



ANNEXE 1 - MODALITES DE GESTION ULTERIEURE ET ENTRETIEN PONT RAIL DE LA NOE MAHEU

Mise à 2X2 voies de l'axe routier RENNES - ANGERS
COMMUNE DE MARTIGNE-FERCHAUD - DEPARTEMENT D'ILLE ET VILAINE

Le présent document est établi conformément à la convention comportant superposition d'affectations sur partie du domaine public de SNCF RESEAU et concerne le pont-rail de la NOE MAHEU (PK 11+648 de la ligne n°466000 – Châteaubriant- Rennes).

Il précise les modalités de gestion ultérieure des aménagements et ouvrages réalisés, ainsi que les répartitions d'entretien. Ce document comprend :

- ✓ le document « Répartition des charges d'entretien »,
- ✓ la coupe transversale type du pont-rail,
- ✓ le Dossier d'Intervention Ulérieure sur l'Ouvrage (DIUO),

INDICATION DES OUVRAGES ET DE LEUR NATURE	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES	DÉSIGNATION DES OUVRAGES OU PARTIES D'OUVRAGES CONCERNES	REPARTITION DES DEPENSES	OBSERVATIONS
<p>OUVRAGE D'ART</p> <p>Point kilométrique : 011+648</p> <p>Double cadre en béton armé.</p> <p>L'ouvrage est prolongé par quatre murs en aile, l'ensemble étant fondé superficiellement.</p>	<p>Biais de l'ouvrage : 100.00 gr</p> <p>Ouverture droite : 2x11.50m Longueur du tablier : 15.64m Hauteur libre mini : 4.85m demandé (4.74m lors de l'IDK – travaux de voirie en cours)</p> <p>Nombre de voie ferrée : 1 Largeur entre GC : 5.68 m Longueur culées + murs : C0 (6.20m) + C2 (6.2m) + P1 (2x7.80m) + M2G (11.47m) + M1D (11.47m) + M0G (11.47m) + M0D (11.47m).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Double cadre en béton armé formant la structure de l'ouvrage 2. Talus à l'arrière des murs en aile 3. Visites intermédiaires et inspections détaillées périodiques 4. Parements des culées au droit de la voirie départementale 5. Parements de la pile au droit de la voirie départementale 6. Tous les parements matricés des murs en aile et les parements des corniches au droit de la voirie départementale 7. Chaussées et trottoirs de la voirie départementale sous le pont-rail 8. Eclairages publics, réseaux divers, assainissements de la voirie départementale 9. Réparation de l'ouvrage et entretien de son étanchéité. 	<p>Points 1 à 3 : SNCF RESEAU 100%</p> <p>Points 4 à 8 : DEPARTEMENT 35 100%</p> <p>Point 9 : SNCF RESEAU 100%</p>	<p>Pour les points 1 à 3, SNCF RESEAU assure la charge technique et financière et prend à sa charge toutes les mesures utiles pour assurer la gestion de l'ouvrage (hors mise en place de signalisation et de déviations provisoires de la circulation routière qui restent à la charge du DEPARTEMENT 35).</p> <p>Pour les points 4 à 8, le DEPARTEMENT 35 assure la charge technique et financière. (conditions d'intervention définies dans le DIUO)</p>
<p>VOIRIE DEPARTEMENTALE</p> <p>Travaux réalisés sous MOE CG35</p>			<p>DEPARTEMENT 35 100%</p>	

