

Département de
Maine et Loire

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE LONGUÉ-JUMELLES**

Séance du 07 Avril 2026

L'an deux mil vingt-six, le sept avril à dix-huit heures trente, le Conseil Municipal de cette Commune régulièrement convoqué, s'est réuni en séance ordinaire au nombre prescrit par la Loi, à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Frédéric MORTIER, Maire.

Présents : Mmes et MM. Frédéric MORTIER - Nathalie PLOQUIN - Sylvain LEFEBVRE - Laëtiita LEROUX - Christophe GABILLER - Marie-Thérèse DELAUNAY - Jean-Pierre LEGENDRE - Nathalie MANCEAU - Yann NIORE - Nicole PEHU - Alain DUPUIS - Cynthia RAPICAULT - Gilles LABUSSIÈRE - Michel RICOU - Justine CORDIER - Patrice PEGE - Françoise RICHARD - Philippe LEBACQ - Sylviane LE COQ - Pascal MONSCAVOIR - Danielle MABILLEAU - Jean-Pierre JOUBARD - Marie-José DAVID - Samuel CHAUSSERAIS - Vanessa BRAULT - Monique ROGEREAU - Emmanuel BRAULT

Absents excusés : Coline BILLY donne pouvoir à Michel RICOU
Jean-Luc FOURREAU donne pouvoir à Vanessa BRAULT

Mme PLOQUIN Nathalie a été désignée secrétaire de séance.

Date de la convocation : 30/03/2026
Date d'affichage : 10/04/2026
Nombre de Conseillers en exercice : 29
Nombre de Conseillers présents : 27

Objet : Voirie et réseaux – Ouvrage d'art – Convention de gestion – SNCF Réseau – (04/2026-26)

La loi n°2014-774 du 7 juillet 2014 dite loi Didier a créé un régime juridique visant à répartir les charges financières relatives aux ouvrages d'art de rétablissement des voies interrompues par des infrastructures de transport nouvelles.

Le dispositif prévu par cette loi s'applique aux ouvrages d'art de rétablissement des voies, c'est-à-dire aux ouvrages d'art qui permettent à une infrastructure de transport nouvelle de franchir l'obstacle que constitue une voie existante et qui sont réalisés concomitamment à la nouvelle infrastructure de transport.

Cela s'applique aussi bien aux infrastructures de transport nouvelles (routes, autoroutes, voies ferrées, voies fluviales) dont l'enquête publique est ouverte postérieurement au 1er janvier 2015 qu'aux ouvrages de rétablissement existants sans convention et recensés par arrêté du 22 juillet 2020.



La commune compte un ouvrage d'art de rétablissement sur son territoire, rue de la Cirottière, pour lequel il lui est soumis un projet de convention. Proposée par SNCF Réseau, elle a pour objet de définir les modalités de gestion et de maintenance de cet ouvrage, ainsi que l'organisation des travaux et opérations relatives à cet ouvrage et les modalités de superposition d'affectations des voies. Elle est conclue pour une durée indéterminée.

Sur proposition de Monsieur LABUSSIÈRE, Adjoint au Maire en charge des Voies et Réseaux,

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité :

- **APPROUVE** la convention proposée ;
- **AUTORISE** Monsieur le Maire à signer toutes les pièces relatives à cette décision.

Pour extrait certifié conforme,
Le Secrétaire de séance,



N. PLOQUIN

Le Maire,



F. MORTIER



CONVENTION PORTANT SUR LA GESTION, LA MAINTENANCE ET LA SUPERPOSITION D'AFFECTATION D'UN OUVRAGE D'ART DE RETABLISSEMENT DES VOIES DE TYPE PONT-ROUTE

Convention portant sur le pont-route dit de la Sirotière au Pk 38+221 sur la ligne ferroviaire n°
510 000

Entre

SNCF Réseau, société anonyme immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, dont le siège est 15, rue Jean-Philippe Rameau, 93210 SAINT-DENIS, représentée par Monsieur Olivier HENRIQUES, Directeur d'Etablissement de l'Infrapôle Pays de la Loire, dont le siège est 15 boulevard de Stalingrad, 44000 Nantes, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée "**SNCF Réseau**".

D'une part,

La Commune de Longué-Jumelles, dont le siège est 1 place de la Maire, 49160 Longué-Jumelles, représentée par Monsieur Frédéric MORTIER, Maire, dûment habilité,

Ci-après dénommée "**la Collectivité territoriale**".

D'autre part.

Vu le Code Général de la Propriété des personnes publiques et notamment ses articles L. 2123-7 à L. 2123-8 et R. 2123-15 à R. 2123-17 ;

Vu le Code des transports et notamment ses articles L.2111-20 et suivants ;

Vu le décret n° 2019-1516 du 30 décembre 2019 relatif aux règles de gestion domaniale applicables à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports ;



Les parties conviennent ce qui suit :

PREAMBULE

La loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014 dite « loi Didier » a créé un régime juridique visant à répartir les charges financières relatives aux ouvrages d'art de rétablissement des voies interrompues par des infrastructures de transport nouvelles.

