

Direction des routes
R/PR/CM

RECTIFICATIF (B.O. 74.272.R)

Circulaire n° 85-70 du 10 octobre 1985 relative aux règles de partage du financement en cas de croisement ou de juxtaposition d'une route nationale et d'une voie ferrée

Rectificatif au Bulletin officiel n° 85-41, texte n° 1386, page 51.

Annexe II, dans le paragraphe 1^{er} relatif au régime de la taxe à la valeur ajoutée (T.V.A.), supprimer le troisième alinéa.

Annexe II, dans le paragraphe 2 relatif aux montants des frais généraux, supprimer le dernier alinéa.

Pièces jointes : trois.

Le ministre

Madame et Messieurs les commissaires de la République
(directions départementales de l'équipement).

L'article 3 du cahier des charges de la S.N.C.F. approuvé en 1971 prévoyait un certain nombre de dispositions concernant les règles de partage du financement des travaux à effectuer en cas de croisement d'une ligne de chemin de fer avec une autre voie de communication publique.

Il n'a pas été jugé nécessaire d'insérer de telles dispositions dans le nouveau cahier des charges de l'établissement public, approuvé par décret du 13 septembre 1983.

Ainsi a-t-il été décidé, en accord avec la S.N.C.F., d'établir un protocole définissant les règles générales de partage des charges lors du croisement ou de la juxtaposition d'une ligne de chemin de fer avec une route nationale ou une autoroute.

Vous voudrez bien trouver en annexe ce protocole auquel j'ai jugé utile de joindre une brève note rappelant les errements en vigueur en matière fiscale (T.V.A.) et des frais généraux.

Vous trouverez également en annexe la liste des circulaires et lettres ministérielles abrogées par la présente circulaire.

* *

L'entée en vigueur du protocole d'accord nécessite divers commentaires examinés successivement ci-après.

I. Deux paragraphes du protocole appellent des observations particulières. Il s'agit du 1^{er} a relatif à l'augmentation de la capacité portante d'un ouvrage existant et du 4 relatif aux dépenses liées à la suppression des passages à niveau.

1.1. L'appréciation de la capacité portante des ouvrages anciens s'avère dans la pratique souvent délicate, compte tenu de l'évolution des règlements techniques. Aussi, afin d'éviter toute erreur d'inter-

Rectifié 28
B.O. 85-7

TRANSPORTS
FICIELS

1386
le du texte

TRANSPORTS

144-0
1386
Classement
No du texte

MINISTÈRE DE L'URBANISME,
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS

Direction des routes
R/PR/CM

Circulaire n° 85-70 du 10 octobre 1985 relative aux règles de partage du financement en cas de croisement ou de juxtaposition d'une route nationale et d'une voie ferrée.

(Non parue au Journal officiel)

Pièces jointes : trois.

Le ministre

Madame et Messieurs les commissaires de la République
(directions départementales de l'équipement).

L'article 3 du cahier des charges de la S.N.C.F. approuvé en 1971 prévoyait un certain nombre de dispositions concernant les règles de partage du financement des travaux à effectuer en cas de croisement d'une ligne de chemin de fer avec une autre voie de communication publique.

Il n'a pas été jugé nécessaire d'insérer de telles dispositions dans le nouveau cahier des charges de l'établissement public, approuvé par décret du 13 septembre 1983.

Ainsi a-t-il été décidé, en accord avec la S.N.C.F., d'établir un protocole définissant les règles générales de partage des charges lors du croisement ou de la juxtaposition d'une ligne de chemin de fer avec une route nationale ou une autoroute.

Vous voudrez bien trouver en annexe ce protocole auquel j'ai jugé utile de joindre une brève note rappelant les errements en vigueur en matière fiscale (T.V.A.) et des frais généraux.

Vous trouverez également en annexe la liste des circulaires et lettres ministérielles abrogées par la présente circulaire.

* *

L'entée en vigueur du protocole d'accord nécessite divers commentaires examinés successivement ci-après.

I. Deux paragraphes du protocole appellent des observations particulières. Il s'agit du 1^{er} a relatif à l'augmentation de la capacité portante d'un ouvrage existant et du 4 relatif aux dépenses liées à la suppression des passages à niveau.

1.1. L'appréciation de la capacité portante des ouvrages anciens s'avère dans la pratique souvent délicate, compte tenu de l'évolution des règlements techniques. Aussi, afin d'éviter toute erreur d'inter-

B.O. 85-44

préparation est-il souvent nécessaire, pour l'examen de telles questions, de prendre l'attache d'ingénieurs spécialisés en matière d'ouvrages d'art.

1.2. Les dispositions fixées par la lettre au président du conseil d'administration de la S.N.C.F. du 1^{er} juillet 1957 relative au calcul de la participation de la S.N.C.F. aux dépenses de suppression de passages à niveau étant à divers égards dépassées, de nouvelles modalités de calcul seront prochainement fixées par échanges de lettres avec la S.N.C.F. Vous voudrez bien tenir la direction des routes informée des difficultés qui pourraient survenir à ce sujet.