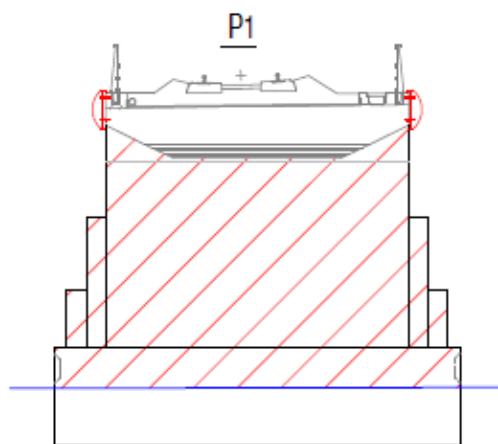
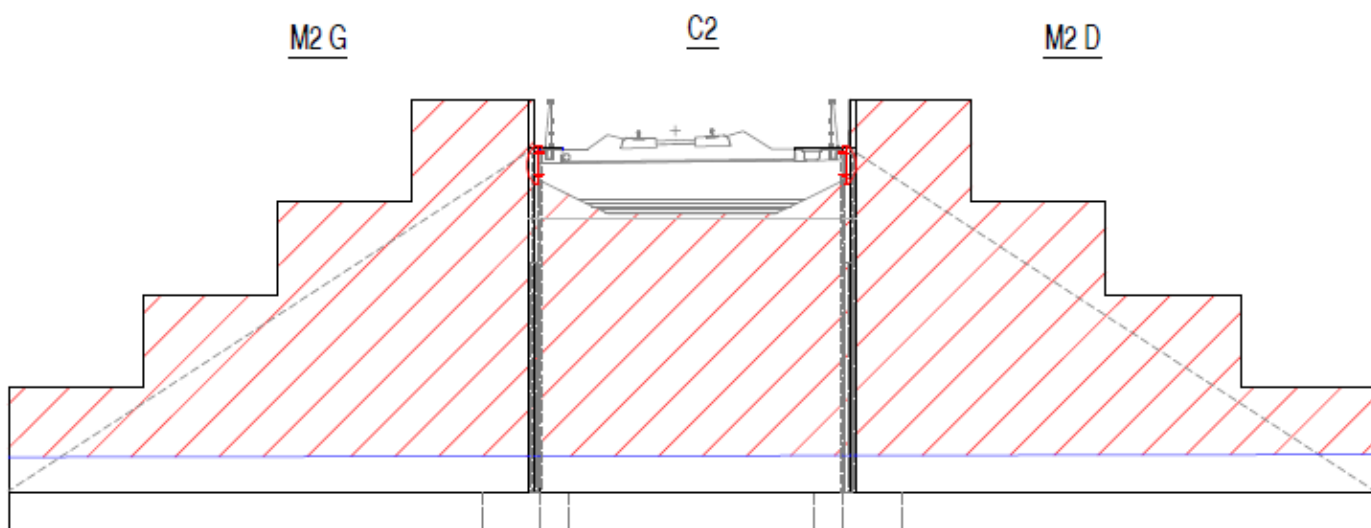
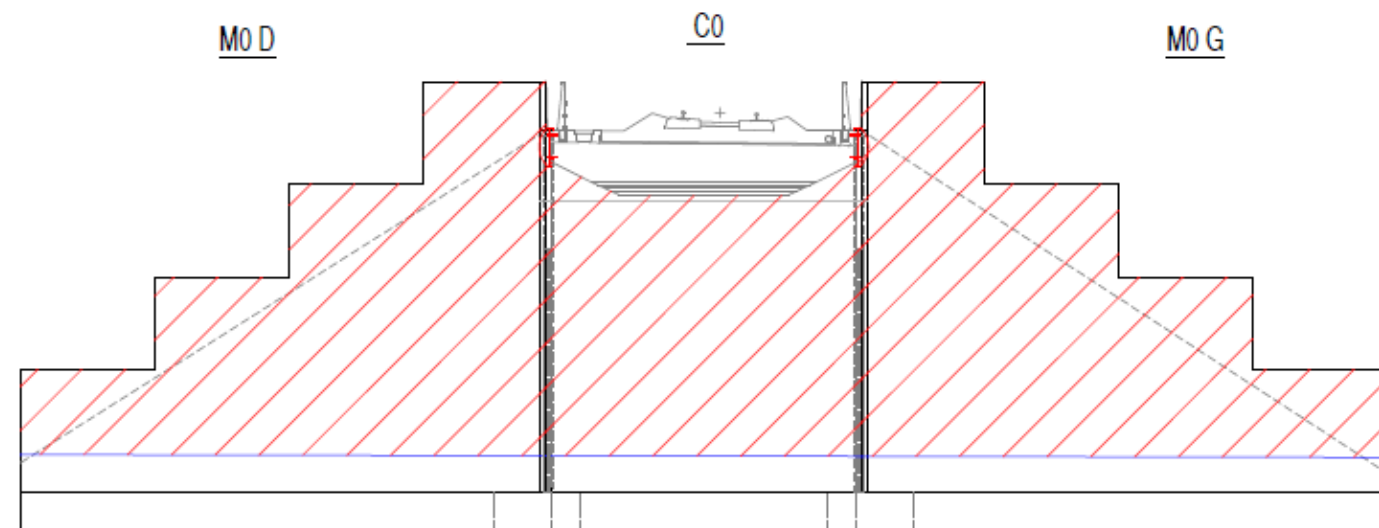
Parties d'ouvrage concernées :

X : Département d'ILLE ET VILAINE



NOTA - les couleurs utilisées pour différencier les ouvrages ou parties d'ouvrages dont la charge d'entretien appartient à SNCF RESEAU ou au DEPARTEMENT sont les suivantes :

NOIR	SNCF RESEAU	ROUGE	DEPARTEMENT d'ILLE ET VILAINE		
------	-------------	-------	-------------------------------	--	--





ANNEXE 1 - MODALITES DE GESTION ULTERIEURE ET ENTRETIEN PONT RAIL DE LA NOE JOLLYS

Mise à 2X2 voies de l'axe routier RENNES - ANGERS
COMMUNE DE MARTIGNE-FERCHAUD - DEPARTEMENT D'ILLE ET VILAINE

Le présent document est établi conformément à la convention comportant superposition d'affectations sur partie du domaine public de SNCF RESEAU et concerne le pont-rail de la NOE JOLLYS (PK 18+117 de la ligne n°466000 – Châteaubriant- Rennes).

