



CONVENTION PORTANT SUR LA GESTION ET LA SUPERPOSITION D'AFFECTATION D'UN OUVRAGE D'ART DE FRANCHISSEMENT DE TYPE PONT-ROUTE ET 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 [•], dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée "**SNCF Réseau**".

D'une part,

La **commune du Val d'Hazey** dont le siège est au 1 place du Souvenir Français 27940 Val d'Hazey, représenté par M. Philippe COLLAS selon une délibération du Conseil Municipal en date du 6 Mars 2025.

Ci-après dénommée "**la collectivité territoriale**".

"**La collectivité territoriale**" et "**SNCF Réseau**" sont dénommés ci-après « **les Parties** » et individuellement « **Partie** »

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 d'un cours d'eau « le Ru du canal » par un réseau routier et 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.

Dans le cadre de la création du terminal fret sur la commune du Val d'Hazey pour la société Carrières de Vignats, il a été décidé que l'avenue Pierre et Marie Curie soit cédée par **SNCF Réseau** à la commune du Val d'Hazey ; **la collectivité territoriale** ayant récupérée la compétence voirie.

Un unique ouvrage d'art, au pK 093+627 appelé PI CARREL & FOUCHE, permet le franchissement du cours d'eau « le Ru du canal » par cette avenue mais également par la voie ferrée adjacente à cette avenue. Lors de la cession, il a été convenu pour des raisons de sécurité

ferroviaire que seule la partie routière y compris le garde-corps, au-dessus de la couche d'étanchéité soit vendue à **la collectivité territoriale**.

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 d'un cours d'eau. Il est défini à l'Annexe 1, qui précise sa situation géographique, ses caractéristiques principales et la consistance des éléments qui le composent (ci-après « l'Ouvrage d'art »).

L'Ouvrage d'art ainsi défini s'entend dans son intégralité : il comprend notamment les tabliers, leurs équipements (dont par exemple l'étanchéité, les joints de chaussée, les dispositifs de retenue, les appareils d'appui, les corniches...), les appuis, les fondations ; sont également concernés les ouvrages associés et/ou intégrés de soutènement, les remblais d'accès et, plus généralement, tous ouvrages annexes et installations techniques permettant d'assurer la pérennité de l'ouvrage visé.

La consistance de l'Ouvrage d'art pourra être modifiée par avenant par les Parties.

ARTICLE 3 – DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue pour la durée de vie de l'ouvrage et entrera en vigueur à la date de sa signature par l'ensemble des parties.

ARTICLE 4 – PROPRIETE ET GESTION DE L'OUVRAGE D'ART

Il est rappelé que les ponts-routes ainsi que les passerelles pour piétons sont la propriété de **la collectivité territoriale** propriétaire de la voie routière ou piétonne dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage.

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.

Dans le cas précis de l'ouvrage d'art objet de la convention, il porte une voie routière propriété de **la collectivité territoriale** et une voie ferrée propriété de l'Etat dont **SNCF Réseau** est affectataire.

Ainsi, lors de l'acte de vente (Annexe n°2), il a été convenu que :

- L'Etat reste propriétaire de la totalité de la structure de l'ouvrage d'art y compris la couche d'étanchéité. A ce titre, SNCF Réseau en tant qu'affectataire du Réseau ferré national et plus largement du Domaine Public Ferroviaire mais également en sa qualité de Gestionnaire de l'Infrastructure susmentionnée 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.
- L'Etat reste propriétaire de la partie supérieure au-dessus de la couche d'étanchéité sur la partie supportant la voie ferrée, jusqu'à la limite de cession définies entre les Parties. A ce titre, SNCF Réseau en tant qu'affectataire du Réseau ferré national conserve la gestion de la partie ferroviaire située au-dessus de la couche d'étanchéité de l'Ouvrage d'art et en assume toutes les responsabilités liées à la gestion et à la maintenance.
- **La collectivité territoriale** est devenue propriétaire de la partie supérieur au-dessus de la couche d'étanchéité sur la partie dont la voie routière est attachée, jusqu'à la limite de cession définies entre les Parties. Le garde-corps et le parapet nord attachés à cette partie de l'ouvrage d'art ainsi que la clôture de séparation entre la voie routière et la voie ferrée fait également partie des éléments à la charge de **la collectivité territoriale**. A ce titre, **la collectivité territoriale** conserve la gestion de la partie désignée ci-dessus et en assume toutes les responsabilités liées à la gestion et à la maintenance. Pour assurer cette gestion, **la collectivité territoriale** doit se conformer aux lois et règlements sur la police de la route et la police des chemins de fer.