Elle a introduit, à cette fin, les articles L. 2123-9 à L. 2123-12 du code général de la propriété des personnes publiques (ci-après « le CGPPP »). Elle est complétée par son décret d'application n° 2017-299 du 8 mars 2017 et par le décret n° 2017-1277 du 9 août 2017 à l'origine des articles R. 2123-18 à R. 2123-20 du même code.

Le dispositif prévu par la loi n° 2014-774 s'applique aux ouvrages d'art de rétablissement des voies, c'est-à-dire aux ouvrages d'art qui (i) permettent à une infrastructure de transport nouvelle de franchir l'obstacle que constitue une voie préexistante et (ii) qui sont réalisés concomitamment à la nouvelle infrastructure de transport (iii).

Précisément, le pont-route est un ouvrage de rétablissement lorsqu'il a été construit au moment de la construction d'une nouvelle voie ferrée afin de rétablir la continuité du passage de la voie routière préexistante coupée par la voie ferrée.

Il résulte de ces dispositions que lorsque la personne publique propriétaire de la voie rétablie ou, le cas échéant, l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) qui en assure la gestion dispose d'un potentiel fiscal, tel que défini aux articles L. 2334-4, L. 3334-6 et L. 5211-30 du code général des collectivités territoriales (ci-après « CGCT ») :

- inférieur à 10 millions d'euros à la date de la conclusion de la convention, alors un principe de référence consistant dans la prise en charge par le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de l'ensemble des charges financières relatives à la structure de l'ouvrage d'art trouve à s'appliquer, sauf accord contraire des parties ;
- égal ou supérieur à 10 millions d'euros à la date de la convention, alors le principe de référence décrit ci-avant ne trouve pas à s'appliquer et les parties à la convention décident de la répartition des charges des opérations de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement de l'ouvrage d'art en fonction de leurs spécificités propres, notamment de leur capacité financière, de leur capacité technique ou encore de l'intérêt qu'elles retirent par la réalisation de la nouvelle infrastructure de transport.

Ce régime issu de la loi n°2014-774, s'applique aussi bien aux infrastructures de transport nouvelles (routes, autoroutes, voies ferrées, voies fluviales) dont l'enquête publique est ouverte postérieurement au 1^{er} janvier 2015 qu'aux ouvrages de rétablissement existants sans convention et recensés par arrêté du 22 juillet 2020 en application du III de l'article L.2123-11 du CGPPP.

Dans ce contexte, la présente convention (ci-après « la Convention ») a pour objet de répartir les charges financières relatives au pont route concerné, d'organiser l'exécution des travaux et

des opérations relatives à cet ouvrage et de fixer les modalités de la superposition d'affectations des ouvrages publics qui en résulte.

Il doit être précisé que la loi n° 2014-774 confirme la jurisprudence constante du Conseil d'Etat sur la propriété des ouvrages d'art et selon laquelle « *les ponts sont au nombre des éléments constitutifs des voies dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage* » (CE, 14 décembre 1906, Préfet de l'Hérault, n° 17579, au Recueil p. 918 ; CE, 26 septembre 2001, Département de la Somme, n° 219338).

Il en résulte que le propriétaire d'un ouvrage d'art est toujours la personne propriétaire de la voie dont il relie les parties séparées. Il est indifférent qu'il s'agisse d'un ouvrage d'art de rétablissement des voies ou de franchissement.

Il sera par ailleurs rappelé que la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a transformé l'établissement public SNCF Réseau en société anonyme au 1^{er} janvier 2020.

Elle est complétée par l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 qui a transféré les biens immobiliers de SNCF Réseau à l'Etat, qui les lui a immédiatement attribués (cf. art. 18 de l'ordonnance précitée).

Désormais, l'article L. 2111-20 du code des transports énonce que la société SNCF Réseau exerce tous pouvoirs de gestion et assume toutes les obligations du propriétaire sur les biens immobiliers qui lui ont été attribués par l'Etat, ce qui lui permet notamment de conclure des conventions de superposition d'affectations et de procéder à tous travaux de construction ou de démolition.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La Convention a pour objet de définir :

- les modalités de gestion de l'Ouvrage d'art, tel qu'il est défini à l'article 2 ci-après ;
- les modalités de la maintenance de l'Ouvrage d'art ;
- l'organisation des travaux et des opérations relatives à l'Ouvrage d'art ;
- les modalités de superposition d'affectations des voies.

ARTICLE 2 – DEFINITION DE L'OUVRAGE D'ART

L'ouvrage d'art objet de la Convention est un ouvrage de rétablissement des voies. Il est défini à l'Annexe 1, qui précise sa situation géographique, ses caractéristiques principales et la consistance des éléments qui le composent (ci-après « l'Ouvrage d'art »).

