



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ouvrages d'art

Question écrite n° 84248

Texte de la question

Mme Catherine Coutelle attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le régime juridique définissant les responsabilités quant à l'entretien des ouvrages d'art. La création de nouvelles voies de communication (autoroutières, ferrées, fluviales) par des concessionnaires tels que RFF, VNF ou par les sociétés d'autoroutes perturbe l'accès aux routes ou aux chemins préexistants. Pour y rétablir le passage, le concessionnaire a l'obligation de construire des ponts ou des passages souterrains. Pour leur entretien, la jurisprudence (Conseil d'État, département de la Somme, 26 septembre 2001) est défavorable aux collectivités, puisqu'il leur incombe, sauf convention contraire, d'entretenir ces ouvrages. Dans les faits, plusieurs cas de figure coexistent. Dans la Vienne, il a été convenu que c'est à RFF que reviendra l'entretien des ouvrages d'art liés à la ligne Sud-Europe-Atlantique. Concernant la LGV Poitiers-Limoges réalisée dans le même temps, les informations restent à ce jour confuses. La rétrocession des ouvrages d'art aux collectivités fait peser une très lourde charge financière et une responsabilité qu'elles ne peuvent pas supporter. De nombreux élus ont demandé une législation claire qui impose aux concessionnaires de prendre en charge l'entretien des ouvrages d'art résultant de la construction d'autoroutes, de voies ferrées ou de voies fluviales. Aussi, elle l'interroge sur les conclusions du groupe de travail mis en place en septembre 2009 à ce sujet, et sur la possibilité d'une harmonisation des pratiques, exonérant les collectivités locales de l'entretien des ouvrages d'art.

Texte de la réponse

En droit, le régime domanial des ponts a été posé par un arrêt du Conseil d'État de 1906, qui a été précisé à la suite des nombreux contentieux portant sur ce sujet. La solution dégagée par cet arrêt, qui est restée constante, est celle selon laquelle « les ponts sont au nombre des ouvrages constitutifs des voies publiques dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage » (CE, 14 décembre 1906, Préfet de l'Hérault, rec. p. 918). Cette jurisprudence constante a encore été précisée, plus récemment, par un arrêt du Conseil d'État du 26 septembre 2001 (CE, 26 septembre 2001, Département de la Somme, req. n° 219 338, LPA18 janvier 2002, n° 14, p. 14, concl. G. Bachelier) et impose au propriétaire de la voie portée d'entretenir l'ouvrage, sauf convention contraire. Ce principe s'applique à toutes les catégories d'infrastructures de transport (routes, chemins de fer, canaux), quel que soit le schéma de superposition entre deux voies et quel que soit le maître d'ouvrage de l'infrastructure nouvelle : État et ses concessionnaires, établissements publics et leurs concessionnaires, ou collectivités territoriales. Le groupe de travail mis en place en septembre 2009, à la demande du secrétaire d'État chargé des transports, associant des parlementaires, des représentants des organisations de collectivités territoriales et les gestionnaires des différentes catégories d'infrastructures, a conclu à la nécessité d'établir des conventions ayant pour objet de régler notamment les questions d'entretien des ouvrages de rétablissement des voies coupées par la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport. S'appuyant sur les travaux de ce groupe, plusieurs propositions de loi ont été déposées, tant au Sénat qu'à l'Assemblée nationale. Elles pourront faire évoluer le cadre actuel. Pour la construction de lignes de chemin de fer à grande vitesse, sans attendre l'issue des travaux parlementaires et afin que la responsabilité des ouvrages de rétablissement n'entraîne pas de charge financière supplémentaire pour les propriétaires des voies rétablies,

Réseau ferré de France propose d'ores et déjà systématiquement à ces derniers, directement ou indirectement si la ligne nouvelle est réalisée en partenariat public-privé, d'établir une convention prévoyant un versement libératoire couvrant les charges financières de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement des ouvrages concernés. La mise au point de cette convention peut conduire, au vu de la situation particulière de certaines collectivités, notamment les « petites » communes, à ce que la collectivité, tout en gardant la propriété de la voie rétablie, abandonne toute contrepartie financière, Réseau ferré de France prenant alors en charge la surveillance, l'entretien, les réparations et le renouvellement de la structure de ces ouvrages. Bien entendu, ces dispositions seront adaptées en fonction de l'évolution du cadre législatif et réglementaire régissant la situation de ces ouvrages.

Données clés

Auteur : [Mme Catherine Coutelle](#)

Circonscription : Vienne (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 84248

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 juillet 2010, page 7817

Réponse publiée le : 20 décembre 2011, page 13389