

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE POITIERS**

**N° 2401136**

---

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

SA SNCF RESEAU

---

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

M. Luc Campoy  
Juge des référés

---

Le juge des référés

Ordonnance du 4 juin 2024

---

54-035-04  
71-02-01-02  
C

Vu la procédure suivante :

Par une requête enregistrée le 4 mai 2024, la société anonyme (SA) SNCF Réseau, représentée par Me Hansen, demande au juge des référés :

1°) d'ordonner, sur le fondement de l'article L. 521-3 du code de justice administrative, au département de la Charente-Maritime, à la commune de La Rochelle et à la communauté d'agglomération de La Rochelle de réaliser ou de faire réaliser toutes mesures conservatoires nécessaires à la mise en sécurité du pont de Tasdon, telles notamment que celles exposées dans les rapports réalisés par la SARL Asteke et la SAS SCE, dans un délai d'un mois à compter de la notification de l'ordonnance à intervenir sous astreinte de 5 000 euros par jour de retard ;

2°) de mettre à la charge du département de la Charente-Maritime, de la commune de La Rochelle et de la communauté d'agglomération de La Rochelle, chacun, une somme de 3 000 euros chacun en application des dispositions de l'article L.761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- les conditions d'utilité et d'urgence posées par l'article L. 521-3 du code de justice administrative sont satisfaites dès lors qu'il résulte des différents rapports réalisés à la demande du département de la Charente-Maritime qu'il existe un risque imminent de rupture de l'ouvrage, lequel entraîne, d'une part, un risque à la sécurité des personnes, agents et usagers du service public ferroviaire et, d'autre part, un risque pour la continuité du service public ferroviaire ;

- aucune contestation sérieuse ne peut être opposée aux mesures demandées dès lors que la situation de péril grave, liée à l'état de l'ouvrage, n'est pas contestée, que ces mesures ne font obstacle à aucune décision administrative qui aurait été prise par son propriétaire ou son

gestionnaire et que la question de la propriété du pont de Tasdon a été tranchée par un arrêt devenu définitif de la cour administrative d'appel de Bordeaux n° 20BX00015 du 16 juillet 2021.

Par un mémoire en défense enregistré le 13 mai 2024, le département de la Charente-Maritime, représenté par Me Drouineau, conclut au rejet de la requête et demande que soit mise à la charge de la SA SNCF Réseau une somme de 3 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Il soutient que :

- la requête est irrecevable en ce que les effets des mesures demandées peuvent être obtenus par la procédure de référé de l'article L. 521-1 du code de justice administrative ;

- la condition d'urgence posée par l'article L. 521-3 du code de justice administrative n'est pas satisfaite dès lors que la SA SNCF Réseau a connaissance de la dégradation du pont de Tasdon depuis 2010 ;

- il existe des contestations sérieuses quant à l'obligation qui lui incombe d'entretenir le pont de Tasdon ; son président a, par un arrêté du 27 juin 2003, procédé au transfert de gestion de la route départementale n° 937 à la commune de La Rochelle ; la décision de la cour administrative d'appel de Bordeaux dont se prévaut la société requérante n'a pas autorité de chose jugée en ce qui le concerne ; en application des dispositions du III de l'article L. 2123-11 du code général de la propriété des personnes publiques, le pont de Tasdon a fait l'objet, par un arrêté du 22 juillet 2020, d'un recensement parmi les ouvrages d'art rétablissant une voirie routière, interrompus par une voie du réseau ferré national, et ne faisant pas l'objet d'une convention visée aux articles L. 2123-9, R. 2123-9 et R. 2123-20 du code général de la propriété des personnes publiques.

