

Journée Technique

Gestion d'un patrimoine d'ouvrages terrestres

4 mars 2015 - Rennes

Domanialité des Ouvrages d'Art
Hervé DITCHI

Le domaine public routier

L'emprise de la route comprend la plate-forme, la chaussée et ses dépendances.

Les dépendances sont définies par la jurisprudence comme les éléments autres que la chaussée qui sont nécessaires à la conservation et à l'exploitation de la route ainsi qu'à la sécurité des usagers.

Constituent ainsi des dépendances des voies publiques :

- les talus s'ils sont nécessaires au soutien ou à la protection de la chaussée,
- les accotements (espace entre la chaussée et le fossé) et fossés,
- les terre-pleins centraux et ronds-points,
- les trottoirs,
- les pistes cyclables,
- les arbres et les espaces verts situés en bordure des voies publiques,
- le sous sol de voies publiques,
- les galeries ou des caves situés à faible profondeur sous la voie publique,
- les ouvrages d'art : ponts, murs, tunnels et tranchées couvertes ou ouvertes.
- les aires de stationnement situés sur et sous la voie publique

Principe de domanialité

Arrêt du 14 décembre 1906 par le préfet de l'Hérault, repris par arrêt de principe le 27 mai 1957, le Conseil d'Etat :

« les ponts ne sont pas des éléments accessoires des cours d'eau 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 ».

CE, 26 septembre 2001, département de la Somme :

« les ponts sont au nombre des éléments constitutifs des voies dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage »

« l'ouvrage constitué par le pont relève, depuis sa construction de la voirie départementale dont le Département de la Somme a l'obligation d'assurer l'entretien, alors que cet ouvrage n'a fait l'objet d'aucune convention de remise au département et que l'État en a assuré pendant plusieurs années l'entretien et la surveillance »

Principe général : voie portée = propriétaire

Principe de domanialité

Un maître d'ouvrage possède donc l'ensemble de ses passages inférieurs, de plein droit, et les passages supérieurs ne lui appartiennent pas.

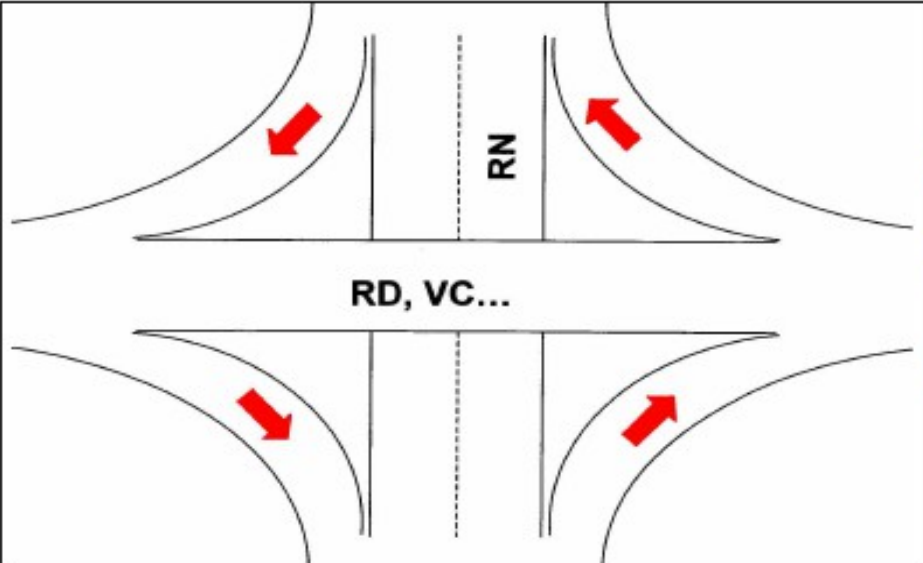
Ce principe est valable même si le pont a été construit par une autre collectivité. Dans ce cas, en fin de construction le pont est remis à son propriétaire par le biais d'une convention de remise ou de fait s'il n'y a pas eu de convention.