Il précise les modalités de gestion ultérieure des aménagements et ouvrages réalisés, ainsi que les répartitions d'entretien. Ce document comprend :

- ✓ le document « Répartition des charges d'entretien »,
- ✓ la coupe transversale type du pont-rail,
- ✓ le Dossier d'Intervention Ulérieure sur l'Ouvrage (DIUO),

INDICATION DES OUVRAGES ET DE LEUR NATURE	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES	DÉSIGNATION DES OUVRAGES OU PARTIES D'OUVRAGES CONCERNES	REPARTITION DES DEPENSES D'ENTRETIEN	OBSERVATIONS
<p>OUVRAGE D'ART</p> <p>Point kilométrique : 018+117</p> <p>Tablier à poutrelles enrobées.</p> <p>L'ouvrage est prolongé par quatre murs en aile, l'ensemble étant fondé superficiellement.</p>	<p>Biais de l'ouvrage : 38.25 gr</p> <p>Ouverture droite : 2x12.013m Ouverture biaise : 2x21.25m Longueur du tablier : 49.00m Hauteur libre mini : 4.85m demandé (6.00m lors de l'IDK – travaux de voirie non réalisé)</p> <p>Nombre de voie ferrée : 1 Largeur entre GC : 5.78 m Longueur culées + murs : C0 (13.126m) + C2 (13.126m) + P1 (2x11.70m) + M2G (11.00m) + M2D (20.00m) + M0G (20.00m) + M0D (11.00m).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tablier en poutrelles enrobées, culées et murs en béton armé formant la structure de l'ouvrage 2. Talus à l'arrière des murs en aile 3. Visites annuelles et inspections périodiques 4. Parements des culées au droit de la voirie départementale 5. Parements de la pile au droit de la voirie départementale 6. Tous les parements matricés des murs en aile et les parements des corniches au droit de la voirie départementale 7. Chaussées et trottoirs de la voirie départementale sous le pont-rail 8. Eclairages publics, réseaux divers, assainissements de la voirie départementale 9. Réparation de l'ouvrage et entretien de son étanchéité 	<p>Points 1 à 3 : SNCF 100%</p> <p>Points 4 à 8 : DEPARTEMENT 35 100%</p> <p>Point 9 : SNCF RESEAU 100%</p>	<p>Pour les points 1 à 3, SNCF assure la charge technique et financière et prend à sa charge toutes les mesures utiles pour assurer la gestion de l'ouvrage (hors mise en place de signalisation et de déviations provisoires de la circulation routière qui restent à la charge du DEPARTEMENT 35).</p> <p>Pour les points 4 à 9, le DEPARTEMENT 35 assure la charge technique et financière. (conditions d'intervention définies dans le DIUO)</p>
<p>VOIRIE DEPARTEMENTALE</p> <p>Travaux réalisés sous MOE CG35</p>			<p>DEPARTEMENT 35 100%</p>	

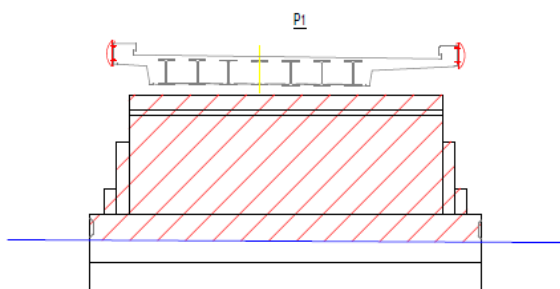
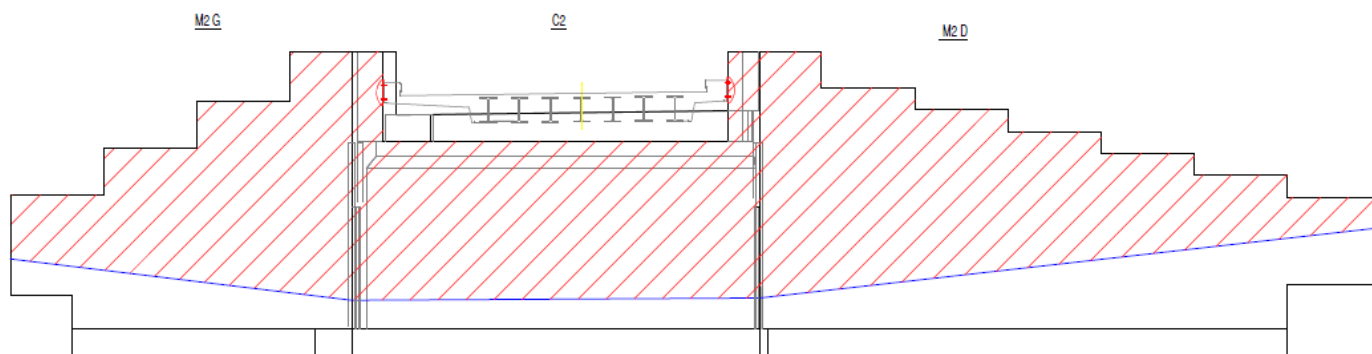
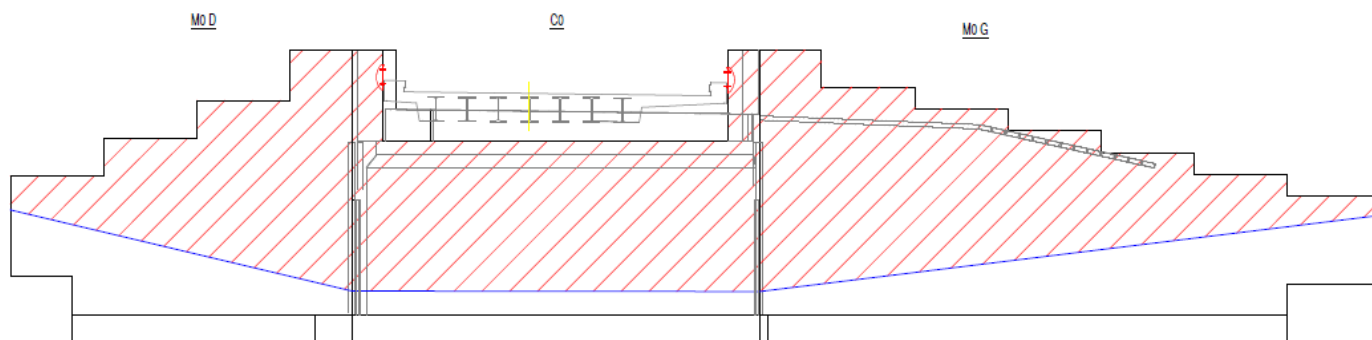
Parties d'ouvrage concernées :

