



N° 3911

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 novembre 2011.

PROPOSITION DE LOI

*relative à la charge de l'entretien
des ouvrages d'art de type ponts-routes,*

(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

Mme Marie-Jo ZIMMERMANN,

députée.

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 est un enjeu important pour les collectivités territoriales.

En effet, depuis 1906, la prise en charge de l'entretien des ponts-routes fait l'objet d'une jurisprudence constante de la part des juridictions administratives. L'arrêt « Préfet de l'Hérault » du 14 décembre 1906, a posé le principe selon lequel « la domanialité et la propriété d'un pont sont celles de la voie portée par l'ouvrage ». Cette jurisprudence a été confirmée par l'arrêt du Conseil d'État « Département de la Somme » du 26 septembre 2001, lequel a jugé que « les ponts faisaient partie de la voie dont ils assuraient la continuité ».

Toutefois par le passé, lorsque les sociétés concernées étaient des entreprises publiques, la question de la répartition des charges ne se posait pas. La SNCF entretenait ses voies et les ouvrages construits pour ses propres besoins ; VNF faisait de même avec les canaux et les ponts ; quant aux sociétés d'autoroute, les contrats de concession stipulaient que lesdites sociétés devaient assurer la charge des ouvrages d'art.

Ainsi, le maître d'ouvrage de l'infrastructure nouvelle réalisait les ouvrages de rétablissement des voies coupées et entretenait ensuite lesdits ouvrages. Ce n'est hélas plus le cas aujourd'hui car les parties prenantes exigent l'application stricte de la jurisprudence.

Dorénavant, on demande donc aux collectivités de prendre à leur charge des ouvrages de rétablissement des voies dont elles sont de facto propriétaires alors même que ces ouvrages ont été ou sont construits pour permettre la réalisation de nouvelles infrastructures. Or, le coût pour les communes de l'entretien des ponts-routes « enjambant » une autre voie de communication (voie ferrée, canal, autoroute...) excède bien souvent leur capacité financière.

I. Les ouvrages d'art rendus nécessaires par une infrastructure nouvelle

Dans sa question écrite n° 09381 (J.O. Sénat du 2 juillet 2009), M. Jean Louis Masson posait la question suivante : « Lorsqu'une voie

nouvelle est créée (ligne TGV, autoroute, voie rapide départementale,...) et lorsqu'un pont ou un tunnel permet à cette nouvelle voie de passer sous une route communale existante, la commune en cause peut-elle se voir imposer contre sa volonté l'entretien du pont ou du tunnel ainsi créé. »

Dans sa réponse, le gouvernement indiquait : « La domanialité des ouvrages dénivelés assurant le croisement entre deux axes de communication a été explicitée de longue date par la jurisprudence. Depuis l'arrêt du Conseil d'État du 14 décembre 1906 "préfet de l'Hérault", les ponts sont considérés comme des éléments constitutifs des voies dont ils relient les parties séparées, de façon à assurer la continuité du passage. Cette jurisprudence est constante et a été réaffirmée dans une décision "département de la Somme" du 21 septembre 2001. Elle est la seule cohérente avec l'affectation de l'ouvrage au service public rendu par l'infrastructure dont la continuité est ainsi assurée. Il en découle que la collectivité propriétaire de l'infrastructure portée par l'ouvrage dénivelé a, comme cela est prévu par les textes applicables à chaque collectivité, la responsabilité de son entretien. Cette situation n'interdit pas que des conventions prévoient une répartition équitable du coût financier de l'entretien de tels ouvrages dénivelés, en particulier lorsqu'il s'agit de permettre le passage d'une nouvelle infrastructure. Ces principes devraient également avoir vocation à s'appliquer au cas du passage d'une voie nouvelle sous une voie existante. En cas de dommages causés par l'ouvrage, la responsabilité du propriétaire est engagée (arrêt du Conseil d'État "époux Lapeyre et société à responsabilité limitée armature éléments standards contre société des autoroutes Rhône-Alpes" du 19 avril 1989). Des conventions peuvent cependant prévoir une répartition des missions d'entretien entre les collectivités... ».

L'article 1^{er} de la présente proposition de loi impose donc l'établissement d'une convention entre le gestionnaire de l'infrastructure nouvelle, responsable de l'interruption d'une voie, et le propriétaire de ladite voie rétablie par un ouvrage dénivelé. Le principe retenu est celui du partage des charges comme suit :

– la collectivité prend en charge l'entretien et la gestion des trottoirs ainsi que du revêtement routier et des joints qui en assurent la continuité,

– le gestionnaire de l'infrastructure de transport nouvelle prend en charge la surveillance, l'entretien et la reconstruction de la structure de l'ouvrage et l'étanchéité de l'ensemble de l'ouvrage.

II. Le cas des ouvrages d'art enjambant des infrastructures anciennes

De nombreux ponts-routes franchissant des voies ferrées ont été construits et longtemps entretenus par les entreprises ferroviaires elles-mêmes. Toutefois, depuis 1997, Réseau Ferré de France (RFF) se fonde sur la jurisprudence administrative pour inviter les collectivités « propriétaires de la voie portée » à assurer la charge de l'entretien des ouvrages d'art.

La même problématique se pose vis-à-vis des autres infrastructures (canaux, autoroutes...). L'article 2 de la présente proposition de loi dispose donc que pour les ouvrages anciens, ce soit le gestionnaire de l'infrastructure à l'origine de l'ouvrage d'art qui en assure l'entretien.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Après l'article L. 2123-8 du code général de la propriété des personnes publiques, il est inséré un article L. 2123-9 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2123-9. – I. –* Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique d'un nouvel ouvrage d'infrastructure de transport expose les modalités prévues pour la réalisation des rétablissements de voies interrompues, ainsi que les obligations futures concernant les ouvrages d'art de rétablissement.
- ③ « *II. –* Lorsque, du fait de la réalisation du nouvel ouvrage d'infrastructure 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 nouvelle et le propriétaire de la voie rétablie.
- ④ « *III. –* La convention répartit les charges de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement selon le principe suivant :
- ⑤ – au gestionnaire de la nouvelle infrastructure de communication, la responsabilité de la structure de l'ouvrage d'art, y compris l'étanchéité,
- ⑥ – au propriétaire de la voie rétablie, la responsabilité de la chaussée et des trottoirs.
- ⑦ « *IV. –* Les modalités de mise en œuvre du présent article sont fixées par décret. »

Article 2

Le 20° de l'article L. 2321-2 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « ; toutefois, les dépenses d'entretien de tout ouvrage d'art construit avant le 1^{er} janvier 2012 pour rétablir une voie de communication communale préexistante qui a été coupée par la réalisation d'une autre voie de communication sont assurées par le gestionnaire de cette dernière ; »

Article 3

- ① Les charges qui pourraient résulter de l'application de la présente loi 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.
- ② Les charges qui pourraient résulter de l'application de la présente loi 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.

