Cour administrative d'appel de Paris, 6e chambre, 6 novembre 2026, Société SNCF Réseau et sociétés Eiffage rail, Eiffage génie civil, ERS et Eiffage génie civil infra linéaires, n° 24PA00324 et 24PA00343

Source officielle : https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000055070047

Vu la procédure suivante : Procédure contentieuse antérieure : Les sociétés Eiffage rail, venant aux droits de la société Eiffage Pichenot et de la société Eiffage rail, Eiffage génie civil, ERS et Eiffage génie civil infra linéaires, venant aux droits de la société Forézienne d'entreprises, ont demandé au tribunal administratif de Paris de condamner la société SNCF Réseau à leur verser la somme de 13 487 540 euros toutes taxes comprises (TTC), majorée des intérêts capitalisés, en règlement du solde du décompte général du marché passé pour la modernisation de la voie ferrée entre Saintes et Royan. La société SNCF Réseau a demandé à titre reconventionnel au tribunal administratif de condamner ces sociétés à lui verser la somme de 3 900 894,44 euros hors taxe (HT) en règlement du solde du décompte du marché. Par un jugement n° 2208781/4-1 du 16 novembre 2023, le tribunal administratif de Paris a condamné les sociétés du groupement à verser à la société SNCF Réseau la somme de 606 776,79 euros TTC, et a rejeté le surplus des conclusions des parties. Procédure devant la Cour : I. Par une requête, enregistrée sous le n° 24PA00324, le 19 janvier 2024, par deux mémoires enregistrés le 6 mai et le 18 juin 2026, et par un mémoire récapitulatif produit en application de l'article R. 611-8-1 du code de justice administrative, enregistré le 24 juillet 2026, qui n'a pas été communiqué, la société SNCF Réseau, venant aux droits de l'établissement public SNCF Réseau, représentée par Me Nahmias, demande à la Cour : 1°) d'annuler ce jugement du tribunal administratif de Paris du 16 novembre 2023 en tant qu'il a limité le montant du solde du décompte général du marché à la somme de - 606 776,79 euros TTC en sa faveur ; 2°) de fixer le solde du marché à la somme de - 4 526 339,49 euros TTC en sa faveur ; 3°) de condamner le groupement composé des sociétés Eiffage rail, Eiffage génie civil, ERS et Eiffage génie civil infra linéaires, à lui verser la somme de 4 526 339,49 euros TTC, assortie des intérêts moratoires à compter du 26 janvier 2022, et de la capitalisation de ces intérêts ; 4°) de mettre à la charge du groupement une somme de 10 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Elle soutient que : • le jugement attaqué ne comporte pas les signatures requises à l'article R. 741-7 du code de justice administrative ; • c'est à tort que le tribunal administratif s'est, pour déterminer le solde du décompte général, fondé sur une évaluation du montant initial du marché, modifié par avenant, à 8 526 089,42 euros HT, alors que ce montant ne s'élevait qu'à 8 512 733,80 euros HT ; • c'est en tout état de cause à tort que le tribunal a déterminé le solde du décompte général à partir du montant initial du marché, modifié par avenant, alors qu'il aurait dû se fonder sur le montant final du marché, modifié par avenant ; • il aurait dû diminuer ce montant final du marché, modifié par avenant, de 79 073,58 euros HT, montant qui devait être directement payé par SNCF Réseau à un sous-traitant, et a été payé au groupement en janvier 2022 ; • c'est à tort qu'il a appliqué la TVA à ce montant de 79 073,58 euros et au montant de 9 145,82 euros correspondant à des indemnités d'immobilisation, que SNCF Réseau a accepté de payer dans sa décision prise sur la réclamation ; • c'est à tort qu'il a ramené le montant des pénalités de 1 817 315 euros, montant retenu dans la décision prise sur la réclamation, à 1 788 315 euros, alors que les pénalités pour non-respect de la sécurité (12 500 euros, non soumis à la TVA) et pour soudures non conformes (16 500 euros HT, soit 19 800 euros TTC) qu'il a remises en cause, étaient justifiées, et alors que les pénalités pour méconnaissance des obligations environnementales (1 500 euros) avaient déjà été abandonnées dans la décision prise sur la réclamation ; • c'est à tort qu'il a ramené le montant des indemnités dues à raison des préjudices subis par SNCF Réseau, à 998 270,27 euros HT, au lieu de 4 157 057,98 euros HT ; • le groupement a été régulièrement informé des marchés de substitution qui lui ont été notifiés, et qui n'ont été pris en compte que pour l'excédent de dépenses qu'ils ont occasionné, soit 2 232 509,43 euros HT ; • c'est à tort que le tribunal administratif a estimé que SNCF Réseau n'établissait pas la réalité des autres préjudices entrainés par la résiliation du marché, pour des montants de 1 520 611,90 euros HT, 214 716,91 euros HT et 189 219,14 euros HT ; • le solde du marché doit donc être fixé à 3 900 894,44 euros HT,

