

**DECISION**

**OBJET : Le Creusot - Pont rue du président Wilson - Convention de superposition d'affectation avec SNCF Réseau portant sur la gestion et la maintenance de cet ouvrage**

Le PRÉSIDENT de la COMMUNAUTE URBAINE du CREUSOT-MONTCEAU-LES-MINES,

Vu l'article L.5211-10 du Code général des collectivités territoriales,

Vu la délibération du conseil communautaire en date du 2 octobre 2024, devenue exécutoire à compter du 3 octobre 2024, lui donnant délégation d'attributions, dans le cadre de l'article L.5211-10 du Code général des collectivités territoriales,

Considérant que, selon une jurisprudence constante du juge administratif, les pont-route ont vocation à être à la charge du propriétaire de la voie portée,

Considérant que le pont situé rue du président Wilson sur la commune du Creusot, qui permet de franchir des voies ferrées relevant du domaine public ferroviaire de la SNCF, relève de cette catégorie d'ouvrage,

Considérant que, dans le cadre d'une négociation entre la SNCF et la Communauté Urbaine, et compte tenu de l'ambiguïté des documents retracant l'historique de cet ouvrage, il a été convenu que la SNCF réaliserait à son compte des travaux de remise en état de cet ouvrage, avant que la Communauté Urbaine accepte d'en prendre la gestion,

Considérant que les travaux en question ont été réalisés en 2023,

Considérant qu'il convient désormais de régulariser la situation de cette ouvrage en signant avec SNCF Réseau une convention relative à la superposition d'affectation et à la gestion de cet ouvrage de type pont-route,

DECIDE ce qui suit :

- d'approuver la conclusion avec SNCF Réseau, société anonyme dont le siège est situé 15 rue Jean-Philippe Rameau, 93210 Saint-Denis, d'une convention portant sur la gestion et la superposition d'affectation d'un ouvrage de franchissement de type pont-route situé rue du Président Wilson sur la commune du Creusot ;

- d'autoriser Monsieur le Président, ou tout autre personne bénéficiant d'une délégation de signature, à signer ladite convention ;

- rappelle que la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux dans un délai de deux mois à compter de sa publication ;
- précise que la présente décision sera communiquée aux membres du Conseil de communauté à la faveur d'une prochaine réunion.

Fait à Le Creusot, le 31 janvier 2025

Certifié pour avoir été reçu  
à la sous-préfecture le 10 février 2025  
et publié, affiché ou notifié le 10 février 2025

POUR EXTRAIT CERTIFIE CONFORME

LE PRESIDENT,

David MARTI

LE PRESIDENT,

David MARTI



**LIGNE FERROVIAIRE n°760000 de Nevers à Chagny**

**PONT-ROUTE du PK 126+796**

**Rue du Président WILSON – LE CREUSOT**

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

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 Fabrice VESVRES, Responsable Production – RDET Infrapôle BFC, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée "**SNCF Réseau**".

D'une part,

**La Communauté Urbaine Creusot-Montceau**, dont le siège est au Château de la Verrerie - BP69 - 71206 LE CREUSOT Cedex, représenté par Monsieur David MARTI, Président.

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

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.

Les ouvrages d'art de franchissement sont créés postérieurement à la réalisation d'une infrastructure de transport préexistante et permettent son franchissement par une voie nouvelle.

Précisément, un pont-route est un ouvrage de franchissement lorsqu'il a été créé postérieurement à la voie ferrée pour permettre à la nouvelle voie routière de franchir la voie ferrée préexistante.

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<sup>er</sup> 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.

La Convention a pour objet le pont-route situé rue du Président Wilson sur la commune du Creusot. Cet ouvrage intercepte le réseau ferré national au point kilométrique (PK) 126+796 de la ligne reliant Nevers à Chagny.

Cet ouvrage a été construit en 1950 afin de supprimer le passage à niveau n°80 sur le chemin départemental n°1 dans la traversée du Creusot.

Historiquement, il a été rédigé et signé :

- la convention du 26/11/1945 entre le ministère de la reconstruction et de l'urbanisme et la SNCF ;
- le procès-verbal de récolement des ouvrages exécutés par le ministère de la reconstruction et de l'urbanisme du 06/12/1950.