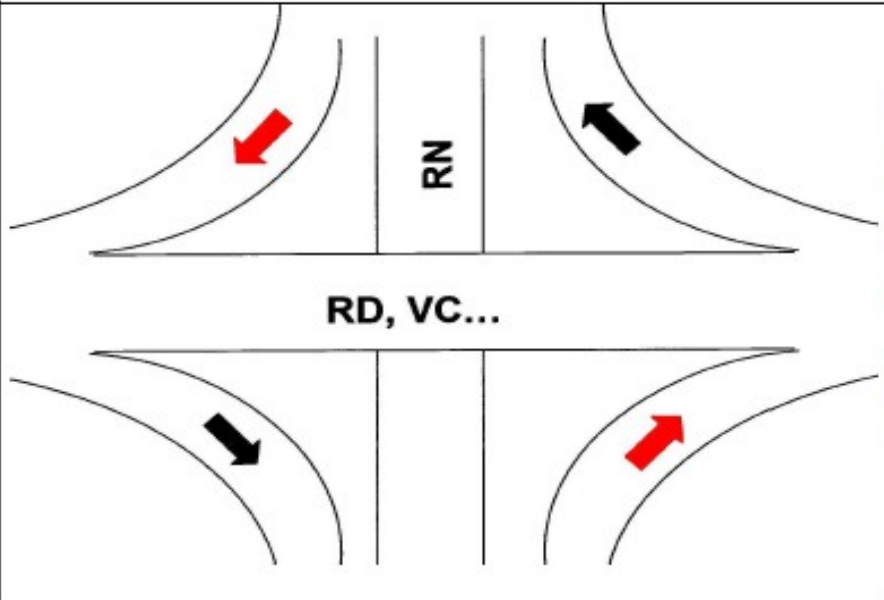
Il ne faut pas **confondre propriété et gestion**. Un maître d'ouvrage peut confier une mission de gestion à un autre organisme, ou même à un autre maître d'ouvrage (sur la base d'une convention passée entre les deux maîtres d'ouvrage) ; le maître d'ouvrage est tenu d'assurer la gestion des ses ouvrages et en assure généralement le financement.

Cas particuliers

- Dans le cas des autoroutes, l'Etat demande au concessionnaire non seulement de rétablir les voies coupées mais également d'en assurer la gestion pendant la durée de la concession
- Dans le cas des LGV, RFF établit au cas par cas des conventions de gestion des ouvrages au dessus des voies ferrées
- Dans le cas des voies d'eau, VNF a également repris la gestion de certains ouvrages pour lesquels les petites communes n'étaient pas en mesure d'en assurer la gestion en toute sécurité
- Dans le cas des passerelles piétonnes destinées à assurer la continuité des voies vertes et vélo routes, elles sont gérées par le propriétaire des voies piétonnes
- Autre cas particulier : les passages à faune

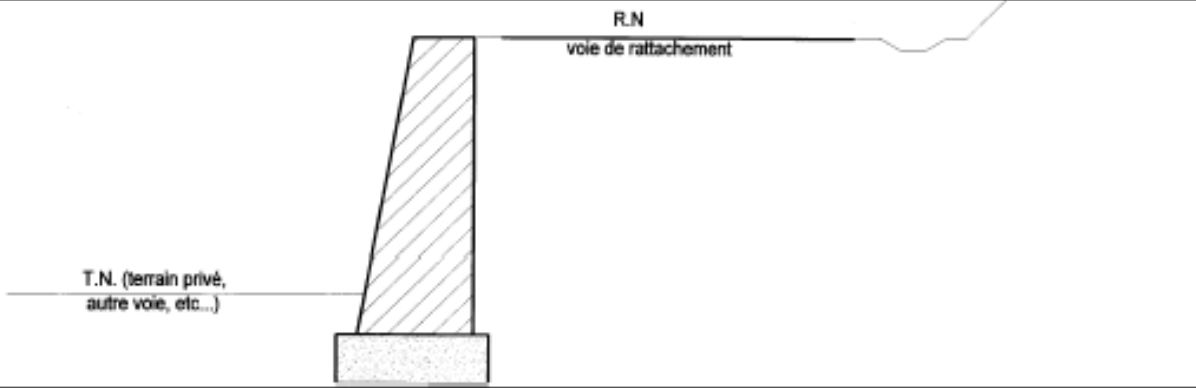
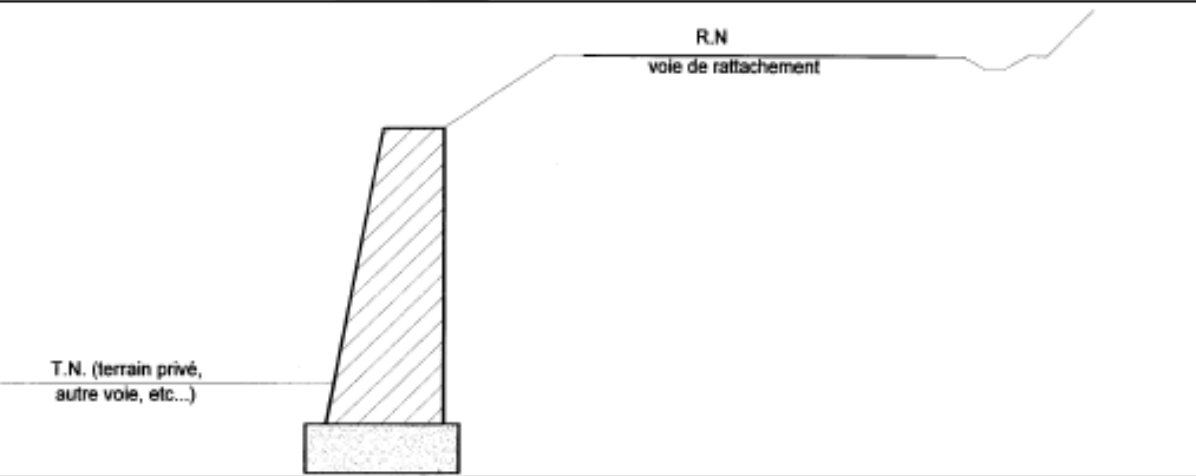
Cas particuliers : bretelles