X : Département d'ILLE ET VILAINE



NOTA - les couleurs utilisées pour différencier les ouvrages ou parties d'ouvrages dont la charge d'entretien appartient à SNCF RESEAU ou au DEPARTEMENT sont les suivantes :

NOIR	SNCF RESEAU	ROUGE	DEPARTEMENT d'ILLE ET VILAINE		
-------------	--------------------	--------------	--------------------------------------	--	--





**CONVENTION PORTANT SUR LA GESTION ET LA SUPERPOSITION D’AFFECTATION
D’UN OUVRAGE D’ART DE FRANCHISSEMENT DU PONT RAIL DE LA NOE MAHEU.**

**MISE A 2X2 VOIE DE L’AXE RENNES ANGERS
COMMUNE DE MARTIGNE FERCHAUD EN ILLE ET VILAINE**

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 Christophe HUAU, dûment habilité à l’effet des présentes,

Ci-après dénommée "**SNCF Réseau**".

D’une part,

Le Département d’Ille et Vilaine faisant élection de domicile à l’Hôtel du Département d’Ille et Vilaine, 1 avenue de la Préfecture CS 24218 35042 Rennes Cedex1 représenté par Monsieur Jean-Luc CHENUT, Président du Conseil Départemental d’Ille et Vilaine,

Désigné ci-après « **LE DEPARTEMENT 35** ».

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 superposition d'affectations, de gestion et de maintenance d'un ouvrage de franchissement situé à l'intersection d'un réseau routier départemental à 4 voies et d'un réseau ferré ainsi que l'organisation future des travaux sur ces ouvrages.

Les ouvrages d'art de rétablissement des voies sont les ponts construits pour rétablir une voie de communication interrompue par une infrastructure de transport de l'État ou de ses établissements publics (réseau routier, ferroviaire et fluvial de l'État, de SNCF Réseau ou de Voies Navigables de France).

Précisément, le pont-rail de la Noe Maheu est un ouvrage de rétablissement ferroviaire car il a été créé afin de rétablir la continuité de la voie ferrée préexistante, interrompue par la création de la nouvelle voie routière (2x2 voie de l'axe Rennes – Angers).

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^{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.

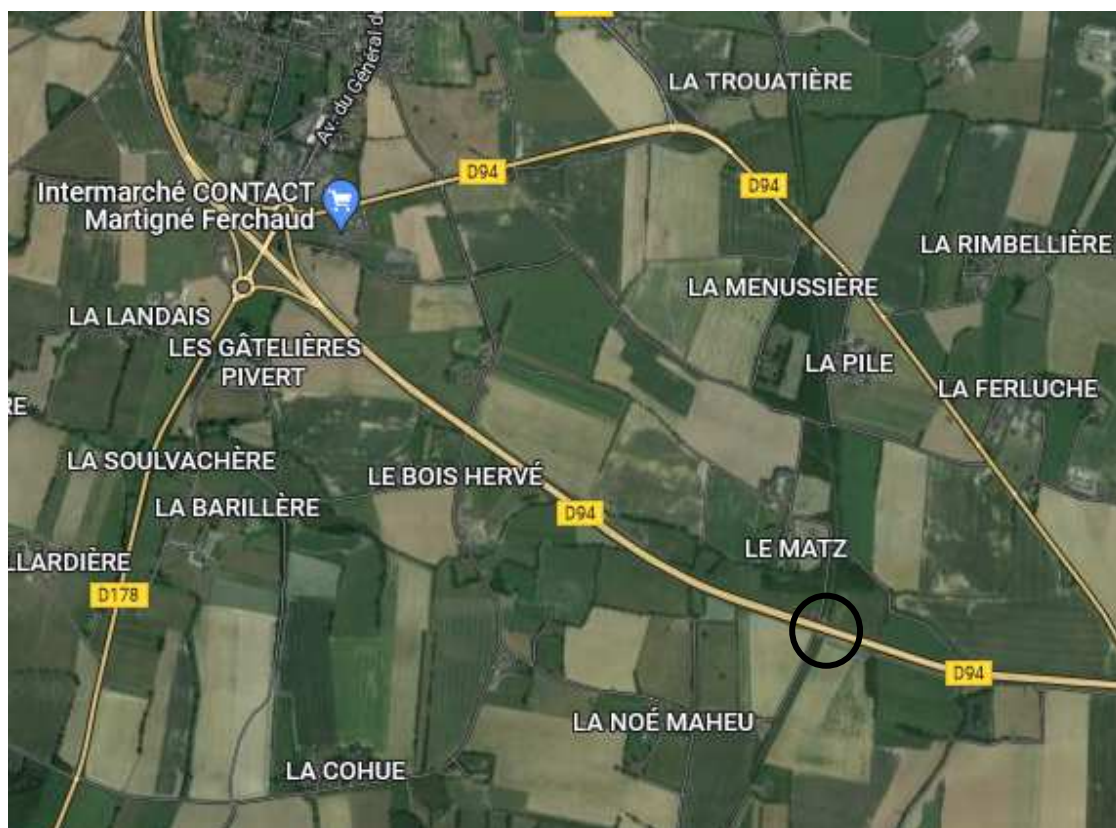
Les ponts-rails permettent de rétablir le réseau ferroviaire appartenant à l'Etat mais il revient à SNCF Réseau d'assumer les obligations du propriétaire ainsi que les pouvoirs de gestion sur ce bien.