Ces deux documents précisaien la répartition des charges de maintenance et désignaient les parties d'ouvrage prises en charge par la SNCF et par le gestionnaire de la voirie (département de Saône-et-Loire à l'époque). Plus précisément, SNCF Réseau avait à sa charge jusqu'à signature de la présente convention la gestion technique de la travée ferroviaire de cet ouvrage pour le compte de la Collectivité territoriale propriétaire.

Conformément à ces deux documents, des travaux de réparation ont été réalisés en 2023 par SNCF Réseau en accord avec la Communauté Urbaine Creusot-Montceau, propriétaire de cet ouvrage. Ces travaux, réalisés sur la travée à l'aplomb des voies ferrées et sur les appuis (pile centrale et culée côté voies ferrées) ont permis de pérenniser l'ouvrage. SNCF Réseau a pris en charge ces travaux sur la travée ferroviaire conformément aux documents d'entretien et de gestion antérieurs cités à l'article 1 de la présente convention.

La consistance de ces travaux est détaillée sur l'Annexe n°2.

Il est rappelé qu'en échange des travaux réalisés et financés en 2023 par SNCF, la Communauté Urbaine Creusot-Montceau a accepté de récupérer, à l'issue de ces travaux, la pleine charge de maintenance de cet ouvrage lui appartenant.

## **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.

D’un commun accord entre les parties, la présente convention emporte résiliation des documents d’entretien et de gestion antérieurs en l’occurrence :

- la convention du 26/11/1945 entre le ministère de la reconstruction et de l’urbanisme et la SNCF ;
- le procès-verbal de récolement des ouvrages exécutés par le ministère de la reconstruction et de l’urbanisme du 06/12/1950.

## **ARTICLE 2 – DEFINITION DE L’OUVRAGE D’ART**

L’ouvrage d’art objet de la Convention est un ouvrage de franchissement des voies. 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, les joints de chaussée, les dispositifs de retenue, les appareils d’appui, les corniches...), l’étanchéité, les appuis, les fondations ; sont également concernés les ouvrages associés et/ou intégrés de soutènement, les remblais et escaliers 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 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-routes ainsi que les passerelles pour piétons ont vocation à être 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.

En l’occurrence, la Communauté Urbaine Creusot-Montceau est propriétaire du pont-route de franchissement des voies SNCF situé rue du Président Wilson sur la commune du Creusot.

A ce titre, elle 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.

Néanmoins, et conformément à l'histoire particulière de cet Ouvrage d'art telle que rappelée en préambule des présentes, SNCF Réseau demeurera responsable des problèmes de structures qui résulteraient d'interventions réalisées par SNCF ou d'un état de fait antérieures à 2023.

Le cas des travaux réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau en 2023 est précisé à l'article 11 de cette convention.

Pour assurer la gestion de l'Ouvrage d'art, la collectivité territoriale doit se conformer aux lois et règlements sur la police de la route et la police des chemins de fer.

## **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 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 et de démolition réalisées par la Collectivité territoriale*

Dans le cadre de la programmation des opérations de Maintenance et de démolition sur l'Ouvrage d'art à effectuer par la Collectivité territoriale, celle-ci informe SNCF Réseau idéalement 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.

Un tableau à valeur indicative détaillant les conditions d'intervention dans le domaine SNCF, actuellement en vigueur, est annexé aux présentes (annexe 4).

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.

Néanmoins, il est bien entendu entre les parties que la réalisation des travaux par la collectivité devra, dans tous les cas, être traitée en concertation et en bonne intelligence avec les services de la SNCF afin de rendre possible dans les meilleurs délais les travaux de la collectivité, comme par exemple dans le cas de travaux urgents.

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 assurée 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.

Préalablement à l'engagement de tous travaux, la Collectivité territoriale rédige, sur la base des prescriptions de SNCF Réseau et conformément à la réglementation en vigueur, une notice de sécurité ferroviaire présentant les mesures de protection et de prévention qui seront prises. Ces documents sont soumis à l'accord de SNCF Réseau. Cet accord préalable n'exonère pas la Collectivité territoriale de ses obligations déclaratives.