Par ailleurs, il est rappelé que les parties sont tenues de mettre en œuvre les obligations définies à l'acte de vente susmentionné et notamment en ce qui concerne les servitudes de toute nature.

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 – Modalités de réalisation des opérations de maintenance par la Collectivité territoriale

Dans le cadre de la programmation des opérations de maintenance de l'Ouvrage d'art sous la gestion de **la collectivité territoriale** à effectuer par cette même **collectivité territoriale**, celle-ci informe **SNCF Réseau** au plus tard le 31 décembre de l'année N-3 du programme prévisionnel de travaux pour toute intervention susceptible d'avoir des conséquences sur les circulations ferroviaires, de telle sorte que **SNCF Réseau** soit en mesure d'élaborer le portefeuille travaux dans un délai compatible avec le processus lié à la planification stratégique des travaux. A défaut de toute autre disposition contraire ou dérogatoire applicable au moment de la décision de programmation de ces opérations, il appartient à **la collectivité territoriale** de respecter ce délai.

Les demandes d'intervention mentionnent, en particulier, les dates et durées des interventions, leur nature, les besoins éventuels d'occupation du domaine public ferroviaire et les répercussions sur les circulations ferroviaires.

Lorsque les travaux de **la collectivité territoriale** sur l'Ouvrage d'art requièrent une déclaration de travaux (ci-après « DT ») au titre de l'article R. 554-21 du code de l'environnement, celle-ci est notamment adressée à **SNCF Réseau**. La déclaration d'intention de commencer les travaux (ci-après « DICT ») prévue par l'article R. 554-25 du code de l'environnement est également adressée à **SNCF Réseau**. Le respect de ces procédures, et particulièrement l'émission d'une DT le plus en amont possible des travaux envisagés permet à **SNCF Réseau** d'être informé et de rappeler à **la collectivité territoriale** la nécessité de respecter certaines règles liées aux risques ferroviaires.

En effet, par la proximité de l'infrastructure ferroviaire et préalablement à l'engagement de tous travaux, il est impératif que **la collectivité territoriale** se conforme au respect des Directives de Sécurité Ferroviaire, selon l'instruction générale de SNCF Réseau n° IG 94589. Ceci permettra d'assurer **SNCF Réseau** de la bonne prise en compte des contraintes de l'exploitation ferroviaire et le cas échéant de prendre les mesures nécessaires au titre d'une mission de sécurité ferroviaire (interruption des circulations, accompagnement des agents de la collectivité territoriale etc.) en application des textes réglementaires de sécurité en vigueur.

La collectivité territoriale devra donc se rapprocher des services compétents de **SNCF RESEAU** pour déterminer l'ensemble des règles, procédures et prescriptions applicable à toute opération(s) (travaux, entretien, etc.) réalisée sous sa maîtrise d'ouvrage.

Il est ici rappelé que ces prescriptions liées au respect des Directives de Sécurité Ferroviaire sont susceptibles d'avoir des incidences financières et/ou calendaires sur l'opération, dont **la collectivité territoriale** devra faire son affaire personnelle sans recours contre **SNCF Réseau**.

Tous les éléments nécessaires aux travaux de **la collectivité territoriale** seront formalisés au travers d'un contrat spécifique à l'opération concernée. Ce contrat précisera notamment les modalités d'indemnisation des parties en cas de non-respect de leurs obligations respectives.

