, seule la responsabilité de la société Oc'Via est susceptible d'être engagée, si bien que SNCF Réseau et SNCF Voyageurs doivent être mises hors de cause.

En ce qui concerne les préjudices allégués :

S'agissant l'allongement du temps de parcours :

7. Les allongements de parcours et les difficultés d'accès des riverains à leur propriété du fait de la disparition d'une voie d'accès qu'ils utilisaient, ne peuvent ouvrir droit à indemnisation à leur profit que si elles excèdent les sujétions qui doivent normalement être supportées sans indemnité. Dès lors, seules les modifications des conditions de circulation résultant de la présence d'un ouvrage public qui ont pour conséquence d'interdire ou de rendre excessivement difficile l'accès d'un riverain à sa propriété peuvent être indemnisées.

8. En l'espèce, il résulte de l'instruction que la réalisation de la ligne ferroviaire de contournement entre Nîmes et Montpellier a eu pour effet, à la suite de la création de deux passages à niveau, de supprimer certains accès routiers aux parcelles de M. A..., se trouvant au sud de la ligne ferroviaire, depuis le siège de son exploitation agricole situé dans le village. Du fait de la présence de l'ouvrage public, M. A... doit, pour rejoindre ses différentes terres agricoles, faire un détour entraînant un allongement total de son parcours qui s'élève, selon le document établi par la chambre d'agriculture du Gard, à 4,57 kilomètres allers-retours. Toutefois,

il ne résulte pas de l'instruction que les modifications ainsi apportées à la circulation, du fait de la création de la ligne ferroviaire de contournement, rendraient impossible, ni même difficile, l'accès de M. A... à ses terres, sur lesquelles celui-ci peut continuer à se rendre en empruntant les voies communales existantes, certes au prix d'un allongement de parcours, mais qui ne présente pas un caractère excessif dans les circonstances de l'espèce.

S'agissant des dommages liés à la présence et au fonctionnement de l'ouvrage public :

9. Il appartient à une personne qui s'estime victime d'un dommage trouvant son origine dans l'exécution de travaux publics ou dans l'existence ou le fonctionnement d'un ouvrage public, de rapporter la preuve du lien de cause à effet entre ces travaux ou ouvrages et le dommage dont elle se plaint ainsi que la réalité de celui-ci. Même en l'absence de faute, le maître d'ouvrage est responsable à l'égard des tiers des dommages qui présentent un caractère grave et spécial. Il ne peut dégager sa responsabilité que s'il établit que ces dommages sont imputables à un cas de force majeure ou à une faute de la victime.

Quant aux nuisances sonores et visuelles :

10. En premier lieu, il résulte de l'instruction que le bruit provoqué par le passage des trains sur les parcelles agricoles de M. A... s'établit, ainsi que l'indique le rapport d'expertise, à un niveau de crête de 84 décibels et à un niveau moyen compris entre 65 et 67 décibels, sur une durée cumulée d'environ 50 minutes par jour en cas d'exploitation maximale de la ligne. Ces niveaux sonores respectent les seuils réglementaires destinés à prévenir les risques pour la santé et la sécurité des travailleurs, et sont au demeurant inférieurs à ceux auxquels sont exposés les travailleurs agricoles sur un tracteur. M. A... n'apporte aucun élément contredisant ces éléments, et de nature à établir que les niveaux sonores enregistrés excéderaient en réalité les seuils évoqués par l'expert. Il n'apporte pas davantage d'éléments permettant d'estimer que les bruits perçus, alors même qu'ils n'excéderaient pas les seuils réglementaires, entraîneraient, au niveau de son habitation et de ses terres agricoles, un dommage excédant les inconvénients normaux qu'un riverain peut subir du fait de la présence d'un ouvrage public. Il en résulte que les nuisances sonores entraînées par le fonctionnement de la voie de contournement ferroviaire ne présentent, pas pour M. A..., le caractère d'un dommage grave de nature à engager la responsabilité du maître de l'ouvrage.