La Collectivité territoriale prend en charge le coût des interventions de SNCF Réseau au titre de la sécurité ferroviaire, ainsi que la réservation éventuelle des sillons. Ces éléments 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.

## **ARTICLE 6 – CIRCULATIONS**

L'Ouvrage d'art est ouvert à la circulation.

Si une des Parties constate que l'état de l'Ouvrage d'art ne permet plus les circulations sur la voie rétablie et/ou sur la voie franchie dans des conditions de sécurité satisfaisante, elle en informe l'autre.

Les Parties identifient les mesures à prendre en vue de restreindre ou d'interdire les circulations sur et sous l'Ouvrage d'art compte tenu de son état.

La Collectivité territoriale demeure en toute hypothèse compétente pour décider de restreindre ou d'interdire la circulation sur la voie dont elle est propriétaire ou gestionnaire, sous sa propre responsabilité.

SNCF Réseau demeure en toute hypothèse compétente pour décider de restreindre ou d'interdire la circulation sur la voie dont elle est gestionnaire, sous sa propre responsabilité.

## **ARTICLE 7 – SUPERPOSITION D'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 des voies ferrées par les voies routières.

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.

## **7.1 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 avenir à la Collectivité territoriale dans les droits et obligations de la Convention. La Collectivité territoriale s’engage, préalablement au transfert, à obtenir l’accord écrit du nouveau propriétaire ou gestionnaire de l’ouvrage pour que ce dernier se substitue par avenir à elle dans les droits et obligations de la Convention.

## **7.2 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 démolи, la Collectivité territoriale est tenue d’assumer les obligations qui lui incombent au titre de la Convention.

## **7.3 Désaffectation des parcelles d’assiette**

En cas de désaffectation du service public ferroviaire 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.

## **7.4 Installations et équipements ferroviaires**

SNCF Réseau est autorisée, par la Collectivité territoriale, à installer et entretenir à sa charge sur l’Ouvrage d’art 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.

## **7.5 Informations**

En cas d’intervention programmée sur le domaine public ferroviaire, par exemple pour l’implantation d’un réseau ou le remplacement de caténaire, SNCF Réseau en informe la Collectivité territoriale, par exemple sous la forme d’une DT et d’une DICT conformément aux articles L. 554-1, R. 554-19 et suivants du code de l’environnement, en vue de s’assurer de la compatibilité de cette intervention vis-à-vis du domaine public routier.

SNCF Réseau fera tout son possible pour prévenir le plus tôt possible la collectivité en cas de travaux impactant la voirie routière ou nécessitant une coupure des circulations routières. A cet effet, un délai de 1 an sera idéalement respecté par la SNCF pour toute demande d'intervention. La réalisation des travaux par la SNCF sera dans tous les cas traités en concertation et en bonne intelligence avec les services de la collectivité afin de rendre possible dans les meilleurs délais les travaux de la SNCF, comme par exemple dans le cas de travaux urgents.

En cas d'intervention programmée sur le réseau public routier, par exemple pour l'implantation d'un réseau ou la réfection des enrobés, la Collectivité territoriale en informe SNCF Réseau, par exemple sous la forme d'une DT et d'une DICT conformément aux articles L. 554-1, R. 554-19 et suivants du code de l'environnement, en vue de s'assurer de la compatibilité de cette intervention vis-à-vis du domaine public ferroviaire.

#### **ARTICLE 8 – DEMANDES DES TIERS POUR LE PASSAGE DES RESEAUX DIVERS.**

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 9 – COMMUNICATION DES DOCUMENTS AFFERENTS AUX OUVRAGES**

La Collectivité territoriale, en sa qualité de propriétaire ou 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 SNCF Réseau, la Collectivité territoriale 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**

La Collectivité territoriale aura pour obligation de transmettre à SNCF Réseau le résultat des inspections et surveillances qu'elle aura réalisées sur l'ouvrage, et ce sous un délai maximum de 6 mois post inspection ou surveillance.

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**

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

La Collectivité territoriale est responsable 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.