L'Ouvrage d'art ainsi défini s'entend dans son intégralité : il comprend notamment les tabliers, leurs équipements (dont par exemple l'étanchéité, les joints de chaussée, les dispositifs de retenue, les appareils d'appui, les corniches...), les appuis, les fondations ; sont également concernés les ouvrages associés et/ou intégrés de soutènement, les remblais d'accès et, plus



généralement, tous ouvrages annexes et installations techniques permettant d'assurer la pérennité de l'ouvrage visé.

La consistance de l'Ouvrage d'art pourra être modifiée par avenant par les Parties.

ARTICLE 3 – DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue pour une durée indéterminée. Elle prendra fin de plein droit en cas de disparition de l'Ouvrage d'art.

ARTICLE 4 – GESTION DE L'OUVRAGE D'ART

Il est rappelé que les ponts-routes ainsi que les passerelles pour piétons sont la propriété de la collectivité territoriale propriétaire de la voie routière ou piétonne dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage.

En l'occurrence, la Collectivité territoriale est propriétaire ou gestionnaire de l'Ouvrage d'art.

A ce titre, elle conserve la gestion et la garde de l'Ouvrage d'art et assume toutes les responsabilités liées à la gestion et à la maintenance de l'Ouvrage d'art, sous réserve de ce qui est convenu entre les Parties dans la Convention.

Pour assurer la gestion de l'Ouvrage d'art, la collectivité territoriale doit se conformer aux lois et règlements sur la police de la route et la police des chemins de fer.

ARTICLE 5 – MAINTENANCE DE L'OUVRAGE D'ART

5.1 – Modalités de répartition des charges financières des opérations de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement de l'Ouvrage d'art

5.1.1 Définitions de la structure, des équipements et de l'étanchéité de l'Ouvrage d'art

5.1.1.1 La structure de l'Ouvrage d'art

Au sens de la Convention, la structure de l'Ouvrage d'art est la partie porteuse conçue et réalisée pour reprendre les sollicitations induites par les circulations ; il s'agit :

- pour un pont en béton, en métal ou mixte : des appuis (piles, culées et leurs fondations), des appareils d'appuis, du tablier et des murs ;
- pour un pont en maçonnerie ; des appuis (piles, culées et leurs fondations), de la voûte (y compris les tympans et le matériau de remplissage) et des murs.

L'ensemble de ces éléments forment la structure de l'Ouvrage d'art (ci-après « la Structure »).

5.1.1.2 L'étanchéité de l'Ouvrage d'art

Au sens de la présente convention, les équipements qui assurent l'étanchéité de l'ouvrage d'art sont ceux qui protègent les éléments constitutifs de la structure, principalement la dalle ou le hourdis, contre les eaux de ruissellement ainsi que les éléments nocifs qu'elles transportent tels que les sels de déverglaçage, les produits de combustion des véhicules (ci-après « l'Etanchéité »).

5.1.1.3 Les équipements de l'Ouvrage d'art

Au sens de la Convention, les équipements (ou la superstructure) de l'Ouvrage d'art correspondent aux parties de l'ouvrage non comprises dans la Structure et l'Etanchéité telles que définie ci-avant ; ils comprennent notamment :

- Les dispositifs de retenue et de protection
- Les corniches et les systèmes d'évacuation des eaux
- Les trottoirs
- La chaussée ou la voie ferrée
- Les joints de chaussée et de trottoirs
- Les perrés
- Les dispositifs d'accès
- Les équipements d'exploitation, les réseaux divers et les aménagements décoratifs

L'ensemble de ces éléments forment les équipements (ou la superstructure) de l'Ouvrage d'art (ci-après « les Equipements »).

5.1.2 Définitions des opérations de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement de l'Ouvrage d'art

5.1.2.1 La Surveillance de l'Ouvrage d'art

La surveillance de l'ouvrage correspond, au sens de la Convention, à l'ensemble des contrôles et examens permettant de suivre son état afin de réaliser en temps utile les opérations d'entretien et, le cas échéant, de déclencher les mesures de sécurité nécessaires (ci-après « la Surveillance »).

5.1.2.2 l'Entretien de l'Ouvrage d'art

Au sens de la Convention, l'entretien de l'ouvrage d'art correspond à l'entretien courant et l'entretien spécialisé (ci-après « l'Entretien »).

L'entretien courant est l'ensemble des opérations de surveillance, d'entretien préventif (conditionnel ou systématique), destinées à prévenir la défaillance, et des opérations correctives destinées à redonner à un bien les caractéristiques fonctionnelles de sûreté de fonctionnement requises.

L'entretien spécialisé se définit comme l'ensemble des actions décidées et définies après réalisation de contrôles périodiques ou d'inspections détaillées et destinées à être réalisées en fonction du problème à résoudre.