Par un mémoire en défense enregistré le 17 mai 2024, la commune de La Rochelle et la communauté d'agglomération de La Rochelle, représentées par Me Brossier, concluent, à titre principal, au rejet de la requête et, à titre subsidiaire, au rejet de ses conclusions concernant le délai d'exécution des mesures demandées et l'astreinte et demande, en tout hypothèse, que soit mise à la charge de la SA SNCF Réseau la somme de 2 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- la requête est irrecevable en ce que la commune de La Rochelle et la communauté d'agglomération de La Rochelle ont, à plusieurs reprises, refusé d'entretenir le pont de Tasdon et que les mesures sollicitées font, de la sorte, obstacle à l'exécution de ces décisions administratives ; la requête est également irrecevable en ce que l'effet des mesures demandées peut être obtenu par la procédure de référé régie par l'article L. 521-1 du code de justice administrative ;

- la condition d'urgence posée par l'article L. 521-3 du code de justice administrative n'est pas satisfaite dès lors que la SA SNCF Réseau a connaissance de la dégradation du pont de Tasdon depuis 2010 et qu'en toute hypothèse, le rapport établi par la SARL Asteke n'évoque à aucun moment un risque d'effondrement à très court terme de l'ouvrage ; en outre, depuis que ce rapport a été remis, les conditions d'exploitation de l'ouvrage ont été modifiées par la commune qui a décidé de fermer le pont de Tasdon à la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes, puis, d'y interdire la circulation de tous les véhicules motorisés, en dehors des deux roues, et enfin de faire poser des filets de protection afin de sécuriser les usagers de la voie publique située en

contrebas ; ces mesures de protection ont été complétées par la SA SNCF Réseau qui a également réalisé des travaux de pose de filets de protection en sous-face de l'ouvrage afin de préserver la sécurité des usagers du transport ferroviaire et de son personnel ; ces mesures de protection ont été jugées suffisantes par le préfet de la Charente-Maritime ; l'urgence est d'autant moins avérée que le préfet de la Charente-Maritime a décidé de mandater le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) pour procéder à une analyse de risques dans l'hypothèse du maintien de la fermeture à la circulation ;

- il existe des contestations sérieuses quant à l'obligation qui leur incombe d'entretenir le pont de Tasdon ; contrairement à ce que soutient le département, l'article 18 de la loi du 13 mars 2004, qui emporte transfert des routes nationales aux départements, avec transfert des servitudes, droits et obligations, implique que le département de la Charente-Maritime a été substitué à l'Etat à compter du 1er janvier 2008 dans l'ensemble des droits et obligations liés aux routes qui lui ont été transférées en pleine propriété ; l'arrêté du 27 juillet 2003 du président du conseil général de la Charente-Maritime n'a fait que transférer à la commune de La Rochelle la gestion de la seule route départementale n° 937, ni le département, ni la commune n'ayant donné leurs accords pour que le transfert de gestion de la RD 937 porte également sur le pont de Tasdon ; à supposer même que ce transfert de gestion ait porté sur le pont de Tasdon, l'obligation d'entretien qui en découle pour la commune de La Rochelle ne concerne pas les mesures conservatoires sollicitées par la SA SNCF Réseau, qui sont liées à la sous-face du pont de Tasdon et sa structure métallique et concernent ainsi des travaux qui ne relèvent pas de la simple obligation d'entretien à la charge du gestionnaire ; la circonstance que l'arrêté du 22 juillet 2020 portant recensement des ouvrages d'art et de rétablissement, a prévu, sans remettre en cause le principe de l'appartenance de l'ouvrage au propriétaire de la voie portée, que ces ouvrages feraient l'objet de conventions entre les propriétaires des voies et le gestionnaire de l'infrastructure de transport est inopérante ; la voie supportée par le pont de Tasdon ne constitue pas, en toute hypothèse, une voie d'intérêt communautaire relevant de la compétence de la communauté d'agglomération de La Rochelle ; la SA SNCF Réseau, qui n'est pas partie à la convention de transfert de gestion entre le département de la Charente-Maritime et la commune de La Rochelle, n'est pas fondée à demander au juge des référés de prononcer une injonction à l'encontre de la commune de La Rochelle qui n'est pas propriétaire de l'ouvrage en cause ;