Réiproquement, SNCF Réseau sera responsable pour les dommages qui pourraient être causés aux tiers, aux usagers de la voie communautaire et aux agents de la Communauté Urbaine du fait de la présence, de la Maintenance ou du fonctionnement des voies ferrées situées sous l’Ouvrage et des travaux s’y rapportant.

Dans le cadre des réparations effectuées sous la maîtrise d’ouvrage de SNCF Réseau en 2023, SNCF Réseau restera responsable des négociations avec l’entreprise qui a été mandatée pour réaliser ces travaux pour son compte. En effet, en cas de malfaçon ou de problème lié à ces réparations et pouvant impacter l’intégrité de l’ouvrage, SNCF Réseau fera appliquer les garanties contractuelles et toutes les garanties légales auprès de cette entreprise et informera la collectivité des démarches engagées.

## **ARTICLE 12 – FRAIS, IMPOTS ET CHARGES**

Chaque Partie supporte les frais relatifs aux superpositions d’affections 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 :  
INFRAPOLE Bourgogne Franche-Comté  
M. le Directeur d’Etablissement  
16 rue Nodot  
CS 89057  
21005 DIJON Cedex
  
- pour la Collectivité territoriale :  
COMMUNAUTE URBAINE CREUSOT-MONTCEAU

M. le Président  
Château de la Verrerie  
BP 69  
71206 LE CREUSOT Cedex

### **ARTICLE 15 – AVENANTS**

Toute modification de la Convention ou de l'une de ses annexes devra faire l'objet d'un avenant approuvé par les Parties.

### **ARTICLE 16 – ENREGISTREMENT**

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

### **ARTICLE 17 – LITIGES**

Avant toute action contentieuse, les Parties s'efforceront de trouver une issue amiable à tout litige qui résulterait de l'exécution ou de l'interprétation de la Convention.

A défaut, les litiges relatifs à la Convention, qui constitue un contrat administratif, seront portés devant le Tribunal administratif compétent.

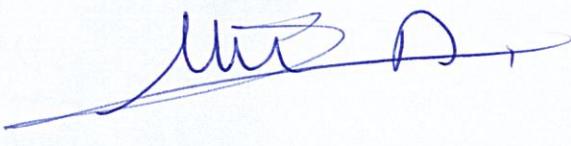
**La Convention est établie en deux exemplaires originaux.**

Fait à Dijon. Le 21/01/2025

Fait à . Le

**Pour SNCF Réseau**  
Fabrice VESVRES  
Responsable Production – RDET Infrapôle BFC

**Pour la Collectivité territoriale**  
David MARTI  
Président



#### **Annexes :**

- Annexe n° 1 :** Fiche d'identité de l'Ouvrage d'art
- Annexe n° 2 :** Consistance des travaux de remise en état
- Annexe n° 3 :** PV ID après travaux (Procès-Verbal n° 0)
- Annexe n° 4 :** Tableau des délais et préavis

## Annexe n°1

### FICHE D'IDENTITE OUVRAGE D'ART

#### RENSEIGNEMENTS GENERAUX

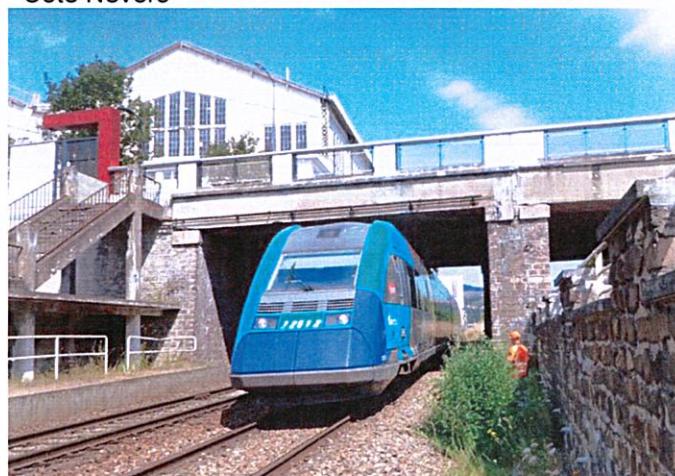
Nom de l'ouvrage :	PRO Rue Wilson sur le CD n° 1	Structure :	Poutres latérales
Type d'ouvrage :	Pont route		