5.1.2.3 La Réparation de l'Ouvrage d'art

La réparation correspond, au sens de la Convention, aux opérations qui consistent à remettre partiellement ou totalement un ouvrage dans un état de service attendu (ci-après « la Réparation »).

Parmi les opérations de Réparation, les grosses réparations correspondent, au sens de la Convention, aux interventions sur la structure porteuse de l'ouvrage et aux adaptations structurelles des équipements et des appareils d'appui » (ci-après « les Grosses Réparations »).

5.1.2.4 Le Renouvellement de l'Ouvrage d'art

Le renouvellement correspond, au sens de la Convention, aux opérations de maintenance, consistant en un remplacement, déclenchées en fin de vie d'un système ou d'une partie d'un système, programmées et justifiées par l'impossibilité de le maintenir autrement dans des conditions technologiques, économiques ou réglementaires satisfaisantes (ci-après « le Renouvellement »).

5.1.2.5 La Maintenance de l'Ouvrage d'art

Les opérations de Surveillance, d'Entretien, de Réparation et de Renouvellement de l'Ouvrage d'art correspondent ensemble à la maintenance de l'Ouvrage d'art (ci-après « la Maintenance »).

La Maintenance de l'ouvrage s'entend, dans la Convention, des actions techniques destinées à maintenir ou rétablir de l'Ouvrage d'art dans un état tel qu'il peut accomplir la fonction requise pendant le cycle de vie de l'infrastructure de transport.

5.1.3 Répartition des charges financières des opérations de Surveillance, d'Entretien, de Réparation et de Renouvellement de la Structure et de l'Étanchéité de l'Ouvrage d'art

SNCF Réseau prend financièrement en charge les opérations de Surveillance, d'Entretien courant et spécialisé, la réfection et le renouvellement de l'étanchéité, les réparations et le renouvellement de l'ouvrage.

Pour bénéficier de la prise en charge financière par SNCF Réseau prévue au présent article, les opérations de Maintenance à réaliser sur l'ouvrage, ainsi que leurs coûts, sont arrêtés par SNCF Réseau qui en informera la collectivité. Ces opérations de maintenance seront intégrées à la programmation de travaux des Ouvrages d'Art conformément à la politique de financement de la maintenance des Ouvrages D'Art de SNCF Réseau.

Par ailleurs, en cas de dommages causés à l'Ouvrage d'art par un tiers à la Convention, il appartiendra à la Collectivité de rechercher sa responsabilité. Lorsque SNCF Réseau finance les réparations correspondantes, il est subrogé dans les droits de la Collectivité territoriale à hauteur des dépenses engagées.

En cas de dommages causés à l'Ouvrage d'art par la Collectivité territoriale, SNCF Réseau est déliée de son obligation de financer les réparations correspondantes qui restent à la charge de la Collectivité territoriale.

5.1.4 Modalités de versement des coûts mis à la charge de SNCF Réseau

Le versement n'a pas lieu dès lors que les opérations de Maintenance de la structure et de l'étanchéité de l'ouvrage sont directement exécutées par SNCF Réseau.

5.1.5- Prise en charge financière par la Collectivité territoriale des opérations liées aux Equipements de l'Ouvrage d'art

En toute hypothèse, la Collectivité territoriale conserve la charge financière de la Maintenance des Equipements de l'Ouvrage d'art, tels que définis à l'article 5.1.1.3 de la Convention.

5.1.6 Demandes spécifiques de la Collectivité territoriale

En cas de demandes spécifiques de la Collectivité territoriale portant sur l'amélioration des performances de la voie rétablie ou l'architecture de l'Ouvrage d'art, les coûts induits sont pris en charge par la Collectivité territoriale.

C'est notamment le cas lorsque la Collectivité territoriale souhaite qu'un pont-route soit élargi et/ou renforcé pour faire passer un trafic routier plus important et/ou plus lourd.

5.1.7 Révision en cas de potentiel fiscal de la Collectivité territoriale atteignant ou excédant 10 millions d'euros.

La répartition financière des charges prévue ci-avant est convenue entre les Parties, dès lors que le potentiel fiscal de la Collectivité territoriale, tel que défini aux articles L. 2334-4, L. 3334-6 et L. 5211-30 du CGCT, est inférieur à 10 millions d'euros.

Elle devra être modifiée par les Parties par voie d'avenant si, eu égard à l'évolution de la situation financière de la Collectivité territoriale, son potentiel fiscal, tel que défini aux articles L. 2334-4, L. 3334-6 et L. 5211-30 du CGCT, atteint ou excède 10 millions d'euros.

