

# Point sur la domanialité des OA

---

**Michaël NAUDAN**

**DRIEA-IF/ DiRIF/ SEER/ DPR/  
BPOA**

**29 janvier 2015**



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale  
et interdépartementale  
de l'Équipement  
et de l'Aménagement  
ÎLE-DE-FRANCE

DiRIF

Direction des routes  
Île-de-France (DiRIF)

# Propriété de l'ouvrage

**Définition** : « Dans le domaine routier, un Ouvrage d'Art, est une construction de Génie Civil autre qu'un bâtiment qui permet d'assurer et/ou de protéger la continuité d'une voie de circulation. Il existe trois grands types d'ouvrages d'art routiers: les ponts, les ouvrages de soutènements et les tunnels. »

- Sauf convention contraire, le propriétaire est le propriétaire de la voie portée.
- Ce principe est valable alors même que le pont a été construit par une autre personne morale (État ou collectivité territoriale) que celle assurant l'entretien de la voie portée.

→ *Il s'applique aux voies nationales, départementales et communales.*



# Obligations du maître d'ouvrage

- Il est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires pour maintenir l'ouvrage en bon état d'entretien et assurer la sécurité à l'égard des tiers.  
->Cela comprend les mesures d'urgence, de surveillance, d'entretien et de réparation.
- Il fixe les orientations, les objectifs à atteindre et prévoit les budget en conséquence. (*« Méthodologie IQOA Ponts », Sétra*)

*Responsabilités: une convention de gestion ne libère pas le maître d'ouvrage de la voie portée des responsabilités qui lui incombent en tant que propriétaire de cette voie et des ouvrages qui la supporte.*

# Éléments de jurisprudence

*L'arrêt « Préfet de l'Hérault » du 14 décembre 1906, a posé le principe selon lequel « la domanialité et la propriété d'un pont sont celles de la voie portée par l'ouvrage ».*

*« [...] le département de la Somme a l'obligation d'assurer l'entretien, alors que cet ouvrage n'a fait l'objet d'aucune convention de remise au département et que l'État en a assuré pendant plusieurs années l'entretien et la surveillance. »*  
(Conseil d'Etat, 26/09/2001, département de la Somme )

*« Le fait que le pont franchisse une infrastructure nouvelle soit un canal de navigation, une autoroute ou une ligne TGV n'a pas lieu d'entrer en considération. Le gestionnaire de la voie portée est donc tenu de prendre toutes les mesures nécessaires pour maintenir le pont en bon état d'entretien et assurer la sécurité à l'égard des tiers . » (JO Sénat du 18/03/2004)*

# Cas particuliers

- Les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont la charge de l'entretien de leurs passages supérieurs car cela est explicitement prévu dans les contrats de concession ;
- Les passages piétons appartiennent à la collectivité qui en a l'usage, y compris celles franchissant les voies ferrées (arrêt du 11/03/1983 de la ville de Drancy) ;
- Les passages à faune surplombant une voie sont rattachés au domaine public, même si ce sont des passages supérieurs.  
(« Surveillance et entretien courant des ouvrages d'art routiers ; Guide technique à l'attention des communes », Sétra)

->Les arrêtés de transfert des routes état/CG sont disponibles à l'adresse suivante: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Liste-des-arretes-de-transferts-de.html>

# Cas particulier : Domanialité des murs

- S'il existe un acte de propriété privée et sans acte de procédure de transfert dans le domaine public, l'ouvrage appartient au propriétaire du terrain d'assiette du mur (*Surveillance et entretien courant des ouvrages d'art routiers, Sétra*).
- Dans le cas contraire, application de la jurisprudence administrative :
  - Le mur qui soutient des terres privées appartient au riverain ;
  - Celui qui soutient la route appartient normalement à la collectivité gestionnaire de la route ;
  - S'il apparaît que le mur a été construit à la seule utilité de la protection du domaine public, par et pour le compte de la collectivité gestionnaire de la route, le mur est un accessoire de la voie et appartient donc au domaine public.



# Historique de la nouvelle loi

- 2009 : Le secrétaire d'état chargé des transports crée un groupe de travail pour répondre aux sollicitations des parlementaires  
« La domanialité des ouvrages de rétablissement de communications »  
  
But : Établir des règles de gestion pour les ouvrages de rétablissement construits en conséquence d'une nouvelle infrastructure de transport.
- Juillet 2011 : Première lecture au Sénat
- Juillet 2012 : Première lecture à l'assemblée
- Mai 2014 : Commission d'examen et discussion du texte
- 7 juillet 2014 : Promulgation de la loi



# Contenu de la loi

- LOI n° 2014-774 du 7 juillet 2014 vise à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies
- « 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. [...] 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»
- **Adaptation en** « 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 »
  - Applicable au OA neufs dont la DUP > 1 janvier 2015
  - Attente des modalités d'adaptation dans le décret d'application : publication prévue en mars-avril 2015.





# Ouvrages neufs

- Ouvrages neufs :
  - Quelle répartition des charges ?
  - Sur quelles bases ?
    - Définition d'un seuil financier ?
    - Critères techniques ?
    - Critères d'opportunité ?
- Remarque : L'état prend en charge l'intégralité des ouvrages de rétablissement de ses propres voies.



# Ouvrages existants

- « Le ministre chargé des transports fait procéder, avant le 1er juin 2018, à un recensement des ouvrages d'art de rétablissement des voies qui relèvent ou franchissent les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux de l'État et de ses établissements publics et pour lesquels il n'existe aucune convention en vigueur.
- [...] (II) identifie ceux des ouvrages dont les caractéristiques, notamment techniques et de sécurité, justifient l'établissement d'une convention nouvelle. Celle-ci est établie conformément au II de l'article L. 2123-9 et à l'article L. 2123-10
- La loi impose de signer des conventions pour les OA dont les caractéristiques le nécessitent (en fonction de critères d'état, de technicité à définir)
- A défaut, l'ouvrage reste à la charge de la collectivité
  - En attente des compléments (éventuels) dans le décret d'application



# Merci de votre attention



Direction régionale  
et interdépartementale  
de l'Équipement  
et de l'Aménagement  
ÎLE-DE-FRANCE

**DiRIF**

Direction des routes  
Île-de-France (DiRIF)