soit 4 526 339,49 euros TTC au bénéfice de SNCF Réseau. Par trois mémoires en défense, enregistrés le 11 février et les 8 et 29 juin 2026, et par un mémoire récapitulatif produit en application de l'article R. 611-8-1 du code de justice administrative, enregistré le 20 juillet 2026, qui n'a pas été communiqué, les sociétés Eiffage rail, Eiffage génie civil, ERS et Eiffage génie civil infra linéaires, représentées par Me Le Port, demandent à la Cour : 1°) de rejeter la requête de la société SNCF Réseau ; 2°) de mettre à sa charge une somme de 3 500 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, ainsi que les dépens. Elles soutiennent que : • la pénalité pour non-respect de la sécurité, appliquée pour un montant de 12 500 euros, est justifiée ; • la pénalité pour méconnaissance des obligations environnementales, appliquée pour un montant de 1 500 euros dans le décompte général, a été abandonnée dans la décision prise sur la réclamation ; • les autres moyens soulevés par la société SNCF Réseau ne sont pas fondés. Par une ordonnance du 19 juin 2026, la clôture de l'instruction a été fixée au 29 juin 2026. II. Par une requête, enregistrée sous le n° 24PA00343, le 22 janvier 2024, par trois mémoires enregistrés le 11 février et les 8 et 29 juin 2026, et par un mémoire récapitulatif produit en application de l'article R. 611-8-1 du code de justice administrative, enregistré le 20 juillet 2026, qui n'a pas été communiqué, les sociétés Eiffage rail, Eiffage génie civil, ERS et Eiffage génie civil infra linéaires, représentées par Me Le Port, demandent à la Cour : 1°) de réformer le jugement du tribunal administratif de Paris du 16 novembre 2023 ; 2°) avant dire droit, de désigner un expert ; 3°) de fixer le décompte général du marché à la somme de 17 919 181,45 euros HT, soit 21 503 017,75 euros TTC, et de les décharger des sanctions mises à leur charge ; 4°) de condamner la société SNCF Réseau à leur verser la somme de 11 409 283,61 euros HT, soit 13 487 540 euros TTC, majorée des intérêts capitalisés à compter du 12 août 2022, en règlement du solde du décompte général du marché ; 5°) de mettre à la charge de la société SNCF Réseau une somme de 10 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Elles soutiennent que : • il y a lieu de désigner un expert ; • SNCF Réseau, maître d'ouvrage, a commis des fautes dans l'estimation de ses besoins et dans l'exercice de ses pouvoirs de contrôle et de direction du marché ; • il a bouleversé l'exécution des travaux et provoqué certains surcoûts ainsi qu'un retard total d'un mois et demi, en modifiant les prescriptions du marché s'agissant de la réhabilitation des plateformes ; • il a rendu nécessaires certains travaux supplémentaires de terrassement, pour un montant total de 3 108 709,89 euros HT, et de voie, pour un montant total de 4 995 000 euros HT ; • les sociétés du groupement sont également fondées à demander au titre des prix nouveaux une somme totale de 2 108 061,53 euros HT, dont SNCF Réseau n'a admis le paiement qu'à hauteur de 267 184,06 euros ; • elles doivent être déchargées des pénalités appliquées par SNCF Réseau et confirmées par le tribunal administratif pour un montant de 1 788 315 euros, qui ne sont, à l'exception des pénalités pour non-respect de la sécurité (JS2), appliquées pour un montant total de 12 500 euros, pas justifiées ; les pénalités JD1 bis (200 euros), JD2 (11 300 euros), JD3 (610 euros), J4 (84 035 euros), J5 (67 200 euros) et J7 (46 200 euros) ont de plus été appliquées ont été appliquées en méconnaissance du principe « non bis in idem » ; • elles doivent également être déchargées de la somme, mise à leur charge par SNCF Réseau au titre des préjudices, confirmée par le tribunal pour un montant de 998 270,27 euros HT, qui n'est pas non plus justifiée, la résiliation étant irrégulière et non fondée ; le montant de cette somme n'est pas démontré. Par trois mémoires en défense, enregistrés le 6 novembre 2025, le 7 mai 2026 et le 18 juin 2026, et par un mémoire récapitulatif produit en application de l'article R. 611-8-1 du code de justice administrative, enregistré le 24 juillet 2026, qui n'a pas été communiqué, la société SNCF Réseau, représentée par Me Nahmias, demande à la Cour : 1°) de rejeter la requête ; 2°) par la voie de l'appel incident, de réformer le jugement du tribunal administratif de Paris du 16 novembre 2023, et de condamner les sociétés du groupement à lui verser la somme de 3 900 894,44 euros HT, soit 4 526 339,49 euros TTC, assortie des intérêts au taux légal à compter du 26 janvier 2022, et de la capitalisation de ces intérêts ; 3°) de mettre à leur charge une somme de 10 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Elle soutient que les moyens soulevés par le groupement ne sont pas fondés. Par une ordonnance du 19 juin 2026, la clôture de l'instruction a été fixée au 29 juin 2026.

Vu les autres pièces des dossiers. Vu : • le code des transports ; • le code civil ; • le cahier des clauses et conditions générales applicables aux marchés de travaux de la SNCF du 24 octobre 2001 (version n° 2 du

24 novembre 2008) ; • 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. Niollet, - les conclusions de M. Laforêt, rapporteur public ; - les observations de Me Le Port pour les sociétés Eiffage rail, Eiffage génie civil, ERS et Eiffage génie civil infra linéaires ; - et les observations de Me Monfront pour la société SNCF Réseau.

Considérant ce qui suit :

1. L'établissement public SNCF Réseau, devenu la société SNCF Réseau, a par un bon de commande à prix unitaires du 5 mai 2017 confié à un groupement solidaire constitué des sociétés Eiffage rail, mandataire, Eiffage Pichenot, Eiffage génie civil, ERS et Forézienne d'entreprises, des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire située entre Saintes et Royan, pour un montant évalué selon le détail estimatif récapitulatif à 10 964 739,09 euros HT, ramené par la suite à 8 512 733,80 euros HT après renoncement à la tranche optionnelle, et conclusion d'un avenant le 2 février 2018, majorant le montant de la tranche ferme de 422 441,92 euros HT. L'ordre de service n° 1 a fixé le démarrage des travaux au 9 mai 2017. La durée d'exécution étant fixée à 446 jours à compter de cette date par le cahier des prescriptions spéciales (CPS), les travaux devaient s'achever le 29 juillet 2018. SNCF Réseau a toutefois, le 11 octobre 2018, notifié au groupement la résiliation du marché à ses torts et à ses frais et risques, en raison du retard accumulé et de la non-réalisation de certaines prestations. Cette résiliation est intervenue le 19 novembre 2018. Le 16 décembre 2020, SNCF Réseau a mis le groupement en demeure de produire son projet de décompte final. Le 4 mars 2021, le groupement lui a transmis un projet de décompte final portant le montant total du marché à 17 919 181,45 euros HT, et faisant apparaitre en sa faveur un solde de 11 409 283,61 euros HT. Le 16 juin 2021, SNCF Réseau lui a transmis le décompte général faisant apparaitre un solde négatif de - 5 883 109,89 euros HT, soit - 6 555 823,14 euros TTC, en sa faveur. Le 12 juillet 2021, le groupement lui a fait parvenir un mémoire en réclamation. Le 26 janvier 2022, SNCF Réseau a accueilli une partie des réclamations, et indiqué au groupement qu'il restait redevable de la somme de 4 526 339,49 euros TTC.