5.2 – Maîtrise d'ouvrage des travaux et exécution des opérations de Maintenance

5.2.1 S'agissant de la Structure et de l'Etanchéité de l'Ouvrage d'art

SNCF Réseau est chargée, en ce qui concerne la Structure et l'Etanchéité de l'Ouvrage, d'exécuter directement les opérations :

- de Surveillance ;
- d'Entretien (courant et spécialisé) ;
- de Réparations,

Lorsque SNCF Réseau réalise elle-même les opérations de Surveillance, d'Entretien (courant et spécialisé) et de Réparation précitées, elle ne verse pas les coûts correspondants à la Collectivité territoriale et la Collectivité territoriale ne verse aucune contrepartie à SNCF Réseau.

Les Grosses réparations et ainsi que les opérations visant le Renouvellement de la structure ou de l'étanchéité de l'Ouvrage d'art, demeurent sous la maîtrise d'ouvrage publique de la Collectivité territoriale conformément à l'article L. 2412-1 du code de la commande publique.

Les travaux portant sur les Grosses réparations ou sur le renouvellement de la Structure et l'Etanchéité de l'Ouvrage d'art, et qui restent sous la maîtrise d'ouvrage publique de la Collectivité territoriale, sont identifiées par les Parties.

Pour ces travaux, les Parties pourront conclure, à titre gratuit, des conventions distinctes :

- d'assistance à maîtrise d'ouvrage, au titre de l'article L. 2422-2 du code de la commande publique, par lesquelles il sera convenu que SNCF Réseau assistera la Collectivité territoriale sur un ou plusieurs objets spécialisés ;
- de mandat de maîtrise d'ouvrage, au titre des articles L. 2422-5 à L. 2422-11 du code de la commande publique, par lesquelles la Collectivité territoriale confiera à SNCF Réseau, en son nom et pour son compte, tout ou partie des attributions mentionnées à l'article L. 2422-6 du même code.

5.2.2 S'agissant des Equipements de l'Ouvrage d'art

En toute hypothèse, la Collectivité territoriale conserve :

- la maîtrise d'ouvrage des travaux relatifs aux Equipements de l'Ouvrage d'art ;
- la charge de l'exécution de toute autre opération de Maintenance liée aux Equipements de l'Ouvrage d'art.

5.3 – Modalités de réalisation des opérations de Maintenance

5.3.1 Opérations de Maintenance réalisées par la Collectivité territoriale

Dans le cadre de la programmation des opérations de Maintenance à effectuer par la Collectivité territoriale, celle-ci informe SNCF Réseau au plus tard le 31 décembre de l'année N-3, du programme prévisionnel de travaux pour toute intervention susceptible d'avoir des conséquences sur les circulations ferroviaires, de telle sorte que SNCF Réseau soit en mesure d'élaborer le portefeuille travaux dans un délai compatible avec le processus lié à la planification stratégique des travaux. A défaut de toute autre disposition contraire ou dérogatoire applicable au moment de la décision de programmation de ces opérations, il appartient à la Collectivité territoriale de respecter ce délai.

Les demandes d'intervention mentionnent, en particulier, les dates et durées des interventions, leur nature, les besoins éventuels d'occupation du domaine public ferroviaire et les répercussions sur les circulations ferroviaires.

Lorsque les travaux de la Collectivité territoriale sur l'Ouvrage d'art requièrent une déclaration de travaux (ci-après « DT ») au titre de l'article R. 554-21 du code de l'environnement, celle-ci est notamment adressée à SNCF Réseau. La déclaration d'intention de commencer les travaux (ci-après « DICT ») prévue par l'article R. 554-25 du code de l'environnement est également adressée à SNCF Réseau.

Le respect de ces procédures, et particulièrement l'émission d'une DT le plus en amont possible des travaux envisagés permet à SNCF Réseau d'être assurée de la bonne prise en compte des contraintes de l'exploitation ferroviaire et le cas échéant de prendre les mesures nécessaires au titre d'une mission de sécurité ferroviaire (interruption des circulations, accompagnement des agents de la Collectivité territoriale etc.) en application des textes réglementaires de sécurité en vigueur.

Préalablement à l'engagement de tous travaux, la Collectivité territoriale rédige, sur la base des prescriptions de SNCF Réseau et conformément à la réglementation en vigueur, une notice de sécurité ferroviaire présentant les mesures de protection et de prévention qui seront prises. Ces documents sont soumis à l'accord de SNCF Réseau. Cet accord préalable n'exonère pas la Collectivité territoriale de ses obligations déclaratives.

La Collectivité territoriale prend en charge le coût des interventions de SNCF Réseau au titre de la sécurité ferroviaire, ainsi que la réservation éventuelle des sillons. Ces éléments seront formalisés au travers d'un contrat spécifique à l'opération concernée. Ce contrat précisera notamment les modalités d'indemnisation des parties en cas de non-respect de leurs obligations respectives.

5.3.2 Opérations de Maintenance réalisées par SNCF Réseau

Dans le cadre de la programmation des opérations de Maintenance à effectuer, SNCF Réseau informe la Collectivité territoriale, un an à l'avance, du programme prévisionnel de travaux pour toute intervention susceptible d'avoir des conséquences sur les circulations routières.

