

**CONVENTION DE GESTION ET DE SUPERPOSITION D’AFFECTATION RELATIVE AU
PONT-RAIL « Porte d’Airbel »**

Ligne 930000 Marseille-Vintimille, PK 005+297
Accès résidence Air Bel – Marseille 11eme arrondissement

**CONVENTION PORTANT SUR LA GESTION ET LA SUPERPOSITION D’AFFECTATION
D’UN OUVRAGE D’ART DE FRANCHISSEMENT DE TYPE PONT-RAIL**

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 Monsieur Laurent Canepa, directeur d’établissement de l’Infrapôle PACA, dûment habilité à l’effet des présentes,

Ci-après dénommée "**SNCF Réseau**".

D’une part,

La Métropole Aix-Marseille-Provence, établissement public de coopération intercommunal, représentée par sa Présidente, Madame Martine VASSAL, dûment habilité à cet effet par délibération en date du 20 Septembre 2018.

Ci-après dénommé « la Métropole »

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 et d'un réseau ferré et l'organisation des travaux sur ces ouvrages.

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 qui permettent à l'infrastructure ferroviaire de franchir le réseau routier appartiennent 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 franchissement du réseau routier, et ses accessoires directs, font partie du domaine public ferroviaire de l'Etat mais demeurent entretenus par SNCF Réseau.

Concernant le pont-rail objet de la présente convention, il convient de préciser les éléments suivants :

- Le point rail initial date de l'origine de la ligne. Il permet de desservir la cité Air-bel à Marseille (quartier « La pomme ») et est situé au PK 5.297 de la ligne 930000 Marseille-Vintimille.
- Dans le cadre de la création de la 3eme voie entre Marseille et Aubagne, il était prévu d'élargir cet ouvrage afin de permettre l'implantation de la 3eme voie ferrée. Ainsi, le projet initial prévoyait le prolongement de l'ouvrage existant par un cadre coulé en place de 4.10 m d'ouverture avec maintien de l'ouverture existante pour une circulation routière à sens unique.
- Dans le cadre d'un projet ANRU (Agence Nationale de Rénovation Urbaine) et dans l'objectif de désenclaver la cité Air-Bel, la métropole Aix-Marseille-Provence a souhaité profiter de l'opération prévue pour mener à bien un projet d'élargissement de l'ouvrage sous les 3 voies ferrées afin de permettre une circulation routière à double sens sous l'ouvrage.
- Le nouvel ouvrage possède les caractéristiques suivantes :
 1. Ouverture droite sous l'ouvrage : 10,5 m (vs 4,1m)
 2. Nombre de voies supportées : 3 voies ferrées
 3. Gabarit dégagé sous face pont-rail : 5 m
 4. Voie routière : Largeur totale 10,5 m composée de 2 voies de 3,25 m et 2 trottoirs de 2m, avec signalisation horizontale et verticale

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 ;
- 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 franchissement de plusieurs voies ferrées (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.

2.1 La structure de l'Ouvrage d'art

Au sens de la Convention, la structure de l'Ouvrage d'art est la partie porteuse conçue et réalisée pour reprendre les sollicitations induites par les circulations ; il s'agit, pour un pont en béton : des appuis (piles, culées et leurs fondations), des appareils d'appuis, du tablier et des murs ;

L'ensemble de ces éléments forment la structure de l'Ouvrage d'art (ci-après « la Structure »).

2.2 L'étanchéité de l'Ouvrage d'art

Au sens de la présente convention, les équipements qui assurent l'étanchéité de l'ouvrage d'art sont ceux qui protègent les éléments constitutifs de la structure, principalement la dalle ou le hourdis, contre les eaux de ruissellement ainsi que les éventuels éléments nocifs qu'elles transportent" (ci-après « l'Etanchéité »).

2.3 Les équipements de l'Ouvrage d'art

Au sens de la Convention, les équipements (ou superstructure) de l'Ouvrage d'art correspondent aux parties de l'ouvrage non comprises dans la Structure et l'Etanchéité telles que définie ci-avant ; ils comprennent notamment :

- Les voies ;
- Les pistes et cheminements,
- Les caténaires et leurs supports ;
- Les poteaux et supports divers,
- Les canalisations,
- Les caniveaux ;

L'ensemble de ces éléments forment les équipements de l'Ouvrage d'art (ci-après « les Equipements »).

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 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 et répartition financière

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 »). Pour les équipements d’étanchéité, le terme de « réfection » est employé.

Parmi les opérations de Réparation, les grosses réparations correspondent aux interventions sur la structure porteuse de l’ouvrage et aux adaptations structurelles des équipements et des appareils d’appui ».

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.