- les mesures demandées ne présentent pas d'utilité ; le remplacement de certains des éléments de structures et la mise en œuvre de nombreuses zones de réparation par ajouts de pièces de renforts aura pour conséquence d'alourdir l'ouvrage en poids, ce qui implique d'analyser les conséquences de cet alourdissement avant de valider la mise en œuvre des actions de sécurisation, ce, d'autant plus que les conditions d'exploitation de l'ouvrage ont été modifiées par la commune qui a pris des mesures afin de parer au détachement des blocs en sous-face et que le CEREMA doit procéder à une analyse de risques dans l'hypothèse du maintien de la fermeture à la circulation ; de plus, enjoindre aux défendeurs de réaliser des mesures conservatoires nécessaires à la mise en sécurité du pont de Tasdon implique des coûts importants pour un allongement limité de la durée de vie de l'ouvrage puisque toutes les parties s'accordent pour engager la démolition et la reconstruction de l'ouvrage ;

- les mesures conservatoires préconisées par le rapport de la SARL Asteke, n'ont pas, compte tenu de leur nature et de leur coût, un caractère provisoire et échappent de la sorte à la compétence du juge des référés.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code général des collectivités territoriales ;
- le code de la voirie routière ;
- le code général de la propriété des personnes publiques ;
- le code de justice administrative.

Le président du tribunal a désigné M. Campoy, vice-président, pour statuer sur les demandes de référé.

Considérant ce qui suit :

1. Il résulte de l'instruction que, lors d'une visite effectuée le 29 avril 2010, les services techniques de Réseau Ferré de France, devenu l'établissement public SNCF Réseau au 1er janvier 2015, puis la société anonyme (SA) SNCF Réseau au 1er janvier 2020, ont constaté l'instabilité de blocs de béton en sous-face du tablier du pont de Tasdon, lequel supporte la route départementale (RD) n° 937 et enjambe, à la fois, la voie ferrée et le parc de stationnement de la gare de La Rochelle (Charente-Maritime) ainsi que la rue Anita Conti et une piste cyclable. De premières mesures conservatoires ont alors été mises en œuvre par la SNCF consistant en la purge des éléments de béton instables en sous-face du tablier et la passivation des aciers mis à nu, afin d'assurer la sécurisation de l'ouvrage. L'état du pont ayant continué de se dégrader, le département de la Charente-Maritime a fait établir un rapport d'inspection détaillée avec diagnostic des désordres par la SARL Asteke ainsi qu'une étude de portance par la SAS SCE. A la suite du dépôt de ce rapport et de cette étude, au cours du mois d'octobre 2023, la SA SNCF Réseau a fait réaliser des travaux de pose de filets de protection en sous-face de l'ouvrage, afin de préserver la sécurité des usagers du transport ferroviaire et de son personnel des chutes de béton, tandis que la commune de La Rochelle a décidé, le 1er novembre 2023, de fermer le pont de Tasdon à la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes, puis, le 28 mars 2024, de l'interdire à la circulation de tous les véhicules motorisés, en dehors des cycles et deux roues, et enfin, au mois d'avril 2024, de faire poser des filets de protection afin de sécuriser les usagers de la voie publique et la piste cyclable situées en contrebas du pont. La SA SNCF Réseau, qui estime ces mesures insuffisantes pour assurer la sécurité des usagers et des tiers à l'ouvrage, demande au juge des référés, saisi sur le fondement de l'article L. 521-3 du code de justice administrative, d'ordonner au département de la Charente-Maritime, à la commune de La Rochelle et à la communauté d'agglomération de La Rochelle de réaliser ou de faire réaliser, toutes mesures conservatoires supplémentaires nécessaires à la mise en sécurité du pont de Tasdon, telles notamment que celles exposées dans les rapports réalisés par la SARL Asteke et la SAS SCE, dans un délai d'un mois à compter de la notification de l'ordonnance à intervenir, sous astreinte de 5 000 euros par jour de retard.