Les demandes d'intervention mentionnent, en particulier, mentionner les dates et durées des interventions, leur nature, les besoins éventuels d'occupation du domaine public et les répercussions sur les circulations routières.

Lorsque les travaux de SNCF Réseau sur l'Ouvrage public requièrent une DT au titre de l'article R. 554-21 du code de l'environnement, celle-ci est notamment adressée à la Collectivité territoriale. La DICT prévue par l'article R. 554-25 du code de l'environnement est également adressée à la Collectivité territoriale.

Le respect de ces procédures, et particulièrement l'émission d'une DT le plus en amont possible des travaux envisagés permet à la Collectivité territoriale d'être assurée de la bonne prise en compte des contraintes liées à la circulation routière et le cas échéant de prendre les mesures nécessaires au titre d'une mission de sécurité routière (interruption des circulations,

accompagnement des agents de SNCF Réseau, etc.) en application des textes réglementaires de sécurité en vigueur.

Préalablement à l'engagement de tous travaux, il appartiendra à SNCF Réseau de rédiger, sur la base des prescriptions de la Collectivité territoriale et conformément à la réglementation en vigueur, toute mesure de protection et de prévention qui s'impose. Ces différents documents devront faire l'objet d'un accord de la Collectivité territoriale. Cet accord préalable n'exonère pas SNCF Réseau de l'obligation de procéder à ses obligations déclaratives.

5.4 – Démolition de l'Ouvrage d'art

Les travaux de démolition de l'Ouvrage d'art en fin de vie feront l'objet d'une convention entre les Parties pour en déterminer les modalités et en arrêter la programmation. Cette convention définira notamment la répartition du coût des travaux entre les parties.

ARTICLE 6 – CIRCULATIONS

L'Ouvrage d'art est ouvert à la circulation.

Si une des Parties constate que l'état de l'Ouvrage d'art ne permet plus les circulations sur la voie rétablie et/ou sur la voie franchie dans des conditions de sécurité satisfaisante, elle en informe l'autre.

Les Parties identifient les mesures à prendre en vue de restreindre ou d'interdire les circulations sur et sous l'Ouvrage d'art compte tenu de son état.

La Collectivité territoriale demeure en toute hypothèse compétente pour décider de restreindre ou d'interdire la circulation sur la voie dont elle est propriétaire ou gestionnaire, sous sa propre responsabilité.

SNCF Réseau demeure en toute hypothèse compétente pour décider de restreindre ou d'interdire la circulation sur la voie dont elle est gestionnaire, sous sa propre responsabilité.

ARTICLE 7 – SUPERPOSITION D'AFFECTIONS

En application de l'article L. 2111-20 du code des transports, SNCF Réseau, affectataire et gestionnaire du foncier propriété de l'Etat, autorise, au profit de la Collectivité territoriale, une superposition d'affectations sur une partie de son domaine public, pour l'Ouvrage d'art, permettant le franchissement en passage supérieur des voies ferrées par les voies routières.

La présente superposition d'affectations porte sur le volume correspondant à l'Ouvrage d'art.

Conformément à l'article 13 du décret n° 2019-1516 du 30 décembre 2019, la convention sera conclue par SNCF Réseau, après avis du directeur départemental des finances publiques

SNCF Réseau conserve la gestion du terrain d'assiette appartenant à l'Etat.



Cette superposition d'affectations est consentie sans indemnité, dès lors qu'elle porte sur un ouvrage d'art de rétablissement des voies.

7.1 Transfert de l'Ouvrage d'art à une autre personne publique

Dans le cas où la Collectivité territoriale souhaiterait transférer à une autre personne publique la propriété ou la gestion de l'Ouvrage d'art, elle en informe SNCF Réseau par lettre recommandée avec un préavis au moins un an avant ce transfert.

Le nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'Ouvrage d'art devra se substituer par avenant à la Collectivité territoriale dans les droits et obligations de la Convention.

La Collectivité territoriale s'engage, préalablement au transfert, à obtenir l'accord écrit du nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'ouvrage pour que ce dernier se substitue par avenant à elle dans les droits et obligations de la Convention.

Tout transfert des droits et obligations de la Convention à une autre personne publique pourra donner lieu à une redéfinition desdits droits et obligations en fonction du potentiel fiscal, tel que défini aux articles L. 2334-4, L. 3334-6 et L. 5211-30 du code général des collectivités territoriales, de la personne publique bénéficiaire du transfert.

7.2 Désaffectation de l'Ouvrage d'art

La Collectivité territoriale informe SNCF Réseau par lettre recommandée, au moins un an à l'avance, de son intention de désaffecter l'Ouvrage d'art. Toutefois, tant que l'Ouvrage d'art n'est pas démolie, la Collectivité territoriale est tenue d'assumer les obligations qui lui incombent au titre de la Convention.