5.1.6 Répartition financière

La prise en charge de l'ensemble des opérations de maintenance de l'Ouvrage d'Art effectuées par SNCF Réseau est couverte par la clause de versement libératoire « de la part de la Métropole » présente dans la convention n°11/1054 relative au financement des études et travaux relatifs à la réalisation de l'élargissement du pont-rail Porte d'Air Bel ; PK 5,297 Marseille 11 Marseille-Aubagne-Toulon-930000 » conclu entre la SNCF Réseaux et la Métropole Aix-Marseille-Provence et ses avenants.

La Métropole conserve à sa charge et à ses frais la maintenance des travaux routiers effectués sous sa maîtrise d'ouvrage : modifications routières de part et d'autre de l'ouvrage, équipements de sécurité, éclairage et signalisations (y compris sous l'ouvrage).

5.2 – 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 Métropole, 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 Métropole. 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 Métropole.

Le respect de ces procédures, et particulièrement l'émission d'une DT le plus en amont possible des travaux envisagés permet à la Métropole 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 Métropole 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 Métropole. 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 Métropole 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.

5.3 Modalités de réalisation des opérations de Maintenance réalisées par la Métropole

Dans le cadre de la programmation des opérations d'Entretien de la voirie à effectuer, la Métropole informera SNCF Réseau, un an à l'avance, du programme prévisionnel de travaux pour toute intervention susceptible d'avoir des conséquences sur les circulations ferroviaires.

Dans le cas où une interception des voies ferrées est requise, le délai est porté à 3 ans.

Les demandes d'intervention mentionnent, en particulier, les dates et durées des interventions, leur nature et les répercussions sur les circulations ferroviaires. Ces demandes sont à adresser au guichet unique suivant : mr.agence.projets.paca.relations.tiers@sncf.fr. Toute sujétion relative à la mise en place des aménagements esthétiques devra également faire l'objet d'une demande de validation par le même guichet unique.

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 Métropole 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’AFFECTATIONS

En application de l'article L. 2111-20 du code des transports, la Métropole, propriétaire ou gestionnaire du terrain d'assiette de l'Ouvrage d'art, autorise, au profit de l'Etat et de SNCF Réseau, 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. L'affectation principale est le domaine public routier, l'affectation secondaire est le domaine ferroviaire.

Cette superposition d'affectations est consentie sans indemnité, dès lors qu'elle porte sur un ouvrage d'art de franchissement des voies.

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

Dans le cas où la propriété ou la gestion du pont-rail devait être transférée à une autre personne publique, SNCF-Réseau en informerait la Métropole 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 Métropole 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 démolit, 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 routier et de déclassement des parcelles d'assiette du pont-rail, la Métropole pourra en proposer la cession en pleine propriété à SNCF Réseau, qui l'acquerra le cas échéant au nom de l'Etat, sur la base d'une estimation de France Domaines.

7.4 Installations et équipements routiers

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

La Métropole conserve la maintenance des travaux routiers effectués sous sa maîtrise d'ouvrage : modifications routières de part et d'autre de l'ouvrage, équipements de sécurité, éclairage et signalisations (y compris sous l'ouvrage).

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 Métropole, 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 Métropole 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 Métropole, 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 Métropole, 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 Métropole 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 Métropole, du fait de la présence, de la Maintenance ou du fonctionnement de l'Ouvrage d'art et des travaux s'y rapportant.

La Métropole est responsable des dommages causés à SNCF Réseau du fait de la maintenance, de l'entretien du domaine routier dont elle est Propriétaire/gestionnaire.

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 : Etablissement Infrapole PACA (mr.infrapolepaca-guichetunique@sncf.fr)
- pour la Métropole :

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 Marseille.

La Convention est établie en deux exemplaires originaux.

Fait à

Le

Fait à

Le

Pour la Métropole

Pour SNCF Réseau

Annexe n° 1 : Définition de l'Ouvrage d'art (documents extraits des outils internes SNCF-Réseau)



Caractéristiques générales

Nom de l'ouvrage :	Accès de la résidence Air Bel
Identifiant :	OA - 930000 - 005+297 - 1
Ligne :	930000-1 - Ligne de Marseille-St-Charles à Vintimille (frontière)
Pk de référence :	005+297

Données "calcul des règles de surveillance"

Famille :	Pont rail
Type OA : commentaires :	PRACadre
Groupe UIC GAIA :	4
Structure OA :	Cadre
Matériau principal structure OA :	Béton armé
Vitesse de la ligne au droit de l'OA GAIA (km/h) :	135
Ouverture droite max (m) :	10,40
Portée max (m) :	11,10
Ouvrage avec appui en Terre Armée :	Non
FSA :	Non
Année construction OA :	2019

Caractéristiques techniques

Mode de construction :	Ripage
Mode de fondation :	Superficiel, sur radier d'épaisseur 0.70m
Longueur (m) :	12,53
Largeur (m) :	5,70
Biais (grades) :	114
Ouverture biaise max (m) :	10,69