2. Les procédures à suivre pour l'élaboration d'un projet de croisement et sa construction, fixées par la circulaire n° 69-118 du 20 novembre 1969 (1) relative aux projets d'ouvrages routiers intéressent les voies ferrées et le protocole de procédure qui y est annexé, demeurent valables, sous les deux réserves suivantes :

2.1. Le règlement des différends avec la S.N.C.F. devra s'effectuer suivant la procédure fixée au paragraphe 5.2 du protocole d'accord.

2.2. Le service de la direction des routes chargé de maintenir les liaisons à l'échelon central avec la S.N.C.F. est la sous-direction fonctionnellement compétente, compte tenu de la nature de la question posée :

— la sous-direction des investissements routiers (R/IR) pour les opérations d'investissement sur le réseau routier et autoroutier non concédé ;

— la sous-direction des autoroutes et des ouvrages concédés (R/AR) pour les opérations d'investissement sur le réseau autoroutier concédé ou ayant vocation à l'être ;

— la sous-direction de l'entretien, de la réglementation et du contentieux (R/EC) pour les questions relatives à l'entretien des ouvrages de croisement existants.

Toutefois, en ce qui concerne les questions techniques, le service technique des routes et autoroutes (S.E.T.R.A.) - département des ouvrages d'art - est chargé d'établir tous contacts utiles avec la direction des installations fixes, division des ouvrages d'art, de la S.N.C.F.

3. La signature des conventions particulières à passer avec la S.N.C.F. ne nécessite plus désormais l'accord préalable de l'administration centrale.

Par ma circulaire n° 83-56 du 4 août 1983 (2) relative à la mise en œuvre de l'arrêté du même jour portant déconcentration de décisions du ministre des transports, je vous avais, certes, demandé de continuer à me soumettre pour accord préalable, à titre transitoire, les conventions relatives à des travaux à conclure avec la S.N.C.F., malgré la déconcentration des décisions concernant les conventions à passer avec les personnes publiques ou privées à l'occasion de la réalisation d'une opération routière qui a été opérée par cet arrêté.

L'entrée en vigueur du protocole d'accord Etat (DR) - S.N.C.F., qui définit les règles générales de partage du financement, me permet de mettre fin à cette phase transitoire en vous autorisant à signer, au nom de l'Etat (DR) les conventions avec la S.N.C.F. dans les conditions prévues par l'arrêté du 4 août 1983.

Je vous rappelle, à cet égard, que la délégation de compétence qui vous est confiée par ce texte est subordonnée à deux conditions :

— l'opération routière doit avoir fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique ;

— l'engagement de l'Etat dans la convention doit être inférieur au seuil d'examen des marchés de travaux fixé pour la saisine de la commission spécialisée du génie civil.

(1) Publiée au *Bulletin officiel* n° 69-24.
(2) Publiée au *Bulletin officiel* n° 83-46.

Je précise que ce seuil est actuellement fixé à six millions de francs. Il devrait, toutefois, être très prochainement porté à dix millions de francs.

Compte tenu du nombre important de conventions passées chaque année avec la S.N.C.F., je vous recommande de veiller particulièrement à l'application des règles de partage du financement définies dans le protocole d'accord et de me saisir en cas de difficultés.

Par délégation :
Le directeur des routes,
J. BERTHIER

ANNEXE I
A LA CIRCULAIRE DU 10 OCTOBRE 1983

Liste des circulaires
et lettres ministérielles abrogées

* *

1. Circulaire série B n° 120 du 16 juin 1947 relative à la répartition entre la S.N.C.F. et l'Etat des frais d'entretien des ouvrages sur voies ferrées.
2. Circulaire TP, série GP II n° 9 du 13 janvier 1948, relative à la répartition entre l'Etat et la S.N.C.F. des dépenses affectées à l'entretien et à la réparation des ouvrages donnant passage à une route nationale au-dessus ou au-dessous d'une ligne de chemin de fer.
3. Lettre ministérielle au président du conseil d'administration de la S.N.C.F. du 26 novembre 1952 concernant le calcul de la participation de la S.N.C.F. aux dépenses de suppression de passages à niveau.
4. Lettre ministérielle au président du conseil d'administration de la S.N.C.F. du 1^{er} juillet 1957 concernant le calcul de la participation de la S.N.C.F. aux dépenses de suppression de passages à niveau.
5. Circulaire n° 48 du 25 août 1965 relative aux frais d'entretien des nouveaux ouvrages construits pour la traversée des voies ferrées par des routes nationales ou des autoroutes.

ANNEXE II
A LA CIRCULAIRE N° 85-70 DU 10 OCTOBRE 1983

Note relative aux dispositions fiscales (T.V.A.) et aux frais généraux à prendre en compte dans les conventions passées avec la S.N.C.F. à l'occasion d'opérations d'investissements routiers.