 <p>RD, VC...</p> <p>RN</p>	<p>Si la RN a un statut supérieur à celui de la voie croisée alors toutes les bretelles sont rattachées au réseau routier national.</p> <p>Les flèches de couleur rouge indiquent les bretelles appartenant à l'État.</p>
---	---

 <p>RD, VC...</p> <p>RN</p>	<p>Si la RN a un statut inférieur ou égal à celui de la voie croisée alors seules les <u>bretelles de sortie</u> sont rattachées au réseau routier national.</p> <p>Ce cas est plus rare.</p> <p>Les flèches de couleur noire indiquent les bretelles appartenant à la voie supérieure.</p>
--	---

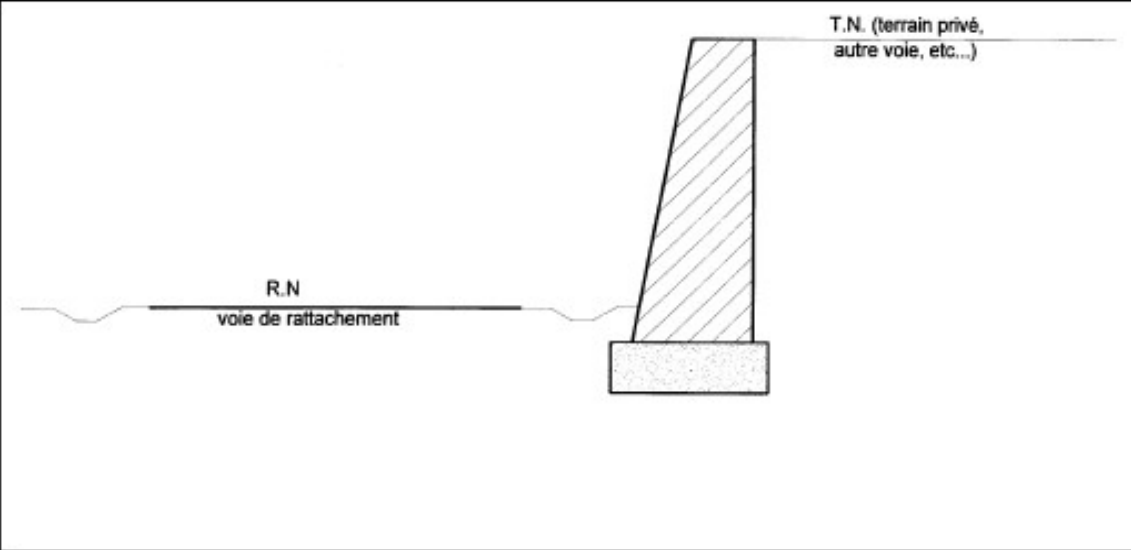
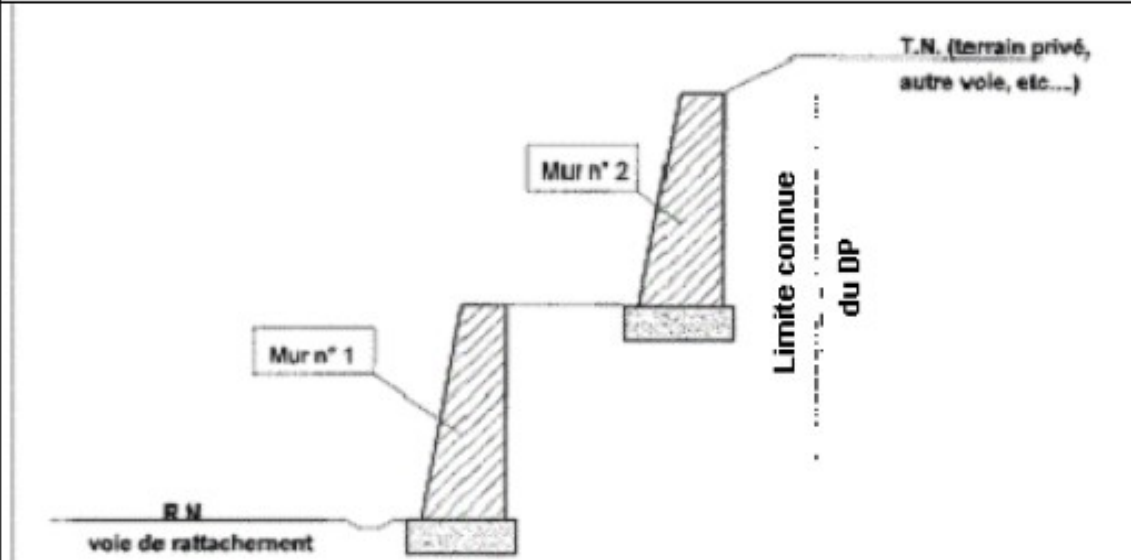
Les murs de soutènement