Sur la fin de non-recevoir opposée par le département de la Charente-Maritime, la commune de la Rochelle et la communauté d'agglomération de La Rochelle :

2. D'une part, saisi sur le fondement de l'article L. 521-3 d'une demande qui n'est pas manifestement insusceptible de se rattacher à un litige relevant de la compétence du juge administratif, le juge des référés peut prescrire, à des fins conservatoires ou à titre provisoire, toutes mesures que l'urgence justifie, notamment sous forme d'injonctions adressées à l'administration, à la condition que ces mesures soient utiles et ne se heurtent à aucune contestation sérieuse. En raison du caractère subsidiaire du référé régi par l'article L. 521-3, le juge saisi sur ce fondement ne peut prescrire les mesures qui lui sont demandées lorsque leurs effets pourraient être obtenus par les procédures de référé régies par les articles L. 521-1 et L. 521-2. Il ne saurait faire obstacle à l'exécution d'une décision administrative, même celle refusant la mesure demandée, à moins qu'il ne s'agisse de prévenir un péril grave.

3. En l'espèce, le courrier en date du 10 novembre 2023 dans lequel le président du conseil départemental de la Charente-Maritime indiquait à la SA SNCF Réseau qu'il contestait l'arrêt de la cour administrative d'appel de Bordeaux n°20BX00015 du 16 juillet 2021 faisant état de la propriété du pont de Tasdon par le département de la Charente-Maritime, dans le cadre de la procédure contentieuse opposant la SNCF à la commune de La Rochelle en ce qui concerne le règlement des mesures conservatoires prises par la SNCF en 2010, n'a ni pour objet, ni pour effet, de refuser de réaliser les mesures conservatoires préconisées par la SARL Asteke et la SAS SCE. De la même manière, le courrier de la commune de La Rochelle en date du 20 décembre 2023, qui est d'ailleurs adressé à la présidente du conseil départemental de la Charente-Maritime et pas à la SA SNCF Réseau, n'a pas non plus pour objet ou pour effet de refuser de prendre en charge de telles mesures, mais d'indiquer au département que celles-ci incombent à ce dernier. Par suite, les fins de non-recevoir tirées de ce que les mesures demandées par la SA SNCF Réseau feraient obstacle à l'exécution des décisions administratives que révéleraient ces deux courriers, ne peuvent, en tout état de cause, être accueillies.

4. D'autre part, pour prévenir ou faire cesser un dommage dont l'imputabilité à des travaux publics ou à un ouvrage public ne se heurte à aucune contestation sérieuse, le juge des référés peut, sur le fondement des dispositions de l'article L. 521-3 du code de justice administrative, enjoindre au responsable du dommage de prendre des mesures conservatoires destinées à faire échec ou mettre un terme aux dangers immédiats présentés par l'état de l'immeuble. Si, dans ce cadre, le juge des référés ne doit pas faire obstacle à l'exécution d'une décision administrative, la circonstance que le responsable du dommage, saisi par l'intéressé d'une demande tendant à la réalisation de ces mêmes mesures, l'ait rejetée par une décision expresse ou implicite n'est pas à elle seule de nature à faire obstacle à la mise en œuvre de la procédure prévue par l'article L. 521-3.

5. A supposer même que la commune de la Rochelle et la communauté d'agglomération de La Rochelle aient, comme elles le soutiennent sans d'ailleurs l'établir, rejeté implicitement ou explicitement les demandes de la SA SNCF Réseau du 21 décembre 2023 et du 14 mars 2024 tendant à ce qu'elles mettent en œuvre les mesures urgentes préconisées par le bureau d'études Asteke, il est constant que ces demandes concernaient des mesures conservatoires destinées à faire échec ou mettre un terme aux dangers immédiats présentés par l'état du pont de Tasdon. Par suite, en application des principes posés au point précédent, le rejet de ces demandes par des décisions expresses ou implicites, à le supposer même établi, ne fait pas obstacle à la mise en œuvre de la procédure prévue par l'article L. 521-3.

Sur les conclusions présentées au titre de l'article L. 521-3 du code de justice administrative :

6. Aux termes de l'article L. 521-3 du code de justice administrative : « *En cas d'urgence et sur simple requête qui sera recevable même en l'absence de décision administrative préalable, le juge des référés peut ordonner toutes autres mesures utiles sans faire obstacle à l'exécution d'aucune décision* ».