* *

La présente note a pour objet de rappeler les instructions déjà diffusées par les lettres-circulaires du 23 mars 1982 et du 19 novembre 1984.

1. Régime de la taxe à la valeur ajoutée (T.V.A.) applicable aux travaux d'ouvrages de croisement et de modifications des installations de la S.N.C.F., nécessités par la réalisation de projets routiers.

Les versements effectués en tout ou en partie par un tiers pour la réalisation de travaux de construction ou de modification d'installations appartenant à la S.N.C.F. sont analysés par la direction générale des impôts comme des subventions d'équipement exonérées de la T.V.A.

Les versements destinés à concourir au financement d'installations inscrites comme immobilisations au bilan de la S.N.C.F. sont donc exonérées de la T.V.A.

Il en va de même pour ceux destinés aux travaux d'entretien sur ces installations.

Seuls les versements effectués pour la réalisation d'investissements ne pouvant être inscrits comme immobilisations à l'actif de son bilan sont passibles de la T.V.A. Ceci ne concerne pratiquement que la construction de ponts-routes financés sans aucune participation de la S.N.C.F., l'ouvrage étant alors considéré comme construit par l'établissement public pour le compte d'un tiers.

Dans tous les autres cas, les conventions qui sont passées avec la S.N.C.F. sont à établir hors taxes.

Afin de faciliter l'application effective de ces dispositions, il conviendra de prendre, le cas échéant, l'attache de la direction régionale de la S.N.C.F.

2. Montants des frais généraux
à inclure dans les conventions avec la S.N.C.F.

Les taux applicables sont les suivants :

- 1^o Pour les travaux exécutés hors des voies S.N.C.F. en exploitation :
- d'un montant < 5 M.F. : 10 p. 100 ;
 - d'un montant ≥ 5 M.F. : 8 p. 100.
- 2^o Pour les travaux exécutés sur voies S.N.C.F. en exploitation :
- d'un montant < 5 M.F. : 13 p. 100 ;
 - d'un montant ≥ 5 M.F. : 11 p. 100.

A ces taux s'ajoute au titre des frais financiers un taux dont le maximum est fixé à 2 p. 100.
Je précise que les frais de surveillance des chantiers sont à compter dans les frais généraux.

ENTRE L'ETAT (DIRECTION DES ROUTES) ET LA S.N.C.F.
PROTOCOLE

Le cahier des charges de la S.N.C.F. approuvé par le décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 ne comporte pas de dispositions similaires à celles prévues par l'article 30 du cahier des charges antérieurement en vigueur.

La direction des routes et la S.N.C.F. ont donc jugé indispensable de définir d'un commun accord les règles générales de partage des charges qui doivent régir désormais leurs relations lorsqu'une route nationale ou une autoroute croise ou jointe une ligne de chemin de fer.

Ces règles constituent le fondement des conventions particulières à conclure entre les deux parties. Elles sont fixées sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 19 du décret n° 83-816 du 13 septembre 1983 relatif au domaine confié à la S.N.C.F.

Le présent protocole donne toutefois une définition propre de la notion de « voies nouvelles » qui n'est pas prise pour l'application de l'article 19 susvisé. Ce dernier texte fait, par ailleurs, l'objet d'un commentaire au paragraphe 5.2 de la circulaire du 2 juillet 1984 à laquelle il convient de se reporter pour son application, en ce qui concerne les questions domaniales.

Par ailleurs, les procédures à suivre pour l'établissement d'un projet de croisement et sa construction restent fixées par le protocole de procédure annexé à la circulaire n° 69-118 du 20 novembre 1969 relative aux projets d'ouvrages routiers intéressant les voies ferrées. Néanmoins, par souci d'homogénéité, le règlement des différends de toute nature s'effectuera désormais suivant la procédure fixée au présent protocole.

Les règles de partage du financement des opérations visées au présent protocole s'appliquent sur les principes suivants :

- elles sont applicables aux deux parties de manière réciproque ;
 - la réalisation d'un projet, par l'une des parties, qu'il s'agisse de travaux neufs ou de grosses réparations, ne doit entraîner aucune dépense pour l'autre, dans la mesure où cette dernière n'a exprimé aucun besoin et n'en retire aucun avantage significatif ;
 - lorsque des besoins sont exprimés simultanément par les deux parties, le projet retenu doit représenter un optimum vis-à-vis de l'intérêt général et être financé au prorata des intérêts respectifs.
- Les différentes catégories de dépenses font l'objet des développements particuliers ci-après :
- 1° Dépenses de construction d'ouvrages ;
 - 2° Dépenses relatives à la gestion des ouvrages ;
 - 3° Dépenses relatives aux dispositifs de protection et aux aménagements nécessaires par la proximité des voies ;
 - 4° Dépenses relatives à la suppression des passages à niveau.

Enfin, un paragraphe 5 est consacré à la procédure de règlement des différends.