5.3 – Modalités de réalisation des opérations de maintenance par SNCF Réseau

Dans le cadre de la programmation des opérations de maintenance sur l'Ouvrage d'art sous la gestion de **SNCF Réseau** à effectuer, **SNCF Réseau** informe **la collectivité territoriale**, un an à l'avance, du programme prévisionnel de travaux pour toute intervention susceptible d'entraîner 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.

La prise en charge financière des travaux sur la structure de l'Ouvrage d'art, basés sur les préconisations des surveillances de l'ouvrage d'art par les spécialistes de **SNCF Réseau**, sera partagé à part égale entre SNCF Réseau et **la collectivité territoriale**, chaque **Partie** bénéficiant de l'intégrité de la structure de l'ouvrage d'art portant la voie routière et la voie ferrée.

Une convention de financement sera à signer entre **les Parties** à chaque fois que cela sera nécessaire.

ARTICLE 6 – DEMOLITION ET RECONSTRUCTION DE L'OUVRAGE D'ART

Dès lors que la maintenance sur la structure de l'ouvrage d'art ne permettra plus de garantir son intégrité, SNCF Réseau pourra être amené à démolir et reconstruire l'ouvrage d'art en reconstituant les usages routiers et ferroviaires portées.

Les couts induits par ce projet seront partagés à part égale entre SNCF Réseau et **la collectivité territoriale**, chaque **Partie** bénéficiant de l'intégrité de la structure de l'ouvrage d'art portant la voie routière et la voie ferrée.

Une convention de financement sera à signer entre **les Parties** préalablement.

ARTICLE 7 – 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 les voies rétablies et/ou sur le cours d'eau franchi 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.

SNCF Réseau demeure en toute hypothèse compétente pour décider de restreindre ou d'interdire la circulation au-dessus ou au-dessous de l'ouvrage d'art dont elle est gestionnaire, sous sa propre responsabilité.

ARTICLE 8 – SUPERPOSITION D'AFFECTATIONS

En application de l'article L. 2111-20 du code des transports, **SNCF Réseau**, gestionnaire du foncier propriété de l'Etat, autorise, au profit de **la collectivité territoriale**, une superposition d'affectations sur une partie de son domaine public, pour l'Ouvrage d'art, permettant le franchissement en passage supérieur de la voie routière au-dessus du cours d'eau « le Ru du canal ».

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

Conformément à l'article 13 du décret n° 2019-1516 du 30 décembre 2019, la convention sera conclue par **SNCF Réseau**, après avis du directeur départemental des finances publiques

SNCF Réseau conserve la gestion du terrain d'assiette appartenant à l'Etat.

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

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

Dans le cas où **la collectivité territoriale** souhaiterait transférer à une autre personne publique la propriété ou la gestion de l'Ouvrage d'art, elle en informe **SNCF Réseau** par lettre recommandée avec un préavis au moins un an avant ce transfert.

Le nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'Ouvrage d'art devra se substituer par avenant à **la collectivité territoriale** dans les droits et obligations de la Convention. **La collectivité territoriale** se porte fort (selon les dispositions de l'article 1204 du Code Civil) préalablement au transfert, à obtenir l'accord écrit du nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'ouvrage pour que ce dernier se substitue par avenant à elle dans les droits et obligations de la Convention.

8.2 Désaffectation de l'Ouvrage d'art

La collectivité territoriale informe **SNCF Réseau** par lettre recommandée, au moins un an à l'avance, de son intention de désaffecter l'Ouvrage d'art. Toutefois, tant que l'Ouvrage d'art n'est pas démolí, **la collectivité territoriale** est tenue d'assumer les obligations qui lui incombent au titre de la Convention.

8.3 Désaffectation des parcelles d'assiette

En cas de désaffectation du service public ferroviaire des parcelles d'assiette de l'Ouvrage d'art, **SNCF Réseau** pourra, après déclassement lorsque celui-ci est requis, proposer la cession de ce bien appartenant à l'Etat à **la collectivité territoriale**.

Cette cession obéira aux règles de gestion domaniale applicables à la société SNCF Réseau telles que prévues aux articles L. 2111-20 et suivants du code des transports et par le décret n° 2019-1516 du 30 décembre 2019.