En conséquence, la structure de l'ouvrage d'art permettant le rétablissement du réseau ferroviaire, et ses accessoires directs, font partie du domaine public ferroviaire de l'Etat et demeurent entretenus par SNCF Réseau.

Contexte de l'opération :

Dans le cadre de la modernisation de l'axe routier reliant RENNES à ANGERS (mise à 2X2 voies), la construction du pont-rail dit de la Noë Maheu sur la commune de Martigné-Ferchaud au km 11+648 de la ligne Châteaubriant-Rennes (466 000) est nécessaire.

A l'issue de la construction de l'ouvrage, il convient de déterminer les modalités de gestion, de maintenance et de superposition d'affectation au droit de la parcelle 001, feuille 9, section VR de la commune de Martigné-Ferchaud (35167).



Description des travaux :

Dans le cadre de la réalisation de ce pont-rail, le projet prévoit le rétablissement de la voirie ferroviaire pour permettre le passage de la 2*2 voies Rennes/Angers par l'intermédiaire d'un ouvrage de type pont-rail, qui comprend, entre autres :

- La construction du pont-rail situé au PK 11+648,
- Les travaux de construction des voiries de raccordement et / ou le recalibrage de la voirie existante,

- Le cas échéant, la construction ou la modification d'ouvrages hydrauliques,
- Le dévoiement, la dépose ou la construction des réseaux ainsi que les travaux de chaussée.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La Convention a pour objet de définir :

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

La Convention rend caduques les conventions d'entretien et de gestion antérieures et les divers procès-verbaux de remise d'ouvrage ou conventions spécifiques d'origine.

ARTICLE 2 – DEFINITION DE L'OUVRAGE D'ART

L'ouvrage d'art objet de la Convention est un ouvrage de rétablissement d'une voie ferrée (pont-rail). 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 dispositifs de retenue, les appareils d'appui, les corniches, les caniveaux à câbles), 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 approuvé 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-rails sont la propriété de l'Etat, lorsque celui-ci est propriétaire de la voie ferroviaire dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage, qui les a attribués à la société SNCF Réseau laquelle exerce tout pouvoir de gestion.

A ce titre, SNCF Réseau 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.

ARTICLE 5 – MAINTENANCE DE L'OUVRAGE D'ART

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

5.1.1 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 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.

5.1.3 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 »).

5.1.4 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 »).

5.1.5 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.

5.2 Répartition des charges financières des opérations de Surveillance, d'Entretien, de Réparation et de Renouvellement de l'Ouvrage d'art

La répartition des charges financières des opérations de Surveillance, d'Entretien, de Réparation de l'Ouvrage d'art est précisée en Annexe 1.

Concernant les charges liées au renouvellement complet de l'étanchéité et de l'ouvrage, il sera fait application de l'article Art. L.2123-9 de la loi 2014-774 (dite loi Didier) dont l'extrait figure ci-dessous. La partie s'engage à conclure un accord sur le financement pour éviter la ruine de l'ouvrage.

II.-Lorsque, du fait de la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport, la continuité d'une voie de communication existante est assurée par un ouvrage dénivelé, la superposition des ouvrages publics qui en résulte fait l'objet d'une convention entre le gestionnaire de l'infrastructure de transport nouvelle et le propriétaire de la voie existante.

Cette convention prévoit les modalités de répartition des charges des opérations de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement de l'ouvrage ainsi que les conditions de sa remise en pleine propriété à la collectivité territoriale et d'ouverture à la circulation.

Pour la répartition des contributions respectives des parties à la convention, le principe de référence est la prise en charge par le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de l'ensemble des charges relatives à la structure de l'ouvrage d'art. Toutefois, les parties à la convention adaptent ce principe en fonction de leurs spécificités propres, notamment de leur capacité financière, de leur capacité technique ou encore de l'intérêt retiré par la réalisation de la nouvelle infrastructure de transport.

5.3 – Modalités de réalisation des opérations de Maintenance et de démolition réalisées par la SNCF Réseau

Dans le cadre de la programmation des opérations de Maintenance et de démolition sur l'Ouvrage d'art 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, 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 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 la Collectivité territoriale. 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 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, SNCF Réseau rédige, 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 sont soumis à l'accord de la Collectivité territoriale. Cet accord préalable n'exonère pas SNCF Réseau de l'obligation de procéder à ses obligations déclaratives.