1. Dépenses de construction d'ouvrages

Parmi les dépenses de construction d'ouvrages de croisement, plusieurs catégories doivent être examinées :
- les dépenses nécessaires par le croisement d'une nouvelle voie de communication avec une voie antérieure ;

- les dépenses nécessaires par la création de deux voies nouvelles ;
- les dépenses nécessaires par le croisement d'une voie nouvelle avec une voie dont la réalisation est prévue à long terme ;
- les dépenses nécessaires par l'aménagement d'un ouvrage existant à l'intersection de deux voies de communication en service.

1.1. Dépenses nécessaires par le croisement d'une voie nouvelle de communication avec une voie antérieure

Dans le cas de création d'une voie nouvelle de communication, la construction d'un ouvrage de croisement avec une voie antérieure ne doit entraîner aucune dépense pour le gestionnaire de cette dernière dès lors qu'il n'exprime aucun besoin ou qu'il n'en retire aucun avantage significatif.

Sont considérées comme antérieures à la voie nouvelle à la date de clôture de l'instruction mixte à l'échelon central ou à l'échelon local la concernant :

- les voies déjà en service ;
- les voies ayant fait l'objet d'un commencement d'exécution ;
- les voies en projet pour lesquelles des autorisations d'engagement de dépenses de travaux ont été mises en place ;
- les voies ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique dont la durée de validité n'est pas expirée ou qui aurait reçu un début de mise en œuvre (acquisitions foncières, mesures conservatoires, etc.).

La voie antérieure ainsi définie est prise en compte, pour la définition de l'ouvrage de croisement, avec ses caractéristiques existantes à la date de clôture de l'instruction mixte relative à la voie nouvelle ou, le cas échéant, avec les caractéristiques prévues à un projet d'aménagement qui, à la même date, aurait reçu un commencement d'exécution ou pour lequel des autorisations d'engagement de dépenses de travaux auraient été mises en place, ou qui aurait fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique dont la durée de validité ne serait pas expirée ou qui aurait reçu un début de mise en œuvre (acquisitions foncières, mesures conservatoires, etc.).

En l'absence d'instruction mixte de la voie nouvelle, on se placera à la date de signature de la convention particulière liant les deux parties pour apprécier si ces conditions sont remplies.

Lorsque la voie antérieure n'est pas encore achevée ou en voie de faire, le maître d'ouvrage de la voie nouvelle apprécie l'opportunité de différer certains travaux de croisement qui lui incombent sans qu'il puisse en résulter de retard ou de renchérissement pour le gestionnaire de la voie antérieure.

Le gestionnaire de la voie antérieure désigne les autres projets d'aménagement dont il doit être tenu compte pour la définition de l'ouvrage à construire sous réserve des dispositions du 1.2. ci-après. Il supporte la totalité des dépenses supplémentaires qui en résultent, qu'il s'agisse de mesures conservatoires, d'un agrandissement en volume de l'ouvrage projeté ou de toute autre cause. Ces dépenses sont majorées, le cas échéant, pour tenir compte des charges d'entretien ultérieur dans les conditions exposées au paragraphe 2 ci-après. Lorsque le gestionnaire de la voie antérieure n'est pas en mesure de financer ces dépenses supplémentaires à une date compatible avec les délais de réalisation prévus dans la convention correspondante de la voie nouvelle, il ne sera pas tenu compte des projets d'aménagement de la voie antérieure.

Toutefois, à la demande du gestionnaire de la voie antérieure, le maître d'ouvrage de la voie nouvelle peut lui consentir l'avance des fonds nécessaires. Cette avance, remboursable en cinq ans à compter

de la date de réception de l'ouvrage de croisement, porte intérêts au taux de base bancaire majoré d'un point, calculés à partir de cette date.

1.2. Dépenses nécessitées par la création de deux voies nouvelles

Le projet de création d'une voie de communication nouvelle établi par l'un des deux services doit tenir compte des projets de l'autre service lorsque ceux-ci peuvent être considérés comme projet de voies nouvelles à la date de clôture de l'instruction mixte ou, à défaut, à la date de signature de la convention.

Sont, à cet effet, considérés comme projet de voies nouvelles à la date de clôture de l'instruction mixte de la voie en projet ou, à défaut, à la date de la signature de la convention :

les projets de construction ou d'aménagement de voie constituant un projet d'intérêt général au sens défini par le décret n° 83-811 du 9 septembre 1983 ou dont l'emplacement est réservé dans un plan d'occupation des sols ;

les projets de construction ou d'aménagement de voie considérés comme devant être réalisés à court terme, soit dans les six ans suivant la réception de l'installation de croisement.

Les dépenses de construction de l'installation de croisement, qui seront engagées selon un calendrier défini en accord entre les deux parties, sont alors réparties par moitié entre les gestionnaires des deux voies.

Dans le cas où la voie restant à réaliser n'est pas un projet d'intérêt général, et où elle n'a pas été mise en service dans le délai de six ans après la réception de l'ouvrage de croisement, son gestionnaire remboursera à l'autre partie la part de dépenses que celle-ci aura supportée pour la construction de l'ouvrage de croisement.