N° Ligne :	760000	Pk de référence :	126+796
Nom de la ligne :	Ligne de Nevers à Chagny		
Vitesse de la ligneau droit de l'OA (km/h) :	100		

Département :	Saône-et-Loire	Commune :	Le Creusot
---------------	----------------	-----------	------------



Côté Nevers



Côté Chagny

#### Aperçu de l'ouvrage



### Caractéristiques générales

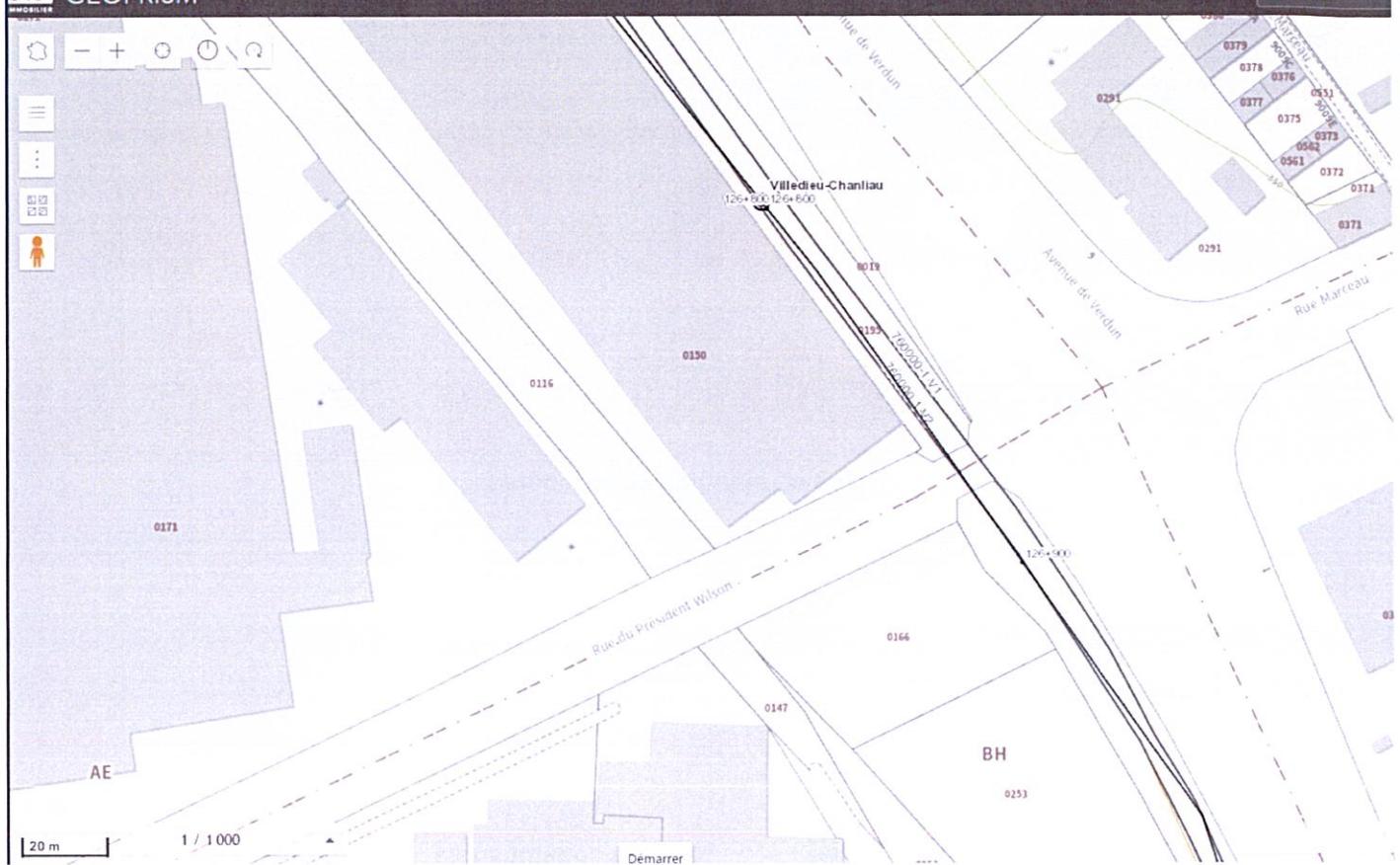
<b>Année de construction :</b>	1949
--------------------------------	------