2. Le groupement a demandé au tribunal administratif de Paris de condamner SNCF Réseau à lui verser la somme de 13 487 540 euros TTC, majorée des intérêts capitalisés, en règlement du solde du décompte du marché. La société SNCF Réseau a demandé à titre reconventionnel au tribunal administratif de condamner les sociétés du groupement à lui verser la somme de 3 900 894,44 euros HT.

3. Par un jugement du 16 novembre 2023, le tribunal administratif de Paris a condamné les sociétés du groupement à verser à la société SNCF Réseau un montant de 606 776,79 euros TTC correspondant au solde négatif du décompte général, et a rejeté le surplus des conclusions des parties. Les sociétés du groupement et la société SNCF Réseau font appel de ce jugement. Il y a lieu de joindre leurs requêtes. Sur la régularité du jugement attaqué :

4. Aux termes de l'article R. 741-7 du code de justice administrative : « Dans les tribunaux administratifs et les cours administratives d'appel, la minute de la décision est signée par le président de la formation de jugement, le rapporteur et le greffier d'audience ».

5. Il ressort des pièces du dossier de première instance que la minute du jugement attaqué, transmise à la Cour en application de l'article R. 741-10 du code de justice administrative, comporte la signature de la présidente de la formation de jugement, du rapporteur et de la greffière. Ainsi, le moyen tiré par la société SNCF Réseau de l'absence des signatures requises manque en fait. Sur la responsabilité de SNCF Réseau :

6. Les difficultés rencontrées dans l'exécution d'un marché peuvent ouvrir droit à indemnité au profit de l'entreprise titulaire du marché dans la mesure où celle-ci justifie qu'elles sont imputables à une faute de la personne publique commise notamment dans l'exercice de ses pouvoirs de contrôle et de direction du marché, dans l'estimation de ses besoins, dans la conception même du marché ou dans sa mise en œuvre.

7. En premier lieu, il est constant qu'après que des travaux de terrassement avaient été conduits les 28 et 29 novembre 2017 sur un premier tronçon (« zone 12 ») situé entre les points PK 24+950 et PK 25+600 et avaient mis en évidence une portance insuffisante de la plateforme sur ce tronçon, SNCF Réseau a demandé par un courrier électronique du 1er décembre 2018 une modification de la méthodologie d'intervention afin d'atteindre les valeurs de portance attendues de la plateforme ferroviaire. La méthode d'intervention a alors consisté, après retrait du ballast, à tester la portance des différents tronçons et à ajuster les travaux en fonction du relevage des zones et du caractère suffisant ou non de la portance après les premiers tests, avec, dans certains cas, de nouvelles instructions à attendre de SNCF Réseau. Si le groupement soutient que SNCF Réseau lui a par la suite demandé des travaux de renforcement des plateformes sur la totalité du linéaire du chantier, et non sur les 17 zones de travaux de terrassement et de drainage initialement prévues par les pièces contractuelles, il résulte de l'instruction que ces travaux n'ont porté que sur neuf zones supplémentaires et ont été rémunérés au décompte général, même si la totalité du linéaire ayant fait l'objet de travaux de terrassement et de drainage a, compte tenu de l'abandon de certaines des zones prévues, été moins importante que celle initialement fixée par les pièces contractuelles. S'il soutient également avoir subi, du fait du changement dans la méthodologie d'intervention, une perte de temps qu'il estime à un mois et demi, les travaux de clouage et de renforcement des plateformes ayant été totalement arrêtés entre le 29 novembre 2017 et le 17 janvier 2018 dans les zones 12 et 13, les travaux de renouvellement de voie et de ballastage ayant été interrompus en conséquence, et les instructions de SNCF Réseau ne lui ayant été communiquées que de façon échelonnée, au cours des mois de décembre 2017 à février 2018, il ne conteste pas que, selon le planning du chantier, les travaux de ballastage ne devaient atteindre la zone 13 que le 20 décembre 2017, et la zone 12, la semaine suivante. Compte tenu de ces dates, ainsi que des congés de la fin décembre 2017 et des intempéries de la première semaine de janvier 2018, au cours de laquelle le groupement a lui-même demandé l'interruption du chantier, le retard consécutif à la modification de la méthodologie d'intervention n'a pas excédé quinze jours correspondant aux deuxième et troisième semaines de janvier 2018. De plus, le groupement ne conteste que SNCF Réseau a pris à sa charge l'ensemble des coûts générés par ce retard de quinze jours et a augmenté les durées journalières de travail en conséquence pendant dix semaines en février et en mars 2018. Enfin, il ne démontre pas que le changement dans la méthodologie d'intervention se serait traduit par une désorganisation du chantier dont il pourrait demander à être indemnisé.

8. En deuxième lieu, il résulte du tableau figurant à l'article 5.1.3 du CPS que l'entrepreneur devait en principe disposer de durées d'intervention de 4h30 par nuit au mois de septembre 2017, et du texte de ce même article que « Cette durée d'intervention s'entend formalités avec l'exploitant déduites. Elle ne tient pas compte du temps éventuel d'acheminement des trains travaux (entrée/sortie) et de l'organisation logistique liée au chantier dont l'entreprise fera son affaire. / (...) / Si les durées d'intervention journalières résultant des tableaux ci-dessus sont réduites pour des raisons étrangères à l'Entrepreneur, ce dernier ne peut présenter aucune réclamation à ce sujet tant que, pour l'ensemble des travaux nécessitant des interruptions de circulation ou des suppressions de tension, la durée moyenne des interventions n'est pas inférieure aux 9/10ème de la durée moyenne journalière contractuelle (...) ».