Le montant du remboursement sera majoré pour tenir compte des charges d'entretien ultérieur, dans les conditions précisées au paragraphe 2 ci-après.

La somme à rembourser portera intérêts au taux de base bancaire majoré d'un point, calculés à partir de la date de réception de l'ouvrage.

1.3. Dépenses nécessitées par le croisement d'une voie nouvelle avec une voie dont la réalisation est prévue à long terme

Si, à l'occasion de l'instruction mixte de la voie nouvelle, ou, à défaut, à la date de la signature de la convention, une partie demande que soit ménagée la possibilité de croisement dérivé avec une voie qui n'est pas un projet d'intérêt général et dont la réalisation ne peut être envisagée avant un délai de six ans, comptés à partir de la réception de l'installation de croisement, les frais engagés sont intégralement supportés par le service demandeur.

1.4. Dépenses nécessitées par l'aménagement d'un ouvrage existant à l'insertion de deux voies de communication en service

Les dépenses entraînées par les modifications à apporter à un ouvrage de croisement existant ou par sa reconstruction sont supportées par le service pour les besoins duquel elles sont effectuées ou par les deux parties selon leur intérêt respectif évalué en fonction des besoins exprimés par chacune d'elles.

Ce principe s'applique dans deux cas :

— lorsqu'il y a nécessité d'augmenter la capacité portante d'un ouvrage existant pour assurer le passage de convois que sa conception d'origine ne permettait pas de supporter ;

54

ULTE 85/44

— lorsqu'il y a nécessité de modifier la géométrie fonctionnelle d'un ouvrage existant.

La répartition des dépenses est définie aux paragraphes a et b ci-après pour les cas les plus simples où l'ouvrage existant ne paraît pas susceptible de nécessiter des travaux importants à court terme. Dans le cas contraire, la répartition est fixée au paragraphe c ci-après.

a) Augmentation de la capacité portante d'un ouvrage existant :

Le maintien de la capacité portante d'un ouvrage au niveau fixé à l'origine participe des charges de gestion, objet du paragraphe 2 ci-après.

Cette capacité pouvant se révéler insuffisante, il peut, toutefois, s'avérer nécessaire de l'augmenter par renforcement ou reconstruction de tout ou partie de l'ouvrage, afin d'assurer le passage de convois que la conception d'origine ne permettait pas de supporter ; à défaut, une limitation de tonnage doit être imposée.

Les dépenses induites par ces dispositions sont, a priori, à la charge du gestionnaire de la voirie portée.

De même, une augmentation de la capacité portante d'un ouvrage peut être demandée pour le passage de convois exceptionnels. Dans ce cas, les frais induits sont à la charge du seul service demandeur.

b) Modification de la géométrie fonctionnelle d'un ouvrage existant :

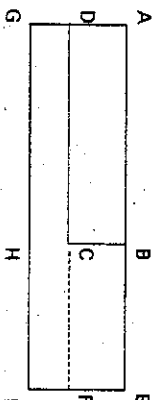
Sont visées ici, les opérations destinées à modifier l'implantation, la largeur, l'ouverture ou la portée, le profil en long ou le gabarit d'un ouvrage.

Une telle opération peut être envisagée soit pour satisfaire les besoins d'un seul service soit des deux. Elle est réalisée par le service gestionnaire tel que défini au paragraphe 2 ci-après.

b.1. Si un seul service est demandeur de la modification d'un ouvrage, il supporte les frais de l'opération.

b.2. Dans le cas où des modifications sont souhaitées conjointement par les deux services pour répondre simultanément à des besoins distincts qu'ils ont exprimés, le projet mis à l'exécution doit être optimisé en fonction de l'intérêt général.

Le coût de l'opération est réparti proportionnellement aux montants estimés des projets qui auraient permis de satisfaire séparément les besoins de chacun des services.



Par exemple, un ouvrage existant est représenté par le rectangle ABCD. Un service souhaite l'agrandir de BEFC et l'autre de DCHG. Leurs besoins propres auraient pu être satisfaits par les rectangles AEHD et ABHG que l'on peut obtenir par la réalisation de projets dont les coûts respectifs sont M1 et M2 (le rectangle ABCD n'étant pas nécessairement à reconstruire). L'ouvrage AEIG ayant un coût égal à M1 la part de chacun sera de :

$$P1 = \frac{M1}{M1 + M2} \quad \text{et} \quad P2 = \frac{M2}{M1 + M2}$$

ULTE 85/44

55

Toutefois, lorsque les besoins de l'un des services peuvent être satisfaits par une adaptation mineure du projet de l'autre service, la participation correspondante est limitée au surplus qui en résulte, à condition qu'il reste inférieur à 10 p. 100 du coût du projet principal.