8.4 Installations et équipements ferroviaires

SNCF Réseau est autorisée, par **la collectivité territoriale**, à installer et entretenir à sa charge sur la partie de l'Ouvrage d'art sous gestion de **la collectivité territoriale** tout élément nécessaire au service public ferroviaire, notamment les caténaires, la signalisation, etc.

Les modalités de cette installation et de cet entretien sont soumises à l'accord préalable de **la collectivité territoriale**.

8.5 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 9 – DEMANDES DES TIERS POUR LE PASSAGE DES RESEAUX DIVERS.

La collectivité territoriale 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, **la collectivité territoriale** sollicite l'avis de **SNCF Réseau**, en vue de s'assurer de la compatibilité de ces demandes avec les installations ferroviaires.

Par ailleurs, **la collectivité territoriale** pourra autoriser les occupations temporaires de l'Ouvrage d'art en vue d'assurer la continuité de réseaux tiers installés le long du domaine public ferroviaire, sauf à ce que ces occupations portent atteinte au bon fonctionnement des services publics ferroviaire et routier, ou qu'elles soient de nature à nuire à la conservation de l'ouvrage.

Le pétitionnaire devra s'engager auprès de **la collectivité territoriale** à prendre en charge tous les frais ultérieurs liés à la présence de son réseau sur l'Ouvrage d'art.

ARTICLE 10 – 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 11 – 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 12 – RESPONSABILITE

SNCF Réseau est responsable – sur les parties de l'ouvrage d'art dont il est gestionnaire – 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.

La collectivité territoriale est responsable – sur les parties de l'ouvrage d'art dont il est gestionnaire – pour les dommages qui pourraient être causés aux tiers, aux usagers des voies et aux agents de **SNCF Réseau**, du fait de la présence, de la maintenance ou du fonctionnement de l'Ouvrage d'art et des travaux s'y rapportant.

SNCF Réseau et **la collectivité territoriale** sont responsables des dommages causés à **l'autre partie** du fait du non-respect des engagements de maintenance ou du fonctionnement de l'Ouvrage d'art dont ils sont respectivement gestionnaires. Dans ce cas-là, le financement de l'opération de maintenance sera porté par **la Partie** ayant fait défaut.

ARTICLE 13 – 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 14 – 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 15 – 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 :
Direction Territoriale Normandie
38 Bis rue verte - CS 11066
76173 ROUEN Cedex
- pour la Collectivité territoriale :
Commune du Val d’Hazey
1 Place du Souvenir Français – BP 14
Aubevoye – 27940 LE VAL D’HAZEY

ARTICLE 16 – 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 17 – ENREGISTREMENT

Les frais de timbre et d’enregistrement sont à la charge de la Partie qui entendrait soumettre la Convention à cette formalité.

ARTICLE 18 – 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 Rouen.

La Convention est établie en deux exemplaires originaux.

Fait à Rouen, le / /2025.

Fait à , le / /2025.