9. Il résulte du tableau de synthèse des durées d'intervention pour la période du 3 au 18 septembre 2018, produit par SNCF Réseau, que le groupement ne conteste pas sérieusement, que le délai d'intervention qui lui a été accordé la nuit a toujours été supérieur à 4h30 sauf pour la nuit du 17 au 18 septembre, et que la durée moyenne de ses interventions n'était pas inférieure au seuil des 9/10ème de la durée moyenne journalière contractuelle, prévu par ces stipulations. Le groupement n'est pas fondé à discuter ces durées en ce qu'elles incluent les durées d'acheminement des trains de travaux dont il devait, selon ces mêmes stipulations, « faire son affaire ». Il n'est en tout état de cause pas fondé à faire état d'une faute de SNCF Réseau qui lui a, selon le compte rendu de réunion de chantier du 20 juin 2017, indiqué que les rames des trains convoyant les longs rails soudés pèseraient 1525 tonnes, alors que ces rames auraient en réalité pesé 1 900 tonnes, sans produire aucune pièce de nature à établir ce poids. Il n'est pas davantage fondé à faire valoir qu'il n'aurait découvert que lors de sa première intervention, dans la nuit

du 3 au 4 septembre 2017, que les rails transportés seraient longs de 432 mètres, et qu'il lui aurait fallu recourir en urgence à une troisième locomotive, alors que son mémoire technique mentionnait cette longueur et trois locomotives. Il n'est donc en tout état de cause pas fondé à demander à être indemnisé ou à faire état d'un retard imputable à SNCF Réseau en raison de l'insuffisance des durées d'intervention.

10. En troisième lieu, il résulte d'un courrier électronique de SNCF Réseau daté du 5 mars 2018 que 64 000 tonnes de ballast avaient été livrées à cette date, et qu'un total de 75 000 tonnes seraient livrées. Si le groupement se réfère à l'article 1er du chapitre IV de la notice descriptive des travaux qui prévoyait la livraison d'environ 95 000 tonnes de ballast entre août 2017 et début mars 2018, ainsi qu'à deux courriers électroniques de SNCF Réseau en date des 9 mars et 3 avril 2018, montrant que les livraisons se sont poursuivies jusqu'au 30 mars 2018, les pièces qu'il produit ne permettent pas d'établir qu'il se serait, ainsi qu'il le soutient, trouvé confronté à un manque de ballast du 28 février au 7 mars 2018. Elles ne permettent pas davantage d'établir la désorganisation du chantier ou les pertes de cadence qu'il allègue avoir subis de ce fait. Il n'avait d'ailleurs jamais vraiment fait état d'un manque de ballast pendant les travaux, mais seulement une situation « critique », signalée dans un message du 2 mars 2018, alors qu'à cette époque, les livraisons de ballast étaient en cours. Il n'est donc pas fondé à demander à être indemnisé à raison d'une insuffisance ou de retards dans les livraisons de ballast.

11. En quatrième lieu, il est constant que 2 039 traverses ont été livrées, non en gare de Saujon ainsi que l'article 8.1.2. du CPS le prévoyait, mais en gare de Saintes - ce qui a contraint le groupement à assurer leur transport vers la zone de travaux- et que l'acheminement de ces traverses a été indemnisé à hauteur de 33 000 euros par SNCF Réseau dans la décision prise sur le mémoire de réclamation. Si le groupement fait allusion à certains moyens en personnels et en matériels nécessaires au chargement, au déchargement et à la reprise des traverses jusqu'au chantier, qui n'auraient donné lieu à aucune indemnisation, il ne produit aucune pièce de nature à établir que le coût total du transport aurait excédé ce montant. A supposer qu'il ait également demandé à être indemnisé à raison d'un retard dans la livraison des traverses M240 prévu pour septembre 2017 et reporté à décembre 2017, en raison selon SNCF Réseau d'un retard d'un de ses fournisseurs, il ne fournit aucune précision sur l'éventuel préjudice que ce retard aurait pu lui causer. Enfin, s'il fait aussi état de retards dans les livraisons d'appareils de voie, de planchers des passages à niveau et de menus matériels, il admet que ces retards n'ont pas généré de surcoûts directs, mais seulement des conséquences indirectes sur lesquelles il ne fournit pas davantage de précisions.

12. En cinquième lieu, si le groupement se plaint de l'installation par SNCF Réseau de sa base vie au milieu de l'emplacement qui était prévu pour le stockage de son ballast en gare de Saujon selon son mémoire technique, et de l'encombrement de la zone de stockage par des déchets ou par des matériels divers, ainsi que de la dégradation de la voie la plus proche en gare de Saujon qui l'aurait contraint à utiliser une autre voie plus éloignée, il ne démontre pas que les voies de la gare de Saujon devaient être utilisées à des fins de chargement de ballast, ce qui était, selon le CPS, prévu en gare de Pisany. Il n'avait d'ailleurs exprimé aucune gêne sur ces divers points au cours du chantier, avant son mémoire de réclamation. Enfin, s'il fait état de la nécessité de fractionner certains convois de travaux en raison de la situation en gare de Saujon, il ne démontre pas que le préjudice qui en serait résulté, excéderait la somme de 2 880 euros HT qui lui a été allouée à ce titre par SNCF Réseau dans la décision prise sur le mémoire de réclamation.

13. En sixième lieu, la réalisation des travaux d'installation électrique et d'essais par un tiers concomitamment aux travaux du groupement afin de limiter les conséquences du retard pris sur le chantier avant la réouverture de la ligne, ne révèle par elle-même aucune faute du maître d'ouvrage, et aucun préjudice pour le groupement, qui ne fournit aucune précision sur les éventuelles conséquences de cette situation, notamment sur le retard qui aurait pu en résulter, et ne chiffre d'ailleurs pas sa demande sur ce point.