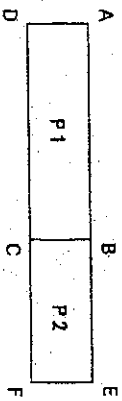
c) Cas particuliers :

C'est le cas lorsque la modification évite l'exécution de travaux d'entretien importants dans les cinq ans qui suivent. Il peut s'agir :
 - soit d'une grosse opération d'entretien ou de la reconstruction totale ou partielle de l'ouvrage dans le cadre de la gestion définie au point 2.1.1 ci-après, dont le montant est estimé à E1 à la date du projet de modification ;
 - soit d'une réfection totale ou partielle de la voie, portée et de ses équipements, estimée à E2 dans les mêmes conditions.

La modification de l'ouvrage entraîne alors une économie $E = E1 + E2$.

Chacun des services apporte une participation égale à l'économie E1 ou E2 dont il bénéficie. En outre, la différence M-E, où M désigne le coût du projet effectivement exécuté, est supportée par le(s) service(s) demandeur(s), comme aux points b1 et b2 ci-dessus.

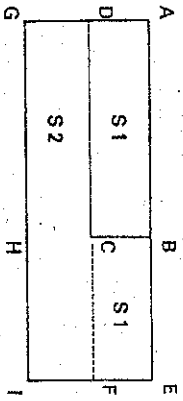
Premier exemple :



Le service S1 assume la totalité de la charge financière de la gestion du gros œuvre de l'ouvrage ABCD et le service S2 demande l'extension BEFC. Si S1 doit réparer ou remplacer le tablier du pont existant pour un coût estimé à E1, la participation de chaque service au projet AEFD d'un coût M sera :

$$P1 = E1 \quad P2 = M - E1$$

Deuxième exemple :



Le service S1 assume la totalité de la charge financière de la gestion de l'ouvrage ABCD ; il doit réparer ou remplacer le tablier pour un coût estimé à E1. Le service S2 doit reconstruire la voie portée pour un coût estimé à E2. Si S1 demande l'extension BECF et S2 l'extension DCHG, la participation de chacun sera par analogie avec b2 ci-dessus :

$$P1 = (M - E) \quad M1 + M2 - 2E + E1$$

$$P2 = (M - E) \quad M1 + M2 - 2E + E2$$

où M1 et M2 désignent respectivement les coûts des projets finis qui auraient permis de réaliser les ouvrages représentés par les rectangles AEFD et ABHG.

2. Dépenses relatives à la gestion des ouvrages

Les dispositions ci-après ne concernent que les ouvrages réalisés ou modifiés après la mise en vigueur du présent protocole.

En règle générale, le service ayant assuré l'étude et la construction de l'ouvrage ou sa modification, en assure la gestion. La convention passée entre les services précise le service gestionnaire, la fréquence des informations définies ci-après à échanger entre les services et la répartition des charges financières de gestion.

2.1. Définitions

2.1.1. Le terme « gestion » désigne ici l'ensemble des obligations à caractère technique, du service gestionnaire de l'ouvrage, à savoir :

- surveillance (visite annuelle, visites spéciales, inspections périodiques) ;
- entretien ;
- petites et grosses réparations ;
- renouvellement.

Le gestionnaire assume la pleine responsabilité technique de la gestion de l'ouvrage, les modalités financières étant quant à elles définies au paragraphe 2.3 ci-après.

2.1.2. Le terme « ouvrage » désigne ici le gros œuvre, l'échafaudage ainsi que les dispositifs de raccordement aux abords (notamment les dalles de transitions éventuelles) dans la mesure où ils sont inclus dans le marché de gros œuvre.

Sont exclues les installations de la voie de communication portée, c'est-à-dire :

- pour un pont-route : les chaussées, joints de dilatation de chaussées et trottoirs, trottoirs, dalles et protections des caniveaux sous trottoirs, garde-corps et écrans de diverses natures, éclairage, signaux routiers, dispositifs de protection contre la chute des véhicules routiers ;
- pour un pont-trail : les garde-corps, pistes, rails, ballast, caténaires, installations de télécommunications et de signalisation.

2.2. Obligations du gestionnaire de l'ouvrage

Le service gestionnaire assume la pleine responsabilité de la gestion de l'ouvrage. Dans la mesure où son intervention aurait une interférence dans le domaine qui n'est pas le sien, il en informe l'autre service.

Lorsque le gestionnaire est saisi d'une demande de permission de voirie, il recueille l'accord de l'autre service lorsque les travaux relatifs auront une incidence sur l'exploitation de la voie gérée par ce dernier.

Lorsqu'un ouvrage n'est pas géré par le service dont relève la voie portée, le service gestionnaire doit informer l'autre service dès que les constatations effectuées au cours des actions de surveillance montrent que l'ouvrage n'assure plus un état de service normal, notamment lorsque des réparations importantes sont envisagées ou que la sécurité qu'il offre vient à se réduire.

