



**CONVENTION RELATIVE A UN OUVRAGE D'ART DE FRANCHISSEMENT DE TYPE PONT-ROUTE DENOMME PONT DE LA PALOMBE**

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 Didier DUPIOT, Directeur de l'établissement Infrapôle Aquitaine, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée "**SNCF Réseau**".

D'une part,

BORDEAUX METROPOLE Etablissement Public de Coopération Intercommunale à fiscalité propre relevant de la catégorie des métropoles, par transformation de la Communauté urbaine de Bordeaux, créée en vertu de la loi n°2004-58 du 27 janvier 2014 et du décret n°2014-1599 du 23 décembre 2014, ayant son siège Esplanade Charles de Gaulle – 33 045 Bordeaux Cedex, représentée par son Président en exercice Monsieur Alain Anziani dûment habilité par délibération n°

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

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 présente convention (ci-après « la Convention ») a pour objet de définir les modalités de gestion et de maintenance d'un ouvrage de franchissement situé à l'intersection d'un réseau autoroutier et d'un réseau ferré et l'organisation des travaux sur ces ouvrages.

Les ouvrages d'art de franchissement sont créés postérieurement à la réalisation d'une infrastructure de transport préexistante et permettent son franchissement par une voie nouvelle.

Précisément, un pont-route est un ouvrage de franchissement lorsqu'il a été créé postérieurement à la voie ferrée pour permettre à la nouvelle voie routière de franchir la voie ferrée préexistante.

Selon la jurisprudence constante du Conseil d'Etat, il revient au propriétaire de la voie portée, également propriétaire du pont, d'assumer toutes les responsabilités liées à la gestion et à la maintenance de l'ouvrage (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 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<sup>er</sup> 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.

Bordeaux Métropole est propriétaire de l'ouvrage d'art du pont de la Palombe à Bordeaux qui traverse les voies ferrées de la SNCF. A ce titre, une convention de superposition est conclue entre Bordeaux Métropole et SNCF Réseau. Il convient à présent d'établir les modalités d'interventions de chacune des parties.

Il a donc été convenu ce qui suit :

## **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.

## **ARTICLE 2 – DEFINITION DE L’OUVRAGE D’ART**

L’ouvrage d’art objet de la Convention est un ouvrage de franchissement 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 qu’en l’absence de convention contraire les ponts-routes ainsi que les passerelles pour piétons sont la propriété de la collectivité publique 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 publique est propriétaire et 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.

Pour assurer la gestion de l’Ouvrage d’art, la collectivité publique 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 - Définition de 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 ») et sont définies dans l'article 5.2 de la présente convention.

La Maintenance de l'ouvrage s'entend, dans la Convention, des actions techniques destinées à maintenir ou rétablir 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.

### ***5.2 - Définitions des opérations de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement de l'Ouvrage d'art***

#### ***5.2.1 - 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 »).

Deux types de surveillance sont à identifier :

#### **Visite de surveillance :**

A/ visite de sécurité - Visites Simplifiées Comparées (VSC) d'usage :

Bordeaux Métropole assure une surveillance dite de sécurité permettant de repérer des désordres affectant les équipements, les voies routières et cyclable de l'ouvrage.

B/ visite annuelle – VSC complètes :

Il s'agit des actions de surveillance qui font l'objet d'une programmation et d'une périodicité définie par le service ouvrages d'art de Bordeaux Métropole.

Les structures positionnées sur les emprises ferroviaires feront l'objet d'une inspection détaillée réalisée par un bureau d'études privé définie au chapitre suivant.

#### **Inspection détaillée :**

Bordeaux Métropole assurera les inspections détaillées à une fréquence établie tous les 6 ans. Ces échéances pourront être modifiées au regard des conclusions et des critères de notations occasionnant une réduction de ces périodicités.

Le rapport de ces inspections pourra être remis aux équipes de la SNCF sur simple demande.

### *5.2.2 - 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.

### *5.2.3 - 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 »).

### *5.2.4 - 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 »).

## **5.3 – Modalités de réalisation des opérations de Maintenance et de démolition réalisées par la Collectivité publique**

Dans le cadre de la programmation des opérations de Maintenance et de démolition sur l'Ouvrage d'art à effectuer par la Collectivité publique, 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 publique 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 publique etc.) en application des textes réglementaires de sécurité en vigueur.

Préalablement à l’engagement de tous travaux, la Collectivité publique 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 publique de ses obligations déclaratives.

Afin de faciliter ces opérations, SNCF Réseau propriétaire des emprises ferroviaires mettra tout en œuvre pour assurer la sécurité des équipes de Bordeaux Métropole afin de pouvoir accéder sur les voies principales Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Hendaye.