7.3 Désaffectation des parcelles d'assiette

En cas de désaffectation du service public ferroviaire des parcelles d'assiette de l'Ouvrage d'art, SNCF Réseau pourra, après déclassement lorsque celui-ci est requis, proposer la cession de ce bien appartenant à l'Etat à la Collectivité territoriale.

Cette cession obéira aux règles de gestion domaniale applicables à la société SNCF Réseau telles que prévues aux articles L. 2111-20 et suivants du code des transports et par le décret n° 2019-1516 du 30 décembre 2019.

7.4 Installations et équipements ferroviaires

SNCF Réseau est autorisée, par la Collectivité territoriale, à installer et entretenir à sa charge sur l'Ouvrage d'art tout élément nécessaire au service public ferroviaire, notamment les caténaires, la signalisation, etc.

Les modalités de cette installation et de cet entretien sont soumises à l'accord préalable de la Collectivité territoriale.

7.5 Informations

En cas d'intervention programmée sur le domaine public ferroviaire, par exemple pour l'implantation d'un réseau ou le remplacement de caténaire, SNCF Réseau en informe la Collectivité territoriale, par exemple sous la forme d'une DT et d'une DICT conformément aux articles L. 554-1, R. 554-19 et suivants du code de l'environnement, en vue de s'assurer de la compatibilité de cette intervention vis-à-vis du domaine public routier.

En cas d'intervention programmée sur le réseau public routier, par exemple pour l'implantation d'un réseau ou la réfection des enrobés, la Collectivité territoriale en informe SNCF Réseau, par exemple sous la forme d'une DT et d'une DICT conformément aux articles L. 554-1, R. 554-19 et suivants du code de l'environnement, en vue de s'assurer de la compatibilité de cette intervention vis-à-vis du domaine public ferroviaire.

ARTICLE 8 – DEMANDES DES TIERS POUR LE PASSAGE DES RESEAUX DIVERS.

La Collectivité territoriale répond notamment aux demandes des tiers pour le passage des réseaux divers.

En cas de demandes émanant de tiers, nécessitant des interventions sur l'Ouvrage d'art, la Collectivité territoriale sollicite l'avis de SNCF Réseau, en vue de s'assurer de la compatibilité de ces demandes avec les installations ferroviaires.

Par ailleurs, la Collectivité territoriale pourra autoriser les occupations temporaires de l'Ouvrage d'art en vue d'assurer la continuité de réseaux tiers installés le long du domaine public ferroviaire, sauf à ce que ces occupations portent atteinte au bon fonctionnement des services publics ferroviaire et routier, ou qu'elles soient de nature à nuire à la conservation de l'ouvrage.

Le pétitionnaire devra s'engager auprès de la Collectivité territoriale à prendre en charge tous les frais ultérieurs liés à la présence de son réseau sur l'Ouvrage d'art.

ARTICLE 9 – COMMUNICATION DES DOCUMENTS AFFERENTS AUX OUVRAGES

La Collectivité territoriale, en sa qualité de propriétaire ou de gestionnaire de l'Ouvrage d'art, est responsable de l'archivage des documents relatifs à la construction et la Maintenance de l'Ouvrage d'art.

Sur simple demande de SNCF Réseau, la Collectivité territoriale lui communique gratuitement les documents en sa possession relatifs à la construction et à la Maintenance de l'Ouvrage d'art.

ARTICLE 10 – INFORMATIONS RECIPROQUES

Chacune des Parties ayant connaissance d'un désordre susceptible de compromettre la solidité ou le fonctionnement normal de l'Ouvrage d'art informe l'autre Partie par tous les moyens et dans les meilleurs délais.

ARTICLE 11 – RESPONSABILITE

La Collectivité territoriale est responsable des dommages causés à SNCF Réseau du fait de la présence, de la Maintenance ou du fonctionnement de l'Ouvrage d'art dont elle est propriétaire ou gestionnaire.

La Collectivité territoriale est responsable pour les dommages qui pourraient être causés aux tiers, aux usagers des voies et aux agents de SNCF Réseau, du fait de la présence, de la Maintenance ou du fonctionnement de l'Ouvrage d'art et des travaux s'y rapportant.

ARTICLE 12 – FRAIS, IMPOTS ET CHARGES

Chaque Partie supporte les frais relatifs aux superpositions d'affectations dont elle est bénéficiaire et supporte plus généralement la charge des taxes, impôts et droits auxquels ses ouvrages sont ou seront assujettis.

ARTICLE 13 – DATE D'EFFET DE LA PRESENTE CONVENTION

La Convention entre en vigueur à compter de la date de sa dernière signature par les Parties.

