



N° 1320

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 24 juillet 2013.

PROPOSITION DE LOI

*visant à répartir les **charges financières** et les **responsabilités**
concernant l'**entretien des ouvrages d'art**
rétablissant les voies de communication
coupées par des **infrastructures de transport nouvelles**,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Guillaume CHEVROLLIER, Damien ABAD, Julien AUBERT, Sylvain BERRIOS, Véronique BESSE, Alain CHRÉTIEN, Éric CIOTTI, Marie-Christine DALLOZ, Rémi DELATTE, Dominique DORD, Virginie DUBY-MULLER, Daniel FASQUELLE, Yves FOULON, Yves FROMION, Laurent FURST, Claude de GANAY, Annie GENEVAR, Jean-Claude GUIBAL, Michel HEINRICH, Michel HERBILLON, Patrick HETZEL, Guénaél HUET, Valérie LACROUTE, Thierry LAZARO, Alain LEBOEUF, Isabelle LE CALLENNEC, Dominique LE MÈNER, Philippe LE RAY, Véronique LOUWAGIE, Patrice MARTIN-LALANDE, Alain MARTY, Yannick MOREAU, Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, Jean-Luc MOUDENC, Alain MOYNE-BRESSAND, Dominique NACHURY, Bernard PERRUT, Jean-Frédéric POISSON, Bérengère POLETTI, Frédéric REISS, Jean-Luc

REITZER, Jean-Marie SERMIER, Éric STRAUMANN, Claude STURNI,
Lionel TARDY, François VANNSON, Jean-Pierre VIGIER et Marie-Jo
ZIMMERMANN,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La question de la répartition des charges financières qu'implique l'entretien des ouvrages d'art rétablissant les voies de communication coupées par des infrastructures de transport nouvelles représente un enjeu financier important pour les collectivités territoriales. De surcroît, la sécurité des usagers du service public de la voirie en dépend.

Au nom du principe de continuité du service public et de la protection de la domanialité publique, la jurisprudence considère que les collectivités territoriales sont nécessairement propriétaires des ouvrages de rétablissement (CE, 26 septembre 2001). Par conséquent, la maîtrise d'ouvrage et les obligations d'entretien et de renouvellement de la structure de l'ouvrage d'art incombent aux collectivités, au même titre que pour la chaussée.

Cette répartition des charges, au demeurant très favorable aux constructeurs des infrastructures de transport nouvelles, fait l'objet d'une application systématique par les juridictions.

Or, s'il est d'usage qu'au titre de l'indemnité de réparation d'un dommage de travaux public, le maître d'ouvrage de l'infrastructure nouvelle de transport exécute lui-même la construction des ouvrages de rétablissement, la question de la prise en charge financière ultérieure de l'infrastructure n'est pas suffisamment prise en compte.

De ce fait, il arrive que de petites collectivités, par manque d'information, soient confrontées à l'obligation d'engager des frais pour des ouvrages d'art, excédant ceux qu'il leur est possible de financer sur leur budget.

Faute de moyens mobilisables, la collectivité territoriale risque de se trouver contrainte de réduire le service rendu par sa voie ou même d'en interdire l'utilisation, pour des raisons de sécurité. Les petites communes n'ont en effet pas les compétences de gestion que ces ouvrages requièrent.

La réglementation en vigueur semble mal s'accommoder de la réalité du terrain. Elle conduit à un désengagement vis-à-vis de la gestion globale des ouvrages d'art, et ne permet pas aux petites collectivités de remédier juridiquement à cette situation.

Il revient donc au pouvoir législatif de poser des principes équitables de répartition des conséquences des situations de superpositions physiques d'ouvrages.

La proposition de loi pose un principe favorable aux petites collectivités en les dispensant de prendre en charge la gestion, l'entretien et l'éventuel renouvellement de la structure de l'ouvrage de rétablissement.

Enfin, lorsque l'ouvrage de rétablissement a été construit par l'État indépendamment de tout intérêt local, les dépenses de gestion, d'entretien et de renouvellement sont à la charge exclusive de l'État.

Tel est l'objet de la présente proposition de loi qu'il vous est demandé d'adopter.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques est complété par une section 5 ainsi rédigée :

« Section 5

- ②
③ « **Rétablissement de voies de communication rendu nécessaire par la réalisation d'un ouvrage d'infrastructure de transport**

- ④ « Art. L. 2123-9. – I. – Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique d'un nouvel ouvrage d'infrastructures de transport expose les principes relatifs aux modalités de rétablissement de voies interrompues ainsi qu'aux obligations futures concernant les ouvrages d'art de rétablissement incombant à chaque partie.

- ⑤ « 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 rétablie définis par les gestionnaires de ces voies et des modalités de la gestion ultérieure. »

- ⑥ « II. – Lorsque, du fait de la réalisation du nouvel ouvrage d'infrastructures de transport, la continuité d'une voie de communication existante est rétablie 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 ou l'État et le propriétaire de la voie rétablie.

- ⑦ « La convention répartit les charges de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement selon le principe suivant :

- ⑧ « 1° Au gestionnaire de la nouvelle infrastructure de transport, la responsabilité de la structure de l'ouvrage, y compris l'étanchéité, ou à l'État pour les ouvrages de rétablissement construits par ce dernier indépendamment de tout intérêt local ;

- ⑨ « 2° Au propriétaire de la voie rétablie, la responsabilité de la chaussée et des trottoirs.

- ⑩ « Elle décrit les conditions prévisionnelles de cet entretien et contient une évaluation des dépenses prévisibles correspondantes. Enfin, elle fixe

les modalités de remise de l'ouvrage et de l'ouverture de la voie à la circulation. »

- ⑪ « III. – Ces dispositions s'appliquent aux ouvrages d'infrastructures de transports nouvelles dont l'enquête publique est ouverte postérieurement au premier jour du sixième mois suivant la promulgation de la loi n° du visant à répartir les charges financières et les responsabilités concernant l'entretien des ouvrages d'art rétablissant les voies de communication coupées par des infrastructures de transport nouvelles. »
- ⑫ « IV. – Un décret précise les modalités d'application du présent article. »
- ⑬ « *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 saisir le juge compétent. »

Article 2

- ① I. – Les charges pour l'État sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.
- ② II. – Les charges pour les départements sont compensées à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.
- ③ III. – Les charges pour Voies navigables de France et Réseau ferré de France sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