7. Saisi sur le fondement de l'article L. 521-3 du code de justice administrative (CJA) d'une demande qui n'est pas manifestement insusceptible de se rattacher à un litige relevant de la compétence du juge administratif, le juge des référés peut prescrire, à des fins conservatoires ou à titre provisoire, toutes mesures que l'urgence justifie, notamment sous forme d'injonctions adressées à l'administration, à la condition que ces mesures soient utiles et ne se heurtent à aucune contestation sérieuse. En particulier le juge des référés, saisi dans ce cadre, peut, pour prévenir ou faire cesser un dommage dont l'imputabilité à des travaux publics ou à un ouvrage public ne se

heurté à aucune contestation sérieuse, enjoindre au responsable du dommage de prendre des mesures conservatoires destinées à faire échec ou mettre un terme à des dangers immédiats.

En ce qui concerne l'utilité et l'urgence des mesures demandées :

8. S'agissant de l'urgence, il résulte du rapport d'inspection réalisé par la SARL Asteke que le pont de Tasdon présente des phénomènes de corrosion avancée sur ses structures métalliques porteuses entraînant des pertes de section résistante des structures sur des parties essentielles de l'ouvrage, ainsi que des dégradations généralisées en sous-face des structures en béton de son tablier avec des fers apparents sur des surfaces importantes et, là encore, des corrosions actives. Ce rapport, ainsi que l'étude de portance réalisée par la SAS SCE, confirment que ces désordres compromettent gravement l'intégrité de l'ouvrage, dont l'étude susmentionnée indique qu'il ne peut plus supporter qu'un trafic de véhicules légers d'un poids inférieur à 3,5 tonnes et qu'il ne peut accueillir de manifestations pédestres de grande ampleur ou la présence d'une foule. Ces constats ne sont pas utilement contestés par le département de la Charente-Maritime, dont la présidente a, elle-même, reconnu la « dangerosité extrême » du pont et demandé sa fermeture le 10 novembre 2023, ni par la commune de La Rochelle et la communauté d'agglomération de La Rochelle qui reconnaissent, dans leurs écritures, l'extrême dégradation de l'ouvrage ainsi que sa dangerosité, lesquelles sont d'ailleurs à l'origine de la mise en place par la commune des restrictions à la circulation des véhicules mentionnées au point 1. Les désordres affectant le pont de Tasdon sont ainsi de nature à entraîner des risques graves et immédiats pour la sécurité publique, tant en ce qui concerne les usagers de l'ouvrage que les tiers à ce dernier et, en particulier, les usagers et les personnels du service public ferroviaire, ainsi que les personnes empruntant la rue Anita Conti ou la piste cyclable situées en contrebas, qui sont à la fois exposés au risque d'effondrement du pont ainsi qu'aux chutes de morceaux de béton en provenance de son tablier. Pour remettre en cause l'urgence résultant de cette situation et s'attachant aux mesures demandées au juge des référés par la SA SNCF Réseau, les défendeurs ne sauraient se prévaloir de ce que cette dernière avait connaissance de la dégradation du pont de Tasdon depuis 2010, dès lors que la situation d'urgence qu'invoque en l'espèce la SNCF n'est pas imputable à son inaction mais aux tergiversations du département et de la commune qui se renvoient, depuis cette date, la responsabilité des travaux nécessaires.

9. S'agissant de l'utilité des mesures demandées, il résulte de l'instruction, d'une part, que si le rapport d'inspection de la SARL Asteke ainsi que les notes du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) du 9 janvier 2024 et du 11 janvier 2024 concluent, de manière concordante, à la nécessité de procéder à la démolition, puis à la reconstruction du pont de Tasdon et confirment que de simples réparations comme celles que réclament la SA SNCF Réseau ne permettront pas de garantir, sur le long terme, l'absence d'évolution des corrosions, et s'il n'est contesté par aucune des parties que la reconstruction de l'ouvrage apparaît comme étant la plus à même de mettre fin aux dangers que présentent cet ouvrage, il ne peut être procédé immédiatement à une telle opération qui nécessite, notamment la mise en œuvre préalable d'une procédure d'attribution d'un marché de conception et réalisation et dont les délais de réalisation sont évalués, par la note du CEREMA du 9 janvier 2024, dans le meilleur des cas, à environ six ans. Compte tenu des risques évoqués au point précédent, il est donc indispensable, dans l'attente de la mise en œuvre de travaux lourds de reconstruction complète du pont ou de remplacement des travées et du tablier métallique du pont, d'engager à court terme des actions de sécurisation de l'ouvrage.

