

N° 521

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

Enregistré à la Présidence du Sénat le 16 mai 2011

PROPOSITION DE LOI

visant à répartir plus équitablement les charges financières qu'implique l'entretien des ouvrages d'art rétablissant les voies de communication coupées par des infrastructures de transport nouvelles,

PRESENTEE

Par MM. Francis GRIGNON, Philippe NACHBAR, Laurent BÉTEILLE, Michel DOUBLET, Mme Esther SITTLER, MM. André REICHARDT, Gérard CÉSAR, Christian CAMBON, François TRUCY, Dominique de LEGGE, Alain MILON, Charles GUENÉ, Charles REVET, Jean-Louis LORRAIN, Mmes Brigitte BOUT, Catherine TROENDLE, MM. Philippe LEROY, André DULAIT, Michel BÉCOT, Mme Christiane HUMMEL, MM. Antoine LEFÈVRE, Jean BIZET, Bernard FOURNIER, Dominique BRAYE, Marcel-Pierre CLÉACH, Gérard BAILLY, Philippe DALLIER, Mme Janine ROZIER, MM. René BEAUMONT, Benoît HURÉ, Pierre BERNARD-REYMOND, Jean-Claude CARLE, Éric DOLIGÉ, Jackie PIERRE, François-Noël BUFFET et Jean-Pierre VIAL,

Sénateurs

(Envoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

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, les parties négligent la question de la prise en charge financière ultérieure de l'infrastructure.

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. En ce sens l'**article 1^{er}** de la proposition de loi vise à créer une nouvelle section au sein du code général de la propriété des personnes publiques.

L'**article L. 2123-9 (nouveau)** vise à imposer la négociation d'une convention entre les propriétaires des ouvrages lorsque la continuité d'une voie de communication existante est rétablie par un ouvrage dénivelé, du fait de la réalisation d'un nouvel ouvrage d'infrastructure de transport. Le contenu de la convention et le moment de sa signature devront être déterminés par décret. La convention devra notamment comprendre les conditions prévisionnelles de gestion et d'entretien ainsi que les conditions de sa prise en charge financière. La compensation financière due à la collectivité pourra s'effectuer en capital ou sous forme d'un engagement à participer à tout ou partie des dépenses d'entretien, de réparation ou encore de renouvellement de l'ouvrage de rétablissement (article L. 2123-12 nouveau).

L'**article L. 2123-9-1 (nouveau)** vise à ce qu'en cas d'échec de la négociation, la partie la plus diligente puisse demander la médiation du préfet. En cas de nouvel échec de la médiation, le juge pourra être appelé à constater l'illégalité du refus de signer.

Concernant les situations existantes, l'**article L. 2123-10 (nouveau)** rappelle qu'il n'y a aucune raison de remettre en cause les conventions déjà signées, sauf les cas de dénonciation de la convention. L'**article L. 2123-11 (nouveau)** fixe les conditions permettant d'établir une convention pour des situations existantes.

La proposition de loi pose un principe très 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 Au chapitre III du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques, il est ajouté une section 5 ainsi rédigée :

② « SECTION 5

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

④ « *Art. L. 2123-9.* – 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.

⑤ « I. – 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 les propriétaires de ces ouvrages.

⑥ « II. – Les modalités contenues dans cette convention sont déterminées par décret. Elles doivent être établies en respectant les dispositions des articles L. 2123-12 et L. 2123-13 du code général de la propriété des personnes publiques. »

⑦ « *Art. L. 2123-9-1.* – En cas d'échec de la négociation relative à la signature de la convention prévue à l'article précédent, la partie la plus diligente demande, dans des conditions déterminées par décret, la médiation du préfet. En cas de nouvel échec, les deux parties peuvent saisir le juge afin de faire constater l'illégalité du refus de signer qui leur est opposé.

⑧ « Les dispositions des articles L. 2123-9 et L. 2123-9-1 s'appliquent aux ouvrages d'infrastructures de transports dont l'enquête publique est ouverte postérieurement au premier jour du sixième mois suivant la promulgation de la présente loi. »

⑨ « *Art. L. 2123-10.* – Les dispositions des conventions conclues antérieurement à la promulgation de la loi et prévoyant les modalités de gestion d'un ouvrage de rétablissement continuent à s'appliquer, sauf cas de dénonciation de la convention.