Dans le cas d'ouvrages pour lesquels la charge financière de gestion n'incombe pas en totalité ou en partie au gestionnaire, la suite donnée à ces constatations fera l'objet d'un accord entre les parties tant sur l'analyse des désordres que sur les moyens d'y remédier. Lorsqu'il y a lieu, un projet de réparation, renforcement ou reconstruction sera établi par le service gestionnaire et présenté à l'autre service. En cas de reconstruction, on appliquera la procédure et les règles relatives aux ouvrages neufs.

Lorsqu'un service gère à la fois l'ouvrage et la voie portée, il informe le gestionnaire de la voie franchie des opérations envisagées sur l'ouvrage, susceptibles d'avoir une incidence sur l'exploitation de cette dernière. Lorsque les opérations donnent lieu à la réalisation d'un projet, celui-ci sera présenté à l'autre service. En cas de reconstruction, on appliquera la procédure et les règles relatives aux ouvrages neufs.

2.3. Modalités de répartition des charges financières de gestion

Dans le cas de construction d'un ouvrage supplémentaire, la charge financière de gestion se répartit dans les mêmes proportions que les dépenses de construction.

Dans le cas d'augmentation de la surface d'un ouvrage, la charge financière de gestion est réputée augmenter dans les mêmes proportions que la surface. Le surplus de dépenses de gestion résultant de l'agrandissement est réparti proportionnellement aux participations à l'investissement. Sont exclues de cette répartition, les dépenses de grosses réparations et de renouvellement qui seraient faites sur les parties anciennes dans les cinq ans après la modification.

En cas de modification d'un ouvrage sans augmentation de sa surface, il pourra généralement être convenu que la répartition de la charge financière de gestion n'est pas modifiée. S'il n'en était pas ainsi, le surplus de dépense de gestion serait évalué d'entente entre les parties, et réparti dans les mêmes conditions que ci-dessus.

2.4. Versement libératoire de la charge financière de gestion

En règle générale, lorsque la charge financière de gestion d'un ouvrage de croisement nouveau ou modifié n'incombe pas entièrement à la partie qui assure cette gestion, il est souhaitable que l'autre partie se libère de cette charge par un versement unique et forfaitaire.

a) Calcul du coût :

Le calcul de ce versement libératoire est effectué par le service constructeur de l'ouvrage.

Son montant est égal à 6 p. 100 de la participation à la construction ou à la modification de l'ouvrage et s'établit sur la base des dépenses incluant notamment les frais :

- de phases provisoires (y compris les frais de pose et de repose des éléments d'équipement énumérés au 2.1.2 ci-dessus) ;
- de protection, de surveillance et de signalisation des chantiers ;
- de ralentissement des trains et de détournement de circulation ;
- de remaniement d'installations annexes (travaux accessoires) ;
- et les frais généraux.

Sont exclus :

- le coût des éléments d'équipement énumérés en 2.1.2 ci-dessus constituant la superstructure de la voie supportée par l'ouvrage ;

- le coût des éléments visés au 3.1 ci-après ;
- les dépenses de phases provisoires, de ralentissement, de détournement de trafic et les travaux accessoires qui ne seraient pas susceptibles d'être nécessités lors d'une reconstruction de l'ouvrage.

b) Forfaitisation :

Il est recommandé, moyennant accord des deux parties, de forfaitiser le montant du versement libératoire sur la base du coût du gros œuvre réestimé lors de l'achèvement du principal des travaux (y compris les sommes à valoir pour les parties restant à réaliser) au lieu de le calculer *a posteriori* sur la base des dépenses réellement faites.

Ce versement libératoire intervient dans les trois mois suivant la réception de l'ouvrage.

2.5. Remboursement de la charge financière de gestion en l'absence de versement libératoire

Exceptionnellement, s'il n'est pas fait usage de la faculté du versement libératoire, la partie qui doit contribuer aux charges financières de la gestion s'acquitte de son obligation en remboursant sa part des dépenses réelles de gestion intervenues après signature du procès-verbal de recouvrement des travaux de construction ou modification de l'ouvrage.

La part des dépenses correspondant aux visites annuelles n'est remboursée qu'à l'occasion de la facturation de la part des dépenses réelles d'inspections périodiques (en principe tous les cinq ans) en majorant forfaitairement ces dernières dépenses de 50 p. 100.

3. Dépenses relatives aux dispositifs de protection et aux aménagements nécessités par la proximité des voies

3.1. Pénétration de véhicules routiers dans les emprises du chemin de fer et heurts de ponts-trail

Tout projet routier ou ferroviaire, qu'il s'agisse de la création d'une voie nouvelle ou de la modification d'une voie existante, doit être conçu de manière à réduire à un niveau admissible les risques de pénétration de véhicules sur le chemin de fer et de heurts de ponts-trail. Il doit inclure des dispositifs de protection et de signalisation judicieusement choisis sur les ouvrages d'art et à leur abords, ainsi que dans les zones de convergence et de parallélisme des deux infrastructures.

Ces dispositifs font partie intégrante des projets et sont financés dans les mêmes conditions que les projets eux-mêmes.