ARTICLE 14 – SUIVI TECHNIQUE DE LA CONVENTION

L'ensemble des démarches prévues par la Convention, ayant pour objet d'informer ou d'obtenir l'autorisation des Parties ainsi que l'envoi de tout document, devront, pour être valides, être effectuées auprès des services suivants :

- pour SNCF Réseau :
 - o Infrapôle Pays de la Loire, 15 boulevard de Stalingrad, 44000 Nantes
 - Pôle technique - Groupe Ouvrages d'Art / Ouvrages en Terre
- pour la Collectivité territoriale :
 - o Maire de Longué-Jumelles, 1 place de la Mairie, 49160 Longué-Jumelles

ARTICLE 15 – AVENANTS

Toute modification de la Convention ou de l'une de ses annexes devra faire l'objet d'un avenant approuvé par les Parties.

ARTICLE 16 – ENREGISTREMENT

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de la Partie qui entendrait soumettre la Convention à cette formalité.

ARTICLE 17 – LITIGES

Avant toute action contentieuse, les Parties s'efforceront de trouver une issue amiable à tout litige qui résulterait de l'exécution ou de l'interprétation de la Convention.

A défaut, les litiges relatifs à la Convention, qui constitue un contrat administratif, seront portés devant le Tribunal administratif de Nantes.

La Convention est établie en deux exemplaires originaux.

Fait à Nantes. Le 20-08-2025 | 11:56 CEST

Fait à Longué-Jumelles. Le

Pour SNCF Réseau

Pour la Collectivité territoriale

Olivier HENRIQUES

Olivier HENRIQUES



Annexes :

Annexe n° 1 : Définition de l'Ouvrage d'art
ss

ANNEXE 1

Objectif de l'annexe

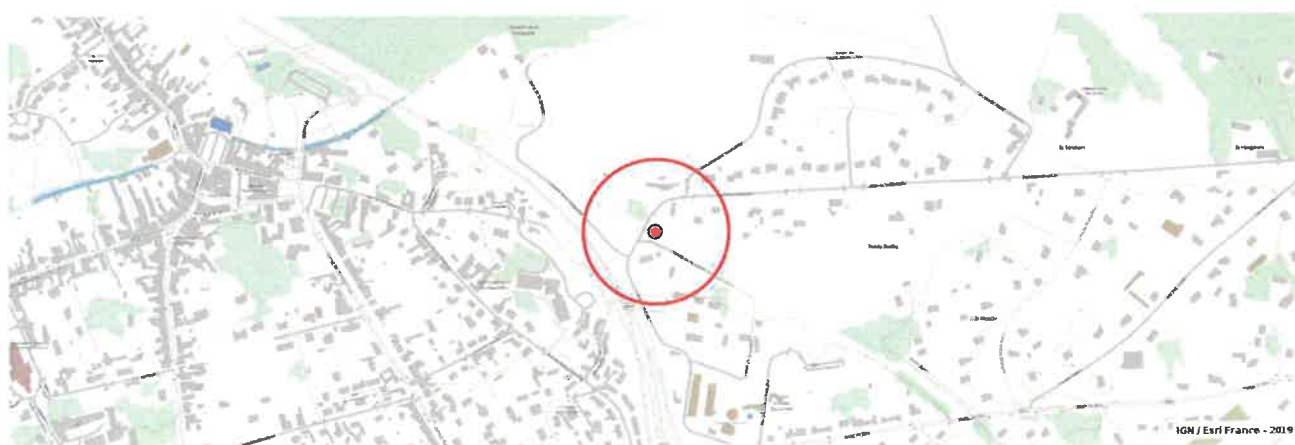
Cette annexe précise la situation géographique de l'ouvrage, ses caractéristiques principales et la consistance des éléments qui le composent.

PONT ROUTE DE LA SIROTIERE

LIGNE 510 000 – PK 38+221

COMMUNE DE LONGUE-JUMELLES

SITUATION GEOGRAPHIQUE



DESCRIPTION DE L'OUVRAGE

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Ce pont-route porte une voie communale surplombant la ligne ferroviaire n° 510 000 de La Flèche à Vivy au Pk 38+221 sur le territoire de la commune de Longue-Jumelles. La construction initiale de l'ouvrage est contemporaine de la création de la ligne.

Cet ouvrage a une ouverture droite de 8,00m.



CONSISTANCE DES ÉLÉMENTS

Structure :

Cet ouvrage est constitué d'un tablier à poutres sous dalle datant de 1893 sur culées et pile en maçonneries de pierre jointoyée et fondé sur semelles superficielles en maçonnerie.

Un diagnostic réalisé en 2022 a montré la présence de plomb sur les pièces métalliques de l'ouvrage.

Équipements :

- Étanchéité
- Dispositif de retenue : garde-corps métallique et parapets en maçonnerie de brique sur murs en retour
- Chaussée
- Trottoirs et bordures

ÉTAT

L'ouvrage a fait l'objet d'une inspection détaillée en date du 09/10/2024, son état a été jugé mauvais.



PHOTOS



Envoyé en préfecture le 10/04/2026

Reçu en préfecture le 10/04/2026

Publié le

ID : 049-214901803-20260407-04_2026_26-DE