⑩ « Dans cette hypothèse, une nouvelle convention devra être conclue. Celle-ci précise les conditions dans lesquelles sont réparties les charges financières de l'entretien et de l'éventuel renouvellement de l'ouvrage. 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 « En cas d'échec de la négociation, les règles propres à la gestion des ouvrages s'appliquent, sans préjudice des compensations financières éventuelles qui pourront être accordées par voie de justice à l'une ou l'autre des parties, au titre du préjudice lié à la rupture de la convention. »
- ⑫ « *Art. L. 2123-11.* – Pour les franchissements existants et en cas de litige concernant la prise en charge de dépenses ayant pour origine la situation de superposition domaniale résultant du rétablissement de la voie de communication en l'absence de convention, la partie demanderesse recherche un règlement amiable.
- ⑬ « À défaut d'accord, le préfet est appelé comme médiateur du bien-fondé de la dépense envisagée et sur la répartition de sa prise en charge.
- ⑭ « En cas d'échec de la médiation, le juge statue sur le litige.
- ⑮ « Un décret précise les conditions d'application du présent article. »
- ⑯ « *Art. L. 2123-12.* – Par dérogation au principe suivant lequel chaque collectivité doit supporter la charge financière des infrastructures dont elle est maître d'ouvrage, les dépenses supplémentaires de gestion, d'entretien et de renouvellement, résultant du rétablissement dénivelé d'une voie de communication existante coupée par la réalisation d'un ouvrage d'infrastructures de transport peuvent donner lieu à compensation.
- ⑰ « Ne peuvent être compensées que les charges dont la prise en compte est justifiée en équité au bénéfice du gestionnaire de la voie de communication rétablie, au regard :
- ⑱ « 1° Des coûts qui résultent de la situation nouvelle, par rapport aux facultés contributives de la personne publique propriétaire de la voie rétablie ;
- ⑲ « 2° De l'avantage retiré par cette personne publique de la nouvelle configuration de la desserte des lieux ;
- ⑳ « 3° Des conditions dans lesquelles a été prise l'initiative du rétablissement.
- ㉑ « La compensation financière, totale ou partielle, peut s'effectuer en capital ou sous la forme d'un engagement à participer à tout ou partie des dépenses d'entretien, de réparation ou encore de renouvellement de l'ouvrage de rétablissement. Elle présente un caractère indemnitaire. »

- ②② « *Art. L. 2123-13.* – Par dérogation aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 2123-12, lorsque l'ouvrage de rétablissement appartient à la voirie d'une collectivité territoriale ou est gérée par un établissement public dont la population, appelée à contribuer à l'entretien de cette voirie est inférieure à 3 500 habitants, le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de transports est réputé devoir prendre en charge la gestion, l'entretien et l'éventuel renouvellement de la structure d'ouvrage de rétablissement, s'il n'en est disposé autrement dans la convention.
- ②③ « Lorsque la collectivité territoriale n'a pas à sa disposition les compétences pour assurer l'entretien de l'ouvrage créé pour assurer le rétablissement, le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de transports assure l'entretien de la structure de l'ouvrage. »
- ②④ « *Art. L. 2123-14.* – Lorsque le gestionnaire d'un ouvrage de rétablissement appartenant à la voirie d'une collectivité territoriale ou gérée par un établissement public dont la population, appelée à contribuer à l'entretien de cette voirie est inférieure à 3 500 habitants, n'a pas les moyens lui permettant d'assurer l'entretien de l'ouvrage créé, se trouve contraint d'engager des actions, nécessaires à la pérennité ou à l'exploitation de l'ouvrage de rétablissement conforme à sa destination et concernant sa structure, il a droit à la prise en charge de la dépense par le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de transports.
- ②⑤ « Les parties signent une convention répartissant précisément pour le futur les conditions matérielles, administratives et financières de gestion de cette superposition d'ouvrages, pouvant aboutir à un transfert de maîtrise d'ouvrage de l'opération au gestionnaire de l'infrastructure de transports. »
- ②⑥ « *Art. L. 2123-15.* – 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. »

Article 2

Les charges résultant, pour l'État, de l'application de la présente loi 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.