SNCF Réseau prend en charge le coût des interventions de la Collectivité territoriale au titre de la sécurité routière. Ces éléments seront formalisés au travers 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.

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, l'Etat propriétaire du terrain d'assiette de l'Ouvrage d'art et son attributaire du bien SNCF Réseau, autorise, au profit Département 35, une superposition d'affectations sur une partie de son domaine public, pour l'Ouvrage d'art, permettant le franchissement en passage supérieur des voies routières par les voies ferrées.

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

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

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

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

Le nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'ouvrage devra se substituer par avenant à SNCF Réseau dans les droits et obligations de la Convention. SNCF Réseau s'engage à obtenir l'accord écrit du nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'Ouvrage d'art pour que ce dernier se substitue par avenant à SNCF Réseau dans les droits et obligations de la Convention préalablement au transfert.

7.2 Désaffectation de l'Ouvrage d'art

SNCF Réseau informe la Collectivité territoriale par lettre recommandée, au moins un an à l'avance, de son intention de désaffecter un pont-rail. Toutefois, tant que l'Ouvrage d'art n'est pas démolé, SNCF Réseau 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 et de déclassement des parcelles d'assiette du pont-rail, l'Etat pourra en proposer la cession en pleine propriété à la collectivité, qui l'acquerra le cas échéant, sur la base d'une estimation de France Domaines.

7.4 Installations et équipements routiers

La Collectivité territoriale peut, à sa charge, installer et entretenir sur le pont-rail tout élément nécessaire au service public routier, notamment la signalisation routière.

Les modalités de cette installation et de cet entretien sont soumises à l'accord préalable de SNCF Réseau.

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.

SNCF Réseau 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, SNCF Réseau sollicite l'avis de la Collectivité territoriale, en vue de s'assurer de la compatibilité de ces demandes avec les installations routières.

Par ailleurs, la SNCF Réseau 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 routier, 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 SNCF Réseau 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

SNCF Réseau, en sa qualité 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 la Collectivité territoriale, SNCF Réseau 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

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

SNCF Réseau est responsable pour les dommages qui pourraient être causés aux tiers, aux usagers des voies et aux agents de la Collectivité territoriale, 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 –
INFRAPÔLE BRETAGNE - 22 Bd Beaumont - 35000 RENNES
- pour la collectivité territoriale :
Département d'Ille-et-Vilaine
1 avenue de la Préfecture
Pôle Construction Logistique / DGRD
CS 24218
35042 RENNES cedex

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 Rennes.

La Convention est établie en deux exemplaires originaux.

Fait à [•]. Le [•]. Fait à [•]. Le [•].

Pour SNCF Réseau

Pour la Collectivité territoriale

Annexes :

Annexe n° 1 : Définition de l'Ouvrage d'art et répartition des charges financières des opérations de Surveillance, d'Entretien, de Réparation et de Renouvellement de l'Ouvrage d'art.



CONVENTION PORTANT SUR LA GESTION ET LA SUPERPOSITION D’AFFECTATION DU PONT RAIL DE LA NOE JOLLY.

MISE A 2X2 VOIE DE L’AXE RENNES ANGERS COMMUNE DE MARTIGNE FERCHAUD EN ILLE ET VILAINE

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 Christophe HUAU, dûment habilité à l’effet des présentes,

Ci-après dénommée "**SNCF Réseau**".

D’une part,

Le Département d’Ille et Vilaine faisant élection de domicile à l’Hôtel du Département d’Ille et Vilaine, 1 avenue de la Préfecture CS 24218 35042 Rennes Cedex1 représenté par Monsieur Jean-Luc CHENUT, Président du Conseil Départemental d’Ille et Vilaine,

Désigné ci-après « **LE DEPARTEMENT 35** ».

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 superposition d'affectations, de gestion et de maintenance d'un ouvrage de rétablissement situé à l'intersection d'un réseau routier départemental à 4 voies et d'un réseau ferré ainsi que l'organisation future des travaux sur ces ouvrages.

Les ouvrages d'art de rétablissement des voies sont les ponts construits pour rétablir une voie de communication interrompue par une infrastructure de transport de l'État ou de ses établissements publics (réseau routier, ferroviaire et fluvial de l'État, de SNCF Réseau ou de Voies Navigables de France).

Précisément, le pont-rail de la Noe Jolly est un ouvrage de rétablissement ferroviaire car il a été créé afin de rétablir la continuité de la voie ferrée préexistante, interrompue par la création de la nouvelle voie routière (2x2 voie de l'axe Rennes – Angers).

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.