10. D'autre part, il n'est pas contesté que, depuis que le dépôt des rapports de la SARL Asteke et de la SAS SCE, les conditions d'exploitation de l'ouvrage ont été modifiées avec, en particulier, la pose de filets de protection par la commune et la SNCF, qui garantissent désormais

les tiers à l'ouvrage contre les risques de chutes de morceaux de béton du tablier et rendent, de la sorte, inutile la réalisation de celles des mesures du rapport de la SARL Asteke qui consistent précisément en la pose de tels dispositifs de protection

11. En revanche, et même si la fermeture à la circulation de tous les véhicules motorisés du pont de Tasdon, qui, comme il a été dit au point 8 est toujours capable de supporter le trafic des véhicules légers, rend, en principe, inutile la réalisation des mesures provisoires préconisées par la SARL Asteke concernant le remplacement des entretoises supérieures ou la mise en place de supports/renforts soudés au niveau des goussets support d'entretoise ou des renforcements de la partie supérieure de la membrure inférieure ainsi que la dépose des réseaux divers traversant le pont, il ne résulte pas de l'instruction que, comme le préconise la SAS SCE, à la fin du point 7 de son étude de portance, l'ouvrage aurait parallèlement été équipé de gabarits d'entrée, seuls de nature à garantir le respect, par les conducteurs de véhicules motorisés, des restrictions de circulation imposées par la commune, ni de dispositifs permettant, le cas échéant, de fermer l'accès au pont en cas d'afflux massif et non contrôlé de piétons, ce qui, nonobstant les restrictions de circulation prises par la commune, laisse perdurer un danger immédiat pour les usagers de l'ouvrage, autorisés ou non, ainsi que pour les tiers, en cas d'utilisation de ce dernier dans des conditions excédant sa capacité de portance.

12. Enfin, il ne résulte pas non plus de l'instruction que l'administration aurait déjà mis en œuvre celles des mesures préconisées par la SARL Asteke, au 7 du point 10.2 de son rapport, et par la SAS SC, à la fin du point 7 de son étude, qui préconisent, pour la première, l'instrumentation de l'ouvrage afin de contrôler les paramètres et les indicateurs permettant de déceler des dégradations de sa capacité portante et, pour la seconde, la mise en place d'un « monitoring » structurel en mesure d'assurer à la fois le pesage des convois en accès sur l'ouvrage et d'alerter sur une évolution anormale en déplacements ou contraintes des membrures critiques de l'ouvrage, permettant de déclencher la fermeture du trafic en cas de constat de l'aggravation subite des désordres existants, ce qui, là encore, ne permet pas de garantir les usagers et les tiers contre une dégradation subite de la capacité portante de l'ouvrage.

13. Pour contester l'utilité des mesures citées aux points 11 et 12 ci-dessus, les défenseurs ne peuvent utilement se prévaloir de ce que le préfet de la Charente-Maritime n'aurait pas jugé nécessaire de prendre des mesures complémentaires de celles déjà adoptées par la commune de La Rochelle, ni de ce que l'Etat aurait mandaté le CEREMA pour procéder à une analyse de risques dans l'hypothèse du maintien de la fermeture à la circulation, le rapport devant être établi par cet organisme, même s'il est remis comme prévu au cours du mois de juin 2024, n'étant pas, à lui seul, suffisant pour garantir dans l'immédiat la sécurité des usagers du pont et des tiers en cas de dépassement des capacités de l'ouvrage ou de dégradation subite de l'état de ce dernier.