14. En septième lieu, les pièces produites par SNCF Réseau, établissent, ainsi que les premiers juges l'ont relevé à juste titre au point 9 de leur jugement, que les personnels affectés par le groupement à la pose de l'appareil de voie BS 911 entre les 6 et 13 novembre 2017, après le dégarnissage du ballast, n'étaient pas qualifiés pour cette tâche. Le groupement n'est donc pas fondé à demander à être indemnisé à raison des deux jours de retard qu'il soutient avoir subis en raison d'une faute de SNCF Réseau lors de cette opération.

15. En huitième lieu, la découverte d'amiante initialement non détectée dans l'étanchéité du tablier du pont-rail situé au point kilométrique 23-144 qui devait de toute façon être remplacé en raison de la présence d'amiante dans la peinture des poutrelles, n'a, ainsi que les premiers juges l'ont relevé à bon droit au point 10 de leur jugement, conduit à aucune complexification de la méthode d'intervention et à aucun retard, et ne révèle aucune faute et aucun préjudice. Le groupement ne fait état d'aucun argument de nature à remettre en cause ces motifs qu'il y a lieu d'adopter.

16. En dernier lieu, aux termes de l'article 3.4 du CPS : « le nombre de journées d'intempéries prévisibles est fixé à 7 jours. Au-delà de ce nombre de journées d'intempéries prévisibles, et par dérogation à l'article 20.22 du CCCG Travaux, les journées d'intempéries, le cas échéant, ne pourront donner droit à un délai supplémentaire (...) ». Ces stipulations font obstacle à ce qu'ainsi que le groupement le demande, les quatre-vingt-six jours de pluie et les deux jours de neige dont il fait état, soient déduits des périodes à raison desquelles SNCF Réseau a appliqué les pénalités de retard. Les relevés météorologiques qu'il produit, ne permettent pas de regarder ces évènements comme imprévisibles ou exceptionnels, ou comme révélant une faute de SNCF Réseau, de nature à engager sa responsabilité.

17. Il résulte de ce qui précède que le groupement n'est pas fondé à rechercher la responsabilité de SNCF Réseau, à raison des retards et des autres préjudices qu'il estime avoir subis. Sur les travaux supplémentaires :

18. En premier lieu, le groupement ne produit aucune pièce de nature à établir que la réalisation de joints isolants collés en gare de Saujon aurait nécessité la mobilisation d'une équipe spécialisée et de moyens matériels pendant huit jours, plutôt que pendant une journée ainsi que SNCF Réseau l'a admis en lui allouant dans sa décision prise sur le mémoire de réclamation la somme de 2 500 euros HT qu'elle demande pour chaque jour.

19. En second lieu, le groupement ne produit aucune pièce de nature à établir la réalité des travaux supplémentaires sur les platelages de passages à niveau et des travaux de clouage supplémentaires, à raison desquels il demande à être rémunéré sans même préciser pour quel montant. Sur les prix nouveaux :

20. Les tableaux chiffrés annexés au projet de décompte final, établis par le groupement lui-même, qui ne sont assortis d'aucune pièce justificative aussi bien sur les quantités que sur les coûts, ne permettent pas de retenir que les prestations rémunérées par des prix nouveaux excéderaient le montant de 267 184,06 euros HT admis par SNCF Réseau dans le décompte général par référence au bordereau de prix unitaires, et s'élèveraient à 2 108 061,53 euros HT. Sur les indemnités mises à la charge du groupement par SNCF Réseau : En ce qui concerne la résiliation du marché pour faute :

21. En premier lieu, aux termes de l'article 80, « Mesures coercitives », du CCCG Travaux : « 80.1 A l'exception des cas prévus au paragraphe 2 de l'article 82, lorsque l'entrepreneur ne se conforme pas aux stipulations du marché ou aux ordres de service, la personne responsable du marché le met en demeure d'y satisfaire dans un délai déterminé, par une décision qui lui est notifiée par écrit. / Ce délai, sauf le cas d'urgence, n'est pas inférieur à quinze jours à compter de la date de notification de la mise en demeure. / 80.2 Si l'entrepreneur n'a pas déféré à la mise en demeure, une mise en régie peut être ordonnée ou la résiliation du marché peut être décidée dans les conditions définies aux articles 81 à 83. » Son article 82.62 stipule que : « Le maître de l'ouvrage peut prononcer la résiliation du marché, après mise en demeure préalable restée infructueuse, lorsque l'entrepreneur ne se conforme pas aux stipulations du marché ou aux ordres de service, comme indiqué au paragraphe 2 de l'article 80. »

22. Si le groupement conteste la régularité de la résiliation du marché pour faute notifiée le 11 octobre 2018, il ne conteste pas que SCNF Réseau l'a, le 27 août précédent alors que le délai global d'exécution était expiré depuis près d'un mois, mis en demeure d'achever sous quinze jours les travaux dont une liste non exhaustive figurait en annexe. Il n'est en tout état de cause pas fondé à faire état de l'ampleur des travaux restant à réaliser pour se plaindre de la brièveté de ce délai, alors que le retard de quinze jours lié au changement de méthodologie décidé par SNCF Réseau, mentionné au point 7 ci-dessus, a été compensé par l'augmentation des durées journalières de travail qui lui a été accordée en conséquence pendant dix semaines en février et en mars 2018, et que le retard dans les travaux lui était donc imputable. Il ne saurait utilement faire valoir que les travaux restant à réaliser selon la mise en demeure du 27 août 2018 excédaient ceux qui avaient été mentionnés dans une précédente mise en demeure datée du 25 mai précédent. Il ne conteste d'ailleurs pas que la liste actualisée des travaux lui avait déjà été communiquée dans des messages des 1er et 3 août précédents.

23. En deuxième lieu, le groupement ne saurait utilement contester la mise en demeure du 27 août 2018 en ce qu'elle mentionne qu'il a abandonné le chantier entre le 21 et le 29 mai 2018. La réalité de cet abandon est en tout état de cause établie par les constats d'huissier produits par SNCF Réseau. Il avait d'ailleurs justifié une première mise en demeure le 25 mai précédent.