11. En second lieu, pour ce qui est de l'impact visuel de la voie de contournement, il résulte de l'instruction que la ligne ferroviaire se trouve à 630 mètres de la propriété de M. A..., et qu'elle est visible depuis le salon de celui-ci, ainsi que l'établit une seule photographie versée au dossier. Toutefois, il résulte de l'instruction, et notamment du rapport d'expertise, que la perception de la ligne ferroviaire depuis la propriété de M. A... est atténuée par la présence d'une usine de traitement automobile située à 150 mètres et par des végétaux. Alors même que la masse végétale est moins dense en hiver, M. A... ne justifie pas, compte tenu notamment de la distance qui sépare sa propriété de l'ouvrage, subir des nuisances visuelles graves de nature à engager la responsabilité du maître de l'ouvrage.

Quant à la perte de valeur vénale de la maison d'habitation :

12. Il résulte de l'instruction que l'expert désigné par le tribunal a eu recours à un sapiteur, expert immobilier auprès de la cour d'appel de Montpellier. Celui-ci a remis un rapport très détaillé dans lequel il a étudié les ventes qui ont eu lieu dans le secteur de la maison de M. A..., entre 2015 et 2019, et les caractéristiques de cette maison. En conclusion de son rapport, le sapiteur a estimé que la maison de M. A... n'avait pas subi une moins-value. Dans ces conditions, et faute pour M. A... d'apporter, tant en appel qu'en première instance, le moindre élément contredisant l'opinion du sapiteur, ses conclusions tendant à la condamnation de la société Oc'Via à l'indemniser de la perte de valeur vénale de sa propriété doivent être rejetées.

13. Il résulte de tout ce qui précède que M. A... n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de Nîmes a estimé que la condition tenant à l'existence d'un dommage grave et spécial, de nature à engager la responsabilité du maître d'ouvrage, n'était pas réunie, et a rejeté sa demande.

Sur les frais d'expertise :

14. En application des dispositions de l'article R. 761-1 du code de justice administrative, les frais et honoraires de l'expertise, liquidés et taxés à la somme de 6 278,90 euros toutes taxes comprises par l'ordonnance du 4 juin 2020 du président du tribunal administratif de Nîmes, sont mis à la charge définitive de M. A....

Sur l'application de l'article L.761-1 du code de justice administrative :

15. Ces dispositions font obstacle à ce que soit mise à la charge des sociétés Oc'Via, SNCF Réseaux et SNCF Voyageurs, qui ne sont pas parties perdantes dans la présente instance, la somme que demande M. A... au titre de ses frais non compris dans les dépens. Dans les circonstances de l'espèce, il y a lieu de mettre à la

charge de M. A... la somme de 500 euros sur le fondement de ces dispositions au profit de la société Oc'via et du groupement d'intérêt économique Oc'Via Construction, de la société SNCF réseau et de la société SNCF Voyageurs chacune.

DÉCIDE :

Article 1er : La requête de M. A... est rejetée.

Article 2 : M. A... versera la somme de 500 euros, sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, à la société Oc'Via et au groupement d'intérêt économique Oc'Via Construction, à la société SNCF réseau et à la société SNCF voyageurs chacune.

Article 3 : Les frais et honoraires de l'expertise, liquidés et taxés à la somme de 6 278,90 euros, sont mis à la charge définitive de M. A....

Article 4 : Le présent arrêt sera notifié à M. B... A..., à la société Oc'Via, au groupement d'intérêt économique Oc'Via, à la société SNCF réseau et à la société SNCF voyageurs.

Copie pour information en sera transmise à M. C... D..., expert.

Délibéré après l'audience du 5 novembre 2024 à laquelle siégeaient :

M. Frédéric Faïck, président,

M. Pierre Bentolila, président-assesseur

Mme Nadia El-Ghani Laclautre, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 19 novembre 2024.

Le rapporteur

P. Bentolila

Le président,

F. Faïck

La greffière,

C. Lanoux

La République mande et ordonne au préfet du Gard 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.

N° 23TL00014 2

## Analyse

### ^ **Abstrats**

CETAT67-03-03 Travaux publics. - Différentes catégories de dommages. - Dommages causés par l'existence ou le fonctionnement d'ouvrages publics.

CETAT67-03-04 Travaux publics. - Différentes catégories de dommages. - Dommages créés par l'exécution des travaux publics.