Pour SNCF Réseau

Pour la Collectivité territoriale

ANNEXES

ANNEXE N° 1 : DEFINITION DE L'OUVRAGE D'ART

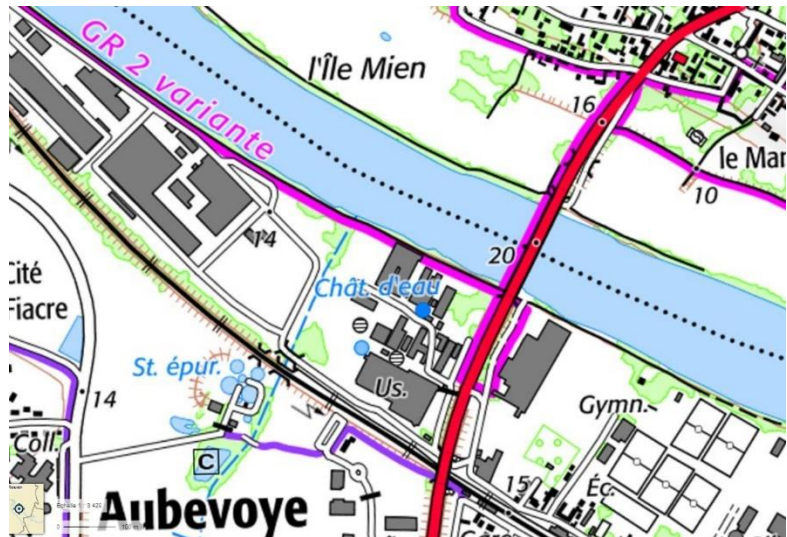


Figure 1 : Localisation de l'Ouvrage d'art

Type d'Ouvrage d'art	Pont-Rail
Nom de l'ouvrage	PI CARREL & FOUCHE
Ligne	340 000 – 1 Ligne de Paris Saint Lazare au Havre
pK de localisation	093+627
Obstacle franchi Type	Cours d'eau - Ravine

Tableau 1 : Identification SNCF Réseau de l'Ouvrage d'art

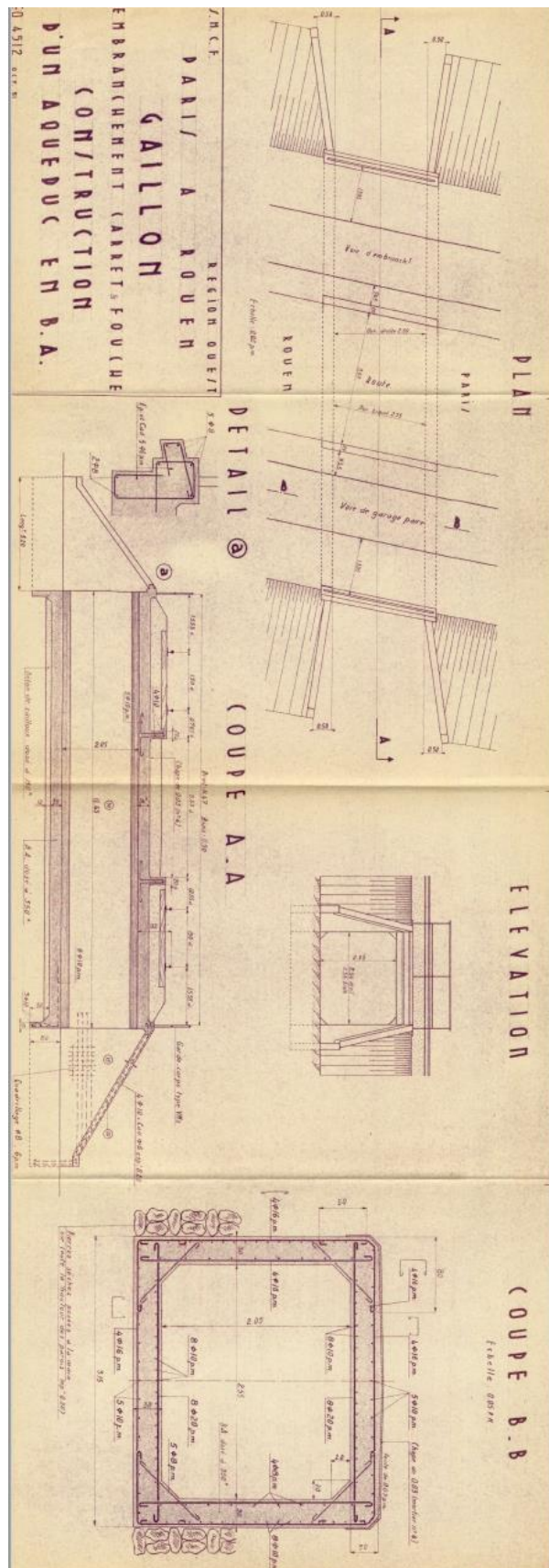


Figure 2 : Plans de l' Ouvrage d' art

ANNEXE N° 2 :

ACTE DE VENTE DES PARCELLES DITE ROUTIERES AK357 ET AI286