24. En troisième lieu, le groupement ne conteste pas ne pas avoir réalisé les travaux mentionnés dans la mise en demeure du 27 août 2018, dans le délai de quinze jours qui lui était imparti. Il ne démontre pas s'être trouvé dans l'impossibilité de réaliser ces travaux du fait de la désorganisation du chantier, ou de l'insuffisance des plages horaires dont il disposait et des moyens déployés par SNCF Réseau, même s'il est vrai que la société Aquitaine Rail a bénéficié de plages horaires et de moyens plus importants dans le cadre du marché de substitution qui lui a été attribué. Il ne saurait par ailleurs faire état de l'absence de réponse de SNCF Réseau à ses propositions de planning faites aux mois de juin et de juillet 2018, et de divers incidents antérieurs à la mise en demeure du 27 août 2018. Il ne saurait enfin faire état de l'absence de réception partielle des travaux ou d'état des lieux contradictoire lorsque SNCF Réseau a repris possession de la ligne, pour soutenir qu'il n'avait pas connaissance des travaux restant à réaliser avant la mise en demeure du 25 mai 2018.

25. Il résulte de ce qui précède que le groupement n'est pas fondé à contester la régularité et le bien-fondé de la résiliation au regard des stipulations citées ci-dessus. En ce qui concerne le montant des indemnités :

26. Aux termes de l'article 84.1 du CCCG : « (...) En cas de résiliation aux frais et risques de l'entrepreneur, il est en outre passé des marchés avec d'autres entrepreneurs pour l'achèvement des travaux. Le maître de l'ouvrage notifie à l'entrepreneur dont le marché est résilié sa décision d'exécution par défaut et lui fait part des noms des entrepreneurs titulaires des nouveaux marchés. / L'entrepreneur est autorisé à suivre l'exécution des nouveaux marchés passés à ses frais et risques sans pouvoir entraver les ordres du maître d'œuvre. Il peut cependant émettre des réserves motivées sur l'exécution des travaux. »

27. Pour ramener à 998 270,27 euros HT les indemnités mises à la charge du groupement à la suite de la résiliation dans le décompte général, le tribunal administratif a estimé que SNCF Réseau n'avait, à l'exception de certains marchés conclus avec les sociétés Aquitaine rail (pour un montant de 688 873,52 euros HT), Signalisation 17 (43 584 euros HT) et BTPS (265 812,75 euros HT), pas notifié au groupement les marchés de substitution à raison desquels ces indemnités avaient été appliquées, et n'établissait pas la réalité des autres dépenses mises à la charge du groupement.

28. En premier lieu, la société SNCF Réseau soutient avoir notifié au groupement trois autres marchés de substitution passés avec la société Aquitaine rail pour 561 662,07 euros HT et pour 669 981,09 euros HT, et avec la société STTP pour 780 euros HT. Si elle soutient en particulier avoir notifié le premier de ces marchés au groupement le 10 février 2019, qui était un dimanche, il résulte de l'accusé de réception postal qu'elle produit, que cette notification n'est intervenue que le 13 février, alors que les travaux devaient débuter le 11 février. De même, l'accusé de réception postal qu'elle produit à propos du second

marché conclu avec la société Aquitaine rail, fait apparaitre une réception le 3 décembre 2018, alors que les travaux devaient commencer dans la nuit du 2 au 3 décembre. Enfin, l'accusé de réception postal produit à propos du marché conclu avec la société STTP fait apparaitre une réception le 19 juillet 2019, alors qu'au vu de la facture datée du 9 mai 2019, les prestations étaient déjà exécutées. Ainsi, la société SNCF Réseau n'apporte pas la preuve qui lui incombe, de ce que la notification de ces marchés serait intervenue avant leur mise à exécution, et n'est donc n'est pas fondée à demander que le jugement du tribunal administratif soit réformé en ce qu'il a déchargé le groupement des indemnités mises à sa charge à raison de ces trois marchés.

29. En deuxième lieu, la société SNCF Réseau ne produit aucune pièce de nature à établir que les autres marchés de substitution à raison desquels des indemnités ont été mises à la charge du groupement, lui auraient été notifiés. De plus, ainsi que les premiers juges l'ont estimé à bon droit, les pièces qu'elle produit, sont insuffisantes pour établir la réalité des autres dépenses qu'elle a mises à la charge du groupement.

30. En troisième lieu, si SNCF Réseau a, par un courrier daté du 29 novembre 2018, reçu le 3 décembre 2018, notifié au groupement le marché de substitution passé avec la société Signalisation 17 pour un montant de 27 490 euros HT, il résulte de ce courrier que les prestations de cette société devaient débuter dans la nuit du 2 au 3 décembre. De même, les travaux du marché passé avec la société BTPS pour un montant de 265 812,75 euros HT, notifié par un courrier daté du 24 septembre 2019, reçu le 1er octobre suivant, devaient commencer précisément le 24 septembre 2019. Le groupement est donc fondé à soutenir que la société SNCF Réseau n'établit pas lui avoir notifié ces marchés avant leur mise à exécution, et à demander à être déchargé des indemnités mises à sa charge en conséquence.

31. En quatrième lieu, SNCF Réseau établit avoir, par un courrier daté du 24 septembre 2019, reçu le 1er octobre suivant, notifié au groupement les marchés de substitution conclus avec les sociétés Aquitaine rail, pour un montant de 688 873,52 euros HT, et Signalisation 17, pour un montant de 17 910 euros HT, dont les prestations devaient selon ce courrier débuter le 7 octobre 2019, après la notification. Si le groupement fait valoir que SNCF Réseau ne lui a pas communiqué les documents permettant le suivi et le contrôle de ces marchés, il ne soutient pas l'avoir saisi d'une demande en ce sens. De plus, il ne conteste pas sérieusement que les prestations qui ont été confiées aux entreprises concernées relevaient du marché résilié, ainsi que l'annexe 1 du décompte général l'établit en précisant les prestations réalisées par le groupement et celles qui ont fait l'objet d'un marché de substitution. Enfin, le groupement n'est pas fondé à se plaindre de ce que, dans le décompte, SNCF Réseau a mis à sa charge la totalité des montants des marchés de substitution, alors qu'il a aussi pris en compte, en faveur du groupement, une somme totale de 389 257,62 euros HT au titre du « sous total métrés des travaux substitués par d'autres marchés ». Il n'est donc pas fondé à demander à être déchargé des indemnités mises à sa charge à raison des marchés passés avec les sociétés Aquitaine rail (688 873,52 euros HT) et Signalisation 17 (17 910 euros HT).