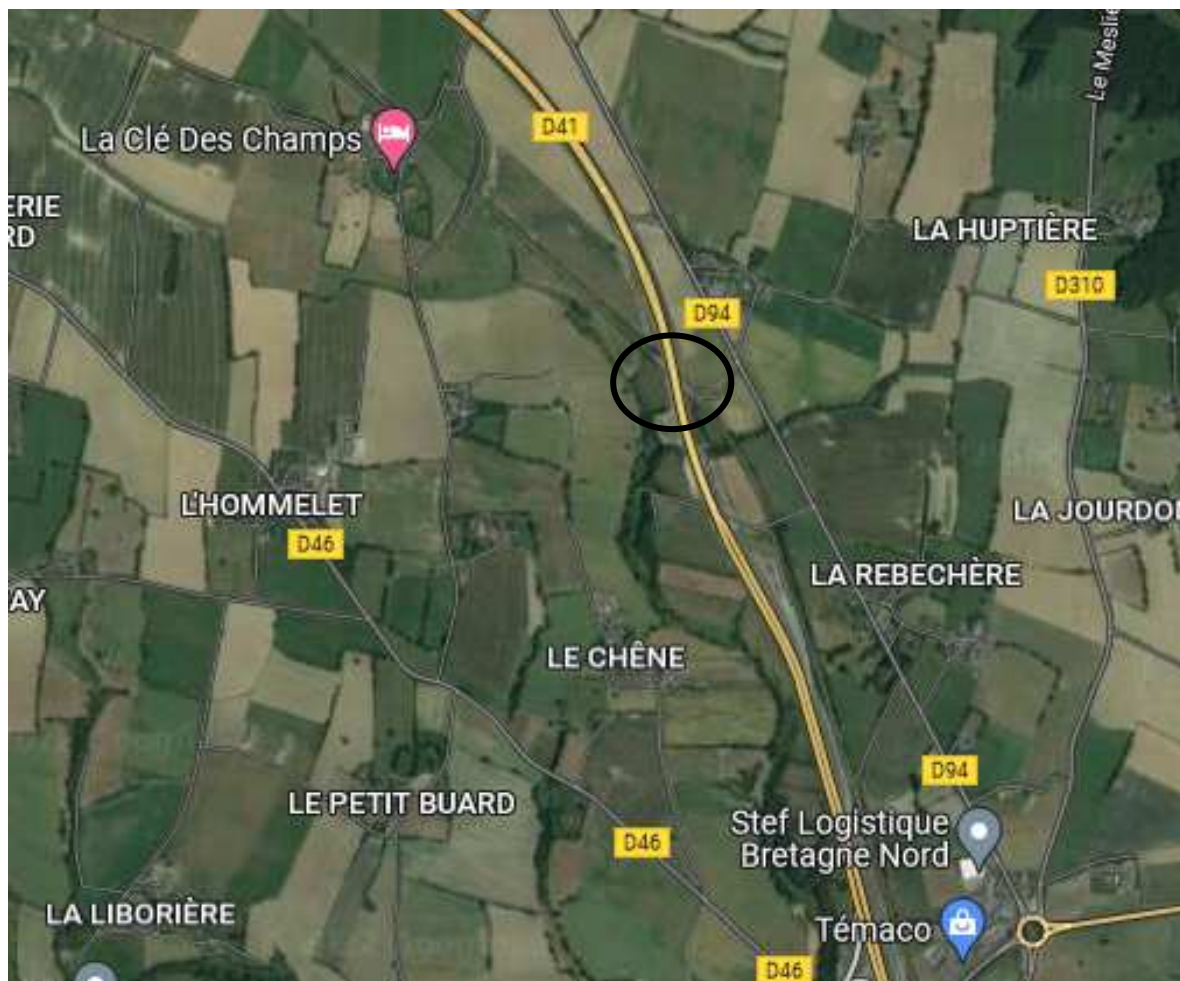
Les ponts-rails permettent de rétablir le réseau ferroviaire appartenant à l'Etat, il revient à SNCF Réseau d'assumer les obligations du propriétaire ainsi que les pouvoirs de gestion sur ce bien.

En conséquence, la structure de l'ouvrage d'art permettant le rétablissement du réseau ferroviaire, et ses accessoires directs, font partie du domaine public ferroviaire de l'Etat et demeurent entretenus par SNCF Réseau.

Contexte de l'opération :

Dans le cadre de la modernisation de l'axe routier reliant RENNES à ANGERS (mise à 2X2 voies), la construction du pont-rail dit de la Noë Jollys sur la commune de Martigné-Ferchaud au km 18+117 de la ligne Châteaubriant-Rennes (466 000) est nécessaire.

A l'issue de la construction de l'ouvrage, il convient de déterminer les modalités de gestion, de maintenance et de superposition d'affectation au droit de la parcelle 001, feuille 1 section WX de la commune de Martigné Ferchaud (35167).



Description des travaux :

Dans le cadre de la réalisation de ce pont-rail, le projet prévoit le rétablissement de la voirie ferroviaire pour permettre le passage de la 2*2 voies Rennes/Angers par l'intermédiaire d'un ouvrage de type pont-rail, qui comprend, entre autres :

- La construction du pont-rail situé au PK 18+117,
- Les travaux de construction des voiries de raccordement et / ou le recalibrage de la voirie existante,
- Le cas échéant, la construction ou la modification d'ouvrages hydrauliques,

- Le dévoiement, la dépose ou la construction des réseaux ainsi que les travaux de chaussée.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La Convention a pour objet de définir :

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

La Convention rend caduques les conventions d'entretien et de gestion antérieures et les divers procès-verbaux de remise d'ouvrage ou conventions spécifiques d'origine.

ARTICLE 2 – DEFINITION DE L'OUVRAGE D'ART

L'ouvrage d'art objet de la Convention est un ouvrage de rétablissement d'une voie ferrée (pont-rail). 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 dispositifs de retenue, les appareils d'appui, les corniches, les caniveaux à câbles), 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 approuvé 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-rails sont la propriété de l'Etat, lorsque celui-ci est propriétaire de la voie ferroviaire dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage, qui les a attribués à la société SNCF Réseau laquelle exerce tout pouvoir de gestion.