14. Il résulte de ce qui précède que la mise en œuvre des mesures de contrôle d'accès et de surveillance du pont de Tasdon préconisées par la SARL Asteke et la SAS SCE, dont il est fait état aux points 11 et 12 de la présente ordonnance, qui revêtent un caractère réversible et n'ont ainsi qu'un caractère conservatoire, présente, à la fois, un caractère d'utilité et d'urgence.

En ce qui concerne l'existence de contestations sérieuses :

15. D'une part, les ponts ne constituent pas des éléments accessoires des cours d'eau ou des voies ferrées qu'ils traversent mais sont au nombre des éléments constitutifs des voies dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage. Par suite, un pont supportant une route départementale appartient à la voirie départementale.

16. Aux termes de l'article L. 131-1 du code de la voirie routière : « *Les voies qui font partie du domaine public routier départemental sont dénommées routes départementales.* ». Aux termes de l'article L. 131-2 de ce code : « (...) *Les dépenses relatives à la construction, à l'aménagement et à l'entretien des routes départementales sont à la charge du département.* ». Aux termes de l'article L. 131-4 du même code : « *Le classement et le déclassement des routes départementales relèvent du conseil départemental.* (...) ».

17. Ces dispositions ainsi que celles de l'article L. 3321-1 du code général des collectivités territoriales, en vertu desquelles les dépenses d'entretien et construction de la voirie départementale « sont obligatoires pour le département », ne font pas obstacle à ce que le département conclue avec le propriétaire ou l'exploitant de la voie franchie par un pont appartenant à la voirie départementale une convention mettant à la charge de celui-ci tout ou partie des frais d'entretien de cet ouvrage. Si le département peut, lorsqu'une telle convention a été conclue, réclamer sur ce fondement le versement d'une indemnité réparant le préjudice que lui a causé l'inexécution fautive du contrat par l'autre partie, il reste toutefois tenu, dans tous les cas, d'assurer l'entretien normal du pont en faisant procéder aux réparations nécessaires et en inscrivant les dépenses correspondantes à son budget.

18. En l'espèce, comme il a été dit au point 1, le pont de Tasdon, qui permet le franchissement du parking de la gare SNCF, des voies SNCF et de la rue Anita Conti, constitue l'un des éléments de la RD n°937 dont il relie les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage entre le quartier de la Gare et le quartier Tasdon. Par suite, ce pont appartient à la voirie du département de la Charente-Maritime. Si le président du conseil général de la Charente-Maritime a, par un arrêté du 27 juin 2003, procédé au transfert de gestion de cette route départementale à la commune de La Rochelle, pour sa section comprise entre les points de repère routiers 3.180 et 6.633, il n'est pas contesté que, comme l'a d'ailleurs déjà relevé la cour administrative d'appel de Bordeaux dans l'arrêt n°20BX00015 du 16 juillet 2021, l'article 3 de cet arrêté dispose que cette opération n'emporte pas transfert de propriété de l'ouvrage à la commune. A supposer même que, comme le reconnaît la commune de La Rochelle, il existe une convention entre elle et le département en ce qui concerne la gestion de cet ouvrage, cette convention, qui n'est, du reste, pas produite, est sans incidence sur l'obligation à laquelle est tenu le département de la Charente-Maritime d'assurer l'entretien normal du pont de Tasdon en faisant procéder aux réparations nécessaires et en inscrivant les dépenses correspondantes à son budget. Le moyen soulevé par le département et tiré de ce que ce pont a fait l'objet, par un arrêté du 22 juillet 2020, d'un recensement parmi les ouvrages d'art rétablissant une voirie routière, interrompus par une voie du réseau ferré national, et ne faisant pas l'objet d'une convention visée aux articles L. 2123-9, R. 2123-9 et R. 2123-20 du code général de la propriété des personnes publiques, n'est pas assorti des précisions permettant d'en apprécier le bien-fondé. Par suite, la mise à la charge de la commune ou, à plus forte raison, de la communauté d'agglomération de La Rochelle des mesures de surveillance du pont de Tasdon, dont il est fait état au point 12 de la présente ordonnance, se heurte à une contestation sérieuse. En revanche, il n'est pas sérieusement contestable que des telles mesures incombent au département de la Charente-Maritime.