32. En dernier lieu, il est constant que la société SNCF Réseau a, dans le décompte général, mis à la charge du groupement une indemnité de 79 073,58 euros, non soumise à la TVA, en compensation de la somme de même montant qu'elle estimait devoir verser directement à l'un de ses sous-traitants. Il résulte ensuite de la décision prise par la société SNCF Réseau sur le mémoire de réclamation et du décompte général actualisé en conséquence qu'elle a établi à la demande de la Cour, qu'elle a décidé de verser cette somme au groupement en lui demandant de « traiter loyalement (son) sous-traitant », et a donc renoncé à l'indemnité appliquée dans le décompte général. Compte tenu de cette décision, la société SNCF Réseau, qui ne conteste pas avoir versé la somme de 79 073,58 euros au groupement, et n'allègue pas avoir versé une somme de même montant au sous-traitant du groupement, n'est pas fondée à demander qu'elle soit déduite du métré des prestations du marché.

33. Il résulte des points 26 à 32 que les indemnités mises à la charge du groupement doivent être ramenées à 706 783,52 euros HT. Sur les pénalités :

34. En premier lieu, il résulte de l'instruction que, contrairement à ce que soutient le groupement, les pénalités JD1 bis (200 euros), JD2 (11 300 euros), JD3 (610 euros), J4 (84 035 euros), J5 (67 200 euros) et J7 (46 200 euros), ont été appliquées à raison de retards dans la remise de documents différents, décomptés à partir de dates différentes. Le groupement n'est donc en tout état de cause pas fondé à contester ces pénalités en invoquant le principe « non bis in idem ». Compte tenu de l'augmentation des durées journalières de travail qui lui a été accordée en conséquence du retard de quinze jours, mentionné au point 7 ci-dessus, pendant dix semaines en février et en mars 2018, il n'est pas fondé à faire état de ce retard pour contester la pénalité J1, pour non-respect du délai global J1 (75 000 euros) et les pénalités J4, J5, J7 et J8 (364 375 euros) pour non-respect des autres délais, dont les montants n'ont d'ailleurs été retenus qu'à hauteur de 5 % pour les pénalités J4, J5, J7, et pour moitié s'agissant de la pénalité J8. Il n'est pas davantage fondé à faire valoir que ce retard de quinze jours l'aurait contraint à réaliser une partie de ses travaux après la reprise de la circulation sur la ligne le 12 avril 2018, alors que la pénalité J1 n'a été appliquée qu'à partir du 29 juillet 2018, et que les pénalités J4, J5, J7 et J8 n'ont été appliquées que jusqu'au 12 avril 2018. Les autres moyens qu'il soulève devant la Cour pour contester les l'ensemble des pénalités pour non-respect des délais (1 519 465 euros), pour non-respect des jalons documentaires (12 110 euros) et pour non-respect du contrôle de la maitrise d'œuvre (15 500 euros) doivent être écartés par adoption des motifs retenus par les premiers juges au point 19 de leur jugement.

35. En deuxième lieu, aux termes de l'article 8.2.2, « Moyens ferroviaires maximum fournis par le Maître de l'ouvrage », du cahier des prescriptions spéciales (CPS) : « En cas de non levée de la tranche optionnelle, dans le cadre des travaux définis à l'article 1 du présent CPS, le Maître de l'Ouvrage mettra gratuitement à la disposition de l'entrepreneur un nombre maximum de 20 trémies D12 disponibles uniquement sur deux mois : février et Mars 2018 ». L'entrepreneur s'il le juge utile pour la bonne exécution de ces travaux, devra prévoir les moyens ferroviaires complémentaires. » Aux termes de l'article 11.2 du même cahier : « (...) « Pénalités pour non restitution de wagons du parc d'infrastructure : Si l'Entrepreneur ne restitue pas les wagons mis à sa disposition une pénalité de 74€ par période de 24 heures et par wagon est appliquée (...) ». Si les deux factures produites par la société SNCF Réseau, qui lui ont été délivrées par Infrarail, établissent les dates auxquelles vingt wagons ont été mis à sa disposition par Infrarail, elles ne permettent pas de déterminer la date à laquelle ces wagons ont été mis à la disposition du groupement, et celle de leur restitution par le groupement. La société SNCF Réseau ne produit aucune autre pièce de nature à établir le retard sanctionné par la pénalité JA8, maintenue dans la décision prise sur son mémoire de réclamation pour un montant de 241 240 euros. Le groupement est donc fondé à demander à être déchargé de cette pénalité.

36. En troisième lieu, en appel, le groupement ne conteste pas que la société SNCF Réseau démontre, en produisant, pour la première fois devant la Cour, les fiches d'incident de sécurité, le bien-fondé des pénalités pour non-respect de la sécurité (JS2) appliquées pour un montant total de 12 500 euros. La société SNCF Réseau est donc fondée à demander que le jugement du tribunal administratif soit réformé en ce qu'il a déchargé le groupement de ces pénalités.

