

# Ouvrage dénivelé assurant le croisement entre deux axes de communication

13<sup>ème</sup> législature

Question écrite n° 09381 de M. Jean Louis Masson (Moselle - NI)

publiée dans le JO Sénat du 02/07/2009 - page 1655

M. Jean Louis Masson attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le cas où un ouvrage dénivelé assure le croisement entre deux axes de communication (route communale, voie rapide départementale, voie ferrée, autoroute, canal...). Dans cette hypothèse et en l'absence de toute disposition législative, le problème se pose de savoir à qui appartient le pont ou le tunnel en cause et surtout, quelle est la collectivité qui a la charge de son entretien. En l'absence de tout acte d'enregistrement ou de toute convention entre les collectivités propriétaires de chacune des deux voies concernées, il lui demande à qui incombe la responsabilité en cas d'accident lié à un mauvais entretien. Par ailleurs, 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, il lui demande si la commune en cause peut se voir imposer contre sa volonté l'entretien du pont ou du tunnel ainsi créé.

## Réponse du Secrétariat d'État aux transports

publiée dans le JO Sénat du 07/01/2010 - page 38

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. Il ne serait pas réaliste de déroger au principe posé par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique et ses relations avec la maîtrise d'oeuvre privée suivant laquelle « le maître de l'ouvrage est la personne morale, mentionnée à l'article premier, pour laquelle l'ouvrage est construit. Responsable principal de l'ouvrage, il remplit dans ce rôle des fonctions d'intérêt général dont il ne peut se démettre ». 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. Un groupe de travail associant les maîtres d'ouvrage concernés, qu'il s'agisse des collectivités territoriales, des établissements publics ou de l'État, réfléchit actuellement à la définition des principes susceptibles de guider la rédaction de ces conventions. 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. En cas de condamnation du propriétaire de la voie à payer des indemnités, celui-ci en supportera la charge définitive.