A ce titre, SNCF Réseau 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.

ARTICLE 5 – MAINTENANCE DE L'OUVRAGE D'ART

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

5.1.1 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 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.

5.1.3 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 »).

5.1.4 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 »).

5.1.5 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.

5.2 Répartition des charges financières des opérations de Surveillance, d'Entretien, de Réparation et de Renouvellement de l'Ouvrage d'art

La répartition des charges financières des opérations de Surveillance, d'Entretien, de Réparation de l'Ouvrage d'art est précisée en Annexe 1.

Concernant les charges liées au renouvellement complet de l'étanchéité et de l'ouvrage, il sera fait application de l'article Art. L.2123-9 de la loi 2014-774 (dite loi Didier) dont l'extrait figure ci-dessous. La partie s'engage à conclure un accord sur le financement pour éviter la ruine de l'ouvrage.

II.-Lorsque, du fait de la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport, la continuité d'une voie de communication existante est assurée par un ouvrage dénivelé, la superposition des ouvrages publics qui en résulte fait l'objet d'une convention entre le gestionnaire de l'infrastructure de transport nouvelle et le propriétaire de la voie existante.

Cette convention prévoit les modalités de répartition des charges des opérations de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement de l'ouvrage ainsi que les conditions de sa remise en pleine propriété à la collectivité territoriale et d'ouverture à la circulation.

Pour la répartition des contributions respectives des parties à la convention, le principe de référence est la prise en charge par le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de l'ensemble des charges relatives à la structure de l'ouvrage d'art. Toutefois, les parties à la convention adaptent ce principe en fonction de leurs spécificités propres, notamment de leur capacité financière, de leur capacité technique ou encore de l'intérêt retiré par la réalisation de la nouvelle infrastructure de transport.

5.3 – Modalités de réalisation des opérations de Maintenance et de démolition réalisées par la SNCF Réseau

Dans le cadre de la programmation des opérations de Maintenance et de démolition sur l'Ouvrage d'art 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, 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 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 la Collectivité territoriale. 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 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, SNCF Réseau rédige, 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 sont soumis à l'accord de la Collectivité territoriale. Cet accord préalable n'exonère pas SNCF Réseau de l'obligation de procéder à ses obligations déclaratives.

SNCF Réseau prend en charge le coût des interventions de la Collectivité territoriale au titre de la sécurité routière. Ces éléments seront formalisés au travers 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.

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, l'Etat propriétaire du terrain d'assiette de l'Ouvrage d'art et son attributaire du bien SNCF Réseau, autorise, au profit Département 35, une superposition d'affectations sur une partie de son domaine public, pour l'Ouvrage d'art, permettant le franchissement en passage supérieur des voies routières par les voies ferrées.

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

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

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

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

Le nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'ouvrage devra se substituer par avenant à SNCF Réseau dans les droits et obligations de la Convention. SNCF Réseau s'engage à obtenir l'accord écrit du nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'Ouvrage d'art pour que ce dernier se substitue par avenant à SNCF Réseau dans les droits et obligations de la Convention préalablement au transfert.

7.2 Désaffectation de l'Ouvrage d'art

SNCF Réseau informe la Collectivité territoriale par lettre recommandée, au moins un an à l'avance, de son intention de désaffecter un pont-rail. Toutefois, tant que l'Ouvrage d'art n'est pas démolé, SNCF Réseau 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 et de déclassement des parcelles d'assiette du pont-rail, l'Etat pourra en proposer la cession en pleine propriété à la collectivité, qui l'acquerra le cas échéant, sur la base d'une estimation de France Domaines.

7.4 Installations et équipements routiers

La Collectivité territoriale peut, à sa charge, installer et entretenir sur le pont-rail tout élément nécessaire au service public routier, notamment la signalisation routière.

Les modalités de cette installation et de cet entretien sont soumises à l'accord préalable de SNCF Réseau.

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.

SNCF Réseau 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, SNCF Réseau sollicite l'avis de la Collectivité territoriale, en vue de s'assurer de la compatibilité de ces demandes avec les installations routières.

Par ailleurs, la SNCF Réseau 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 routier, 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 SNCF Réseau 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

SNCF Réseau, en sa qualité 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 la Collectivité territoriale, SNCF Réseau 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

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

SNCF Réseau est responsable pour les dommages qui pourraient être causés aux tiers, aux usagers des voies et aux agents de la Collectivité territoriale, 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 –
INFRAPÔLE BRETAGNE - 22 Bd Beaumont - 35000 RENNES
- pour la collectivité territoriale :
Département d'Ille-et-Vilaine
1 avenue de la Préfecture
Pôle Construction Logistique / DGRD
CS 24218
35042 RENNES cedex

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 Rennes.

La Convention est établie en deux exemplaires originaux.

Fait à [•]. Le [•].

Fait à [•]. Le [•].

Pour SNCF Réseau

Pour la Collectivité territoriale

Annexes :

Annexe n° 1 : Définition de l'Ouvrage d'art et répartition des charges financières des opérations de Surveillance, d'Entretien, de Réparation et de Renouvellement de l'Ouvrage d'art