37. En quatrième lieu, aux termes de l'article 22.1 du CCCG : « (...) En cas de résiliation du marché, les pénalités sont appliquées jusqu'à la date d'effet de la résiliation (...) ». Aux termes de l'article 83.3 de ce cahier : « (...) Les décisions de résiliation ne sont pas exclusives de l'application des pénalités et retenues. » Aux termes de l'article 11.2 du CPS : « (...) Pénalités en cas de soudure aluminothermique des rails non conforme : Les dispositions de l'article 10 du livret 1.12 du cahier des prescriptions communes (CPC) s'appliquent : -1 500€ si la soudure est remplacée par l'Entrepreneur -2 500€ si la soudure est remplacée par SNCF (...) ». Aux termes de l'article 10 du livret 1.12 du CPC, dans sa rédaction du 8 juin 2012, applicable en l'espèce : « L'existence de soudures défectueuses, refusées ou avariées pendant le délai de garantie, donne lieu à la facturation à l'Entrepreneur d'une pénalité pouvant être incluse dans le CPS concerné avec un montant forfaitaire minimum de : / de 1500,00 €uros si la soudure est remplacée par l'entreprise, / de 2500,00 €uros si la soudure est remplacée par la SNCF. »

38. Contrairement à ce qu'ont estimé les premiers juges, la réalité des onze soudures non conformes, à raison desquelles SNCF Réseau a appliqué des pénalités (JA6) pour un montant total de 16 500 euros HT, soit 19 800 euros TTC, est établie par le récapitulatif des travaux en annexe 1 au décompte général, et n'est d'ailleurs pas sérieusement discutée par le groupement. De plus, contrairement à ce que soutient le groupement, les stipulations citées ci-avant ne prévoient pas seulement le principe de ces pénalités, mais en fixent le montant. Le groupement ne saurait d'ailleurs contester ces mêmes pénalités en invoquant l'article 13 du livret 1.12 du CPC, dans sa rédaction du 22 février 2019. Il ne saurait davantage faire état des indemnités qu'il a dû verser à SNCF Réseau à raison des travaux de reprise réalisés à ses frais et risques dans le cadre des marchés de substitution, cette indemnisation ne faisant pas obstacle à l'application des pénalités prévues à l'article 11.2 du CPS et à l'article 10 du livret 1.12 du CPC. La société SNCF Réseau est donc fondée à demander que le jugement du tribunal administratif soit réformé en ce qu'il a déchargé le groupement de ces pénalités.

39. En dernier lieu, il est constant que la société SNCF Réseau a, dans sa décision prise sur le mémoire de réclamation, renoncé à la pénalité pour méconnaissance des obligations environnementales (JA12), qui avait été appliquée dans le décompte général.

40. Il résulte des points 34 à 39 que les pénalités mises à la charge du groupement pour un montant de 1 817 315 euros HT dans la décision prise sur le mémoire de réclamation, confirmé par le tribunal administratif à hauteur de 1 788 315 euros HT, doivent être ramenées à 1 576 075 euros HT, soit 1 579 375 euros TTC. Sur le solde du marché :

41. Il résulte de ce qui précède que le solde HT du marché s'établit à 323 049,20 euros HT, compte tenu du montant total admis par SNCF Réseau dans la décision prise sur le mémoire de réclamation, soit 8 574 230, 57 euros HT, des indemnités dues à SNCF Réseau, soit 706 783,52 euros HT, des pénalités pour soudures non conformes de 16 500 euros HT et des acomptes, soit 7 527 897,85 euros HT. Compte tenu de la TVA (64 609 euros) et des pénalités non soumises à la TVA (1 559 575 euros, dont 1 018 000 euros appliqués dans les acomptes) ainsi que des indemnités d'immobilisation non soumises à la TVA admises par SNCF Réseau dans sa décision prise sur le mémoire de réclamation (9 145,82 euros), le solde TTC s'établit à – 144 770 euros TTC en faveur de SNCF Réseau.

42. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin d'ordonner une expertise, que le groupement est seulement fondé à demander que la condamnation que le tribunal administratif de Paris a prononcée à son encontre à hauteur de 606 776,79 euros TTC, soit ramenée à 144 770 euros TTC. Sur les intérêts et la capitalisation :

43. La société SNCF Réseau a droit aux intérêts au taux légal sur la somme de 144 770 euros à compter du 26 janvier 2022, ainsi qu'elle le demande.

44. La société SNCF Réseau a demandé la capitalisation des intérêts devant le tribunal administratif le 14 octobre 2022. Ainsi, elle a droit à la capitalisation des intérêts à compter du 26 janvier 2023, date à laquelle était due une année d'intérêt, ainsi qu'à chaque échéance annuelle suivant cette date.

45. Il résulte de ce qui a été dit ci-dessus que le surplus des conclusions de la requête de SNCF Réseau doit être rejeté. Sur les conclusions présentées sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

46. Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit aux conclusions présentées sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

DÉCIDE :

Article 1er : Les sociétés Eiffage rail, Eiffage génie civil, ERS et Eiffage génie civil infra linéaires sont condamnées solidairement à verser à la société SNCF Réseau la somme de 144 770 euros TTC avec intérêts au taux légal à compter du 26 janvier 2022. Les intérêts échus à la date du 26 janvier 2023 puis à chaque échéance annuelle à compter de cette date seront capitalisés à chacune de ces dates pour produire eux-mêmes intérêts.

Article 2 : Le jugement n° 2208781/4-1 du tribunal administratif de Paris du 16 novembre 2023 est réformé en ce qu'il a de contraire à l'article 1er.

Article 3 : Le surplus des conclusions des parties est rejeté.

Article 4 : Le présent arrêt sera notifié aux sociétés Eiffage rail, venant aux droits de la société Eiffage Pichenot et de la société Eiffage rail, Eiffage génie civil, ERS et Eiffage génie civil infra linéaires, venant aux droits de la société Forézienne d'entreprises, et SNCF Réseau. Délibéré après l'audience du 15 octobre 2026, à laquelle siégeaient : - Mme Bonifacj, présidente de chambre, - M. Niollet, président-assesseur, - Mme Naudin, première conseillère. Rendu public par mise à disposition au greffe, le 6 novembre 2026. Le rapporteur, J-C. NIOLLET La présidente, J. BONIFACJ La greffière, S. CHOUIEB 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.