19. D'autre part, il résulte des dispositions des articles L. 2213-1 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales que si le maire d'une commune est seul compétent, dans le cadre de ses pouvoirs de police de la circulation, pour décider de la mise en place de dispositifs de sécurité sur les routes et voies à l'intérieur de l'agglomération de sa commune, c'est à la condition que ces dispositifs n'aient ni pour objet, ni pour effet, de modifier l'assiette des routes dont la commune n'est pas propriétaire.

20. En l'espèce, le dispositif de filtrage des véhicules et d'interdiction d'accès au pont de Tasdon mentionné au point 11, aura nécessairement pour effet de modifier l'assiette de la route départementale n° 937 ou de ses dépendances. Même à l'intérieur de l'agglomération de La Rochelle, l'installation d'un tel dispositif sur le domaine public départemental n'entre pas dans le champ d'application de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales et relève, en vertu de l'article L. 3221-4 du même code, de la seule compétence du président du conseil général. Par suite, la mise à la charge de la commune ou, à plus forte raison, de la communauté d'agglomération de La Rochelle d'un tel dispositif, se heurte, également, à une contestation sérieuse. En revanche, il n'est pas, là encore, sérieusement contestable qu'une telle mesure incombe au département de la Charente-Maritime.

21. Il résulte de tout ce qui précède qu'il doit être enjoint au département de la Charente-Maritime, d'une part, d'équiper le pont de Tasdon d'un dispositif de gabarit d'entrée limitant strictement son accès à tous véhicules légers dont le poids serait supérieur à 3,5 tonnes ainsi que d'un dispositif permettant, le cas échéant, d'interdire en cas d'urgence l'accès de cet ouvrage à tous ses usagers, y compris les piétons et cyclistes et, d'autre part, de mettre en place un dispositif de surveillance de ce pont permettant d'assurer, à la fois, le pesage des convois accédant à l'ouvrage et d'alerter sur une évolution anormale en déplacements ou contraintes des membrures critiques, une telle chaîne d'alerte devant permettre de déclencher immédiatement la fermeture du pont aux usagers. Ces travaux devront être effectués dans un délai de deux mois et, compte tenu du comportement du département depuis l'apparition des premiers désordres, sous astreinte de 1 000 euros par jour de retard.

22. Il n'y a, en revanche, pas lieu d'enjoindre au département, ni, à plus forte raison, à la commune de La Rochelle et à la communauté d'agglomération de la Rochelle de réaliser le surplus des mesures conservatoires préconisées par le rapport d'inspection de la SARL Asteke.

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

23. En vertu des dispositions de cet article, le tribunal ne peut pas faire bénéficier la partie perdante du paiement par l'autre partie des frais qu'elle a exposés à l'occasion du litige soumis au juge. Les conclusions présentées à ce titre par le département de la Charente-Maritime doivent, dès lors, être rejetées.

24. Il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge du département de la Charente-Maritime une somme de 1 500 euros au titre des frais exposés par la SA SNCF Réseau et non compris dans les dépens et de rejeter la demande présentée au même titre par la commune de La Rochelle et la communauté d'agglomération de La Rochelle.

O R D O N N E :

Article 1<sup>er</sup> : Il est enjoint au département de la Charente-Maritime de mettre en œuvre les mesures énoncées au point 21 dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente ordonnance sous astreinte de 1 000 euros par jour de retard.

Article 2 : Le département de la Charente-Maritime versera la somme de 1 500 euros à la SA SNCF Réseau en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

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

Article 4 : La présente ordonnance sera notifiée à la société anonyme SNCF Réseau, à la commune de La Rochelle, à la communauté d'agglomération de La Rochelle ainsi qu'au département de la Charente-Maritime.

Fait à Poitiers, le 4 juin 2024.

Le juge des référés,

Signé

L. CAMPOY

La République mande et ordonne au préfet de la Charente-Maritime en ce qui le concerne et 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 ordonnance.

Pour expédition conforme,  
Pour le greffier en chef,  
La greffière,

Signé

D. GERVIER