Sur la base du programme d’intervention communiqué dans les délais et les modalités de la présente convention par la Collectivité publique, SNCF Réseau transmettra les éléments suivants auprès de Bordeaux Métropole :

- plages horaires de travail effectif (jours/nuit),
- type de matériel à utiliser (nacelle rail-route),
- zone d’enraillement

Les modalités d’accès aux emprises ferroviaires seront planifiées sur la base de ces éléments avec les services de SNCF Réseau pour permettre la bonne réalisation des opérations sur les emprises ferroviaires.

La Collectivité publique 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.

#### ***5.4 – Modalités de réalisation des opérations de Maintenance et Travaux réalisées par SNCF Réseau***

Dans le cadre de la programmation des opérations de Travaux et de maintenance sur les emprises ferroviaires, il pourra être nécessaire que SNCF Réseau intervienne sur l’ouvrage appartenant à la collectivité publique. SNCF Réseau devra préalablement informer Bordeaux Métropole dans un délai de 8 mois du programme prévisionnel de travaux ou de maintenance pour toute intervention susceptible d’avoir des conséquences sur le domaine public métropolitain,

de telle sorte que Bordeaux Métropole soit en mesure d'élaborer le portefeuille études dans un délai compatible avec le processus lié à la planification stratégique des travaux.

Les demandes d'intervention mentionnent, en particulier, les dates et durées des interventions, leur nature, les besoins éventuels d'occupation du domaine public et les répercussions sur les circulations routières et notamment de l'exploitant du réseau de transport urbain métropolitain. La communication de ces informations ne dispense pas SNCF Réseau de solliciter les autorisations réglementaires nécessaires à la réalisation du projet.

Préalablement à l'engagement de tous travaux, SNCF Réseau rédige, sur la base des prescriptions de Bordeaux Métropole et conformément à la réglementation en vigueur, une notice de sécurité présentant les mesures de protection et de prévention qui seront prises. Ces documents sont soumis à l'accord de Bordeaux Métropole.

SNCF Réseau prend en charge le coût des études et/ou interventions de Bordeaux Métropole nécessaire à la réalisation des interventions de maintenance et de travaux sur son périmètre ainsi qu'à la prise en charge de l'impact occasionné par une déviation de circulation du délégataire de transport public. Ces éléments seront formalisés au travers d'un contrat spécifique à l'opération concernée. A cet effet, une convention sera préalablement établie entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole.

Il est précisé que la Métropole n'est pas responsable de l'entretien et des réparations éventuelles à mener sur les emprises ferroviaires ou toutes structures avoisinantes de l'ouvrage d'art du pont de la Palombe.

## **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 publique demeure en toute hypothèse compétente pour décider de restreindre ou d'interdire la circulation sur la voie dont elle est propriétaire et/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 – TRANSFERT DE L'OUVRAGE**

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

Dans le cas où la Collectivité publique 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 publique dans les droits et obligations de la Convention. La Collectivité publique 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.

### ***7.2 - Désaffectation de l'Ouvrage d'art***

La Collectivité publique 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 démolé, la Collectivité publique 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 publique.

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 publique, 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 publique.

La réalisation de l'ouvrage de franchissement, objet des présentes, a été décidé entre Bordeaux Métropole (concedant) et l'EPABE (concessionnaire), dans le cadre de la convention de concession. Les protections caténaires ont été mises en œuvre de manière horizontale suite à l'accord du concedant et du concessionnaire sur la proposition architecturale.

De ce fait, Bordeaux Métropole assurera la gestion et la maintenance de ces auvents de protection horizontaux comme défini respectivement dans les articles 4 et 5 de la présente convention.

## **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 publique, 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 publique 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 publique 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, le tiers sollicite l'avis de SNCF Réseau, en vue de s'assurer de la compatibilité de ces demandes avec les installations ferroviaires, la SNCF transmettra copie de son avis à la Collectivité publique.

Par ailleurs, la Collectivité publique 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 publique 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 publique, en sa qualité de propriétaire et/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 publique 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**

### ***11.1 - Responsabilité de la Collectivité publique***

La Collectivité publique 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 et/ou gestionnaire.

La Collectivité publique 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.

### ***11.2 - Responsabilité de SNCF Réseau***

SNCF Réseau est responsable des dommages causés à la collectivité publique du fait de la présence, de la Maintenance ou du fonctionnement de ses ouvrages d'art dont elle est gestionnaire.

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

## **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 :

Etablissement Infrapôle Aquitaine  
140-142 Rue des Terres de Borde  
33800 BORDEAUX

Laurent THOMAS / RMOA OT - POLE OT / laurent.thomas@reseau.sncf.fr