3.2. Protection de l'emprise routière

contre les troubles apportés par l'exploitation du chemin de fer

Tout projet routier ou ferroviaire, qu'il s'agisse de la création d'une voie nouvelle ou de la modification d'une voie existante, doit être conçu de manière à réduire à un niveau admissible les gênes susceptibles d'être apportées par l'exploitation du chemin de fer à la circulation routière.

Les dispositifs retenus pour ce faire font partie intégrante de projets et sont financés dans les mêmes conditions que ceux-ci.

3.3. Aménagements nécessités par la proximité d'une voie nouvelle ou d'une voie existante contiguë

Lorsque la construction d'une voie nouvelle ou l'aménagement d'une voie existante exige des travaux sur une voie contiguë de nature différente, on appliquera les règles définies respectivement aux paragraphes ci-dessus 1.1, 1.2, 1.3 et 1.4.

4. Dépenses relatives à la suppression des passages à niveau

Chaque fois que les conditions le permettent, il y a avantage, sur le plan de la sécurité et de l'économie, à supprimer des passages à niveau, tant pour la S.N.C.F. que pour le gestionnaire du domaine routier et pour la collectivité en général.

Lorsque la direction des routes envisage la suppression d'un passage à niveau dans le cadre de l'aménagement d'une route nationale, la S.N.C.F. y participe financièrement en fonction des avantages qu'elle en retire, notamment en ce qui concerne les dépenses de personnel et d'entretien et les avantages induits par les gains de sécurité, selon les modalités de calcul fixées entre les parties.

Dans la conception d'infrastructures nouvelles, la dénivelation est la règle générale. La création d'un passage à niveau peut être toutefois acceptée si elle ne soulève pas de problèmes particuliers sur le plan de la sécurité, eu égard aux caractéristiques et à la densité des circulations en cause.

5. Procédure d'application du protocole et du règlement des différends

5.1. Mise en œuvre du protocole

Conformément aux dispositions du protocole de procédure annexé à la circulaire n° 69-118 du 20 novembre 1969 du ministre de l'équipement et du logement, une convention doit intervenir entre les deux parties pour toute construction d'ouvrages de croisement.

Cette convention fixe les caractéristiques techniques de l'ouvrage, désigne les maîtres d'ouvrage et d'œuvre de l'opération et précise les obligations des deux parties en ce qui concerne l'exécution et le financement des travaux, ainsi que les modalités d'entretien ultérieur de l'ouvrage.

La direction des routes informe la S.N.C.F. que, par arrêté du 4 août 1983, le ministre des transports a déconcentré sur le commissaire de la République les décisions relatives aux conventions passées dans le cadre de la réalisation d'ouvrages routiers, dès lors que la participation de l'Etat (direction des routes) n'excède pas un seuil financier égal au seuil de compétence de la commission spécialisée de génie civil.

Toutefois, en ce qui concerne les conventions passées avec la S.N.C.F., la déconcentration ne prendra effet qu'à compter de la signature du présent protocole.

Pour sa part, la S.N.C.F. informe la direction des routes que l'autorité compétente pour signer en son nom les conventions relatives aux ouvrages de croisement est le directeur régional dûment habilité.

5.2. Règlement des différends

La procédure de règlement des conflits ci-après se substitue à celle prévue dans le paragraphe 1 du protocole de procédure annexé à la circulaire du 20 novembre 1969.

De manière générale, il est rappelé que, lorsqu'une des deux parties a l'intention de réaliser un ouvrage interférant dans le domaine géré par l'autre partie, des échanges de vue doivent intervenir dès le stade des études préliminaires et, en tout état de cause, aux différentes étapes jusqu'à la réception de l'ouvrage.

Tout désaccord qui ne trouverait pas de solution au niveau des autorités compétentes pour signer une convention sera soumis, à l'initiative de la partie la plus diligente, à la direction de l'équipement de la S.N.C.F. et à la direction des routes.

Lorsque le désaccord porte sur une question de nature technique, ces deux directions demanderont au chef de la division des ouvrages d'art du S.E.T.R.A. et au chef du département des ouvrages d'art de la S.N.C.F. de rechercher et de proposer une solution.

Pour toute autre question, un accord sera recherché dans le cadre des règles définies par le présent protocole.

Si aucun accord au fond n'est possible, les deux parties proposeront au ministre chargé des transports d'investir d'une mission de conciliation l'inspecteur général des ponts et chaussées qu'elles désigneront d'un commun accord.

Celui-ci proposera au ministre chargé des transports, qui arbitra, la solution lui paraissant tenir le mieux compte des intérêts en présence.

* * *

Le présent protocole est établi en deux exemplaires originaux.
Fait à Paris, le 23 septembre 1985.

Pour la S.N.C.F. :
Le directeur général adjoint,
J. DUPUY

Fait à Paris, le 20 septembre 1985.

Pour l'Etat (direction des routes) :
Le directeur des routes,
J. BERTHIER