Cas d'un mur support de la voie routière – mur situé en aval de la route –

	<p>Sauf titre de propriété du riverain, ce mur appartient à l'État</p>
	<p>Il en est de même pour les soutènements en pied de talus de la RN.</p>

Les murs de soutènement

Cas d'un mur protection de la voie routière – mur situé en amont de la route –

	<p>Les soutènements de terrain surplombant la voie appartiennent au riverain.</p> <p>S'il s'agit d'un mur construit en même temps et pour permettre le passage de la RN, ou s'il se situe dans l'emprise du domaine public, il appartient à l'État.</p>
	<p>Dans le cas d'un soutènement en terrasse, surplombant la RN et dont l'emprise du DP englobe les 2 murs : ceux-ci appartiennent à l'État.</p>

Focus sur la loi du 7 juillet 2014

« Art. L. 2123-9.-I.-Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique d'une nouvelle infrastructure de transport expose les principes relatifs aux modalités de rétablissement des voies interrompues ou affectées ainsi qu'aux obligations futures concernant les ouvrages d'art de rétablissement incombant à chaque partie.
« Les caractéristiques des ouvrages de rétablissement des voies tiennent compte, dans le respect des règles de l'art, des besoins du trafic supporté par la voie affectée, définis par les gestionnaires de ces voies, et des modalités de la gestion ultérieure.

« II.-Lorsque, du fait de la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport, la continuité d'une voie de communication existante est assurée par un ouvrage dénivelé, la superposition des ouvrages publics qui en résulte fait l'objet d'une convention entre le gestionnaire de l'infrastructure de transport nouvelle et le propriétaire de la voie existante.

« Cette convention prévoit les modalités de répartition des charges des opérations de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement de l'ouvrage ainsi que les conditions de sa remise en pleine propriété à la collectivité territoriale et d'ouverture à la circulation.

« Pour la répartition des contributions respectives des parties à la convention, le principe de référence est la prise en charge par le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de l'ensemble des charges relatives à la structure de l'ouvrage d'art.

« Toutefois, les parties à la convention adaptent ce principe en fonction de leurs spécificités propres, notamment de leur capacité financière, de leur capacité technique ou encore de l'intérêt retiré par la réalisation de la nouvelle infrastructure de transport.

Focus sur la loi du 7 juillet 2014

« III.-Les I et II s'appliquent aux infrastructures de transport nouvelles dont l'enquête publique est ouverte postérieurement au premier jour du sixième mois suivant la promulgation de la loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014 visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies.

« Art. L. 2123-10.-En cas d'échec de la négociation relative à la signature de la convention prévue au II de l'article L. 2123-9, la partie la plus diligente peut demander la médiation du représentant de l'Etat dans le département, qui consulte l'ensemble des parties et saisit pour avis la chambre régionale des comptes dans un délai d'un mois.

« Si cette médiation n'aboutit pas ou en l'absence de recours à une médiation, l'une ou l'autre des parties peut saisir le juge administratif.

« Art. L. 2123-11.-I.-Les dispositions des conventions conclues antérieurement à la promulgation de la loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014 visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies, prévoyant les modalités de gestion d'un ouvrage de rétablissement de voies, continuent à s'appliquer.

« III.-Le ministre chargé des transports fait procéder, avant le 1er juin 2018, à un recensement des ouvrages d'art de rétablissement des voies qui relèvent ou franchissent les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux de l'Etat et de ses établissements publics et pour lesquels il n'existe aucune convention en vigueur.

« Le ministre chargé des transports identifie ceux des ouvrages dont les caractéristiques, notamment techniques et de sécurité, justifient l'établissement d'une convention nouvelle. Celle-ci est établie conformément au II de l'article L. 2123-9 et à l'article L. 2123-10.

« Art. L. 2123-12.-Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application de la présente section. »

Merci

- Contact :

Hervé DITCHI

Cerema/ Direction territoriale Ouest

DIMER/GOA

02 40 12 83 80 – herve.ditchi@cerema.fr