### Caractéristiques techniques

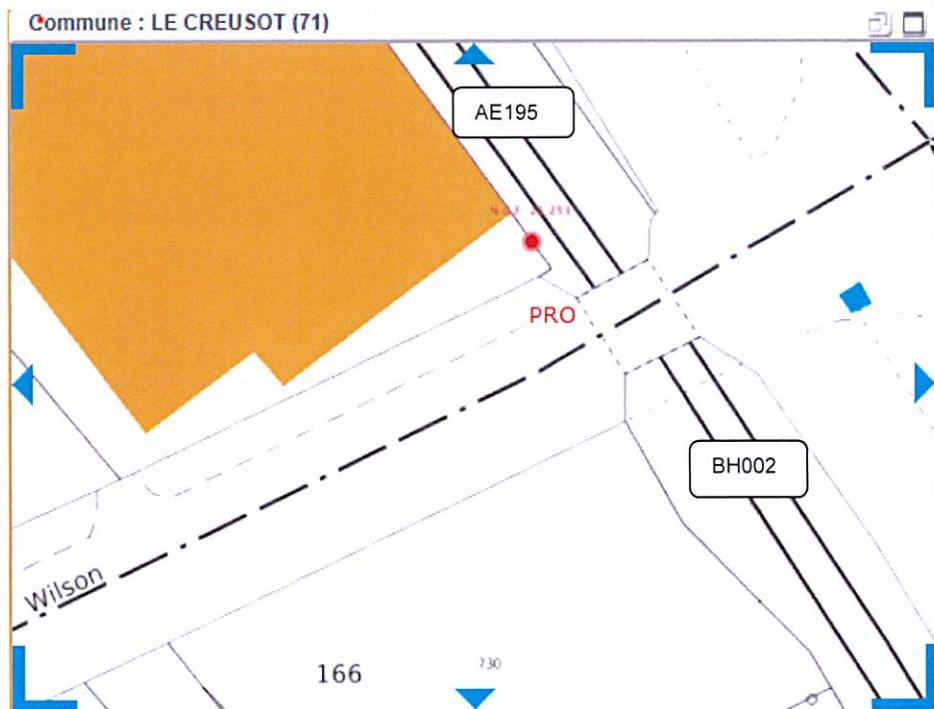
<b>Type de structure :</b>	Poutres latérales	<b>Matériaux constituant la structure :</b>	Béton armé
<b>Fondation en site aquatique :</b>	Non	<b>Ouvrage avec appui en remblai renforcé :</b>	Non
<b>Ouverture droite (m) :</b>	10,00		

### Environnement ferroviaire

<b>Hauteur libre (m) :</b>	5,10
----------------------------	------



• Commune : LE CREUSOT (71)



## Annexe n°2

### CONSISTANCE DES TRAVAUX DE REMISE EN ETAT

Ces travaux urgents, réalisés en accord avec la Communauté Urbaine Creusot-Montceau, ont eu pour objectif de prévenir des désordres importants et de limiter la dégradation du pont-route.

Ils ne concernent que les parties d'ouvrage pouvant impacter la sécurité ferroviaire, à savoir :

- Tablier au-dessus des voies
- Culée C2 côté voie
- Pile P1 entre travée ferroviaire et travée routière

L'objectif principal était donc :

- **Tablier** : Stopper la corrosion des armatures due à la carbonatation des bétons
- **Appuis** : Stopper les bombements et reconstitution des joints délavés par les venues d'eau
- **Étanchéité** : Limiter les venues d'eau

#### Travaux réalisés :

- **Tablier et sommiers en béton armé :**
  - o Purge du béton.
  - o Dégagement des armatures apparentes jusqu'à atteinte de la partie saine et nettoyage de la rouille
  - o Nettoyage de l'ensemble de la sous face du tablier
  - o Passivation des armatures
  - o R agréage avec un mortier de réparation à retrait compensé
  - o Application d'un système de protection inhibiteur de corrosion afin de stopper l'effet de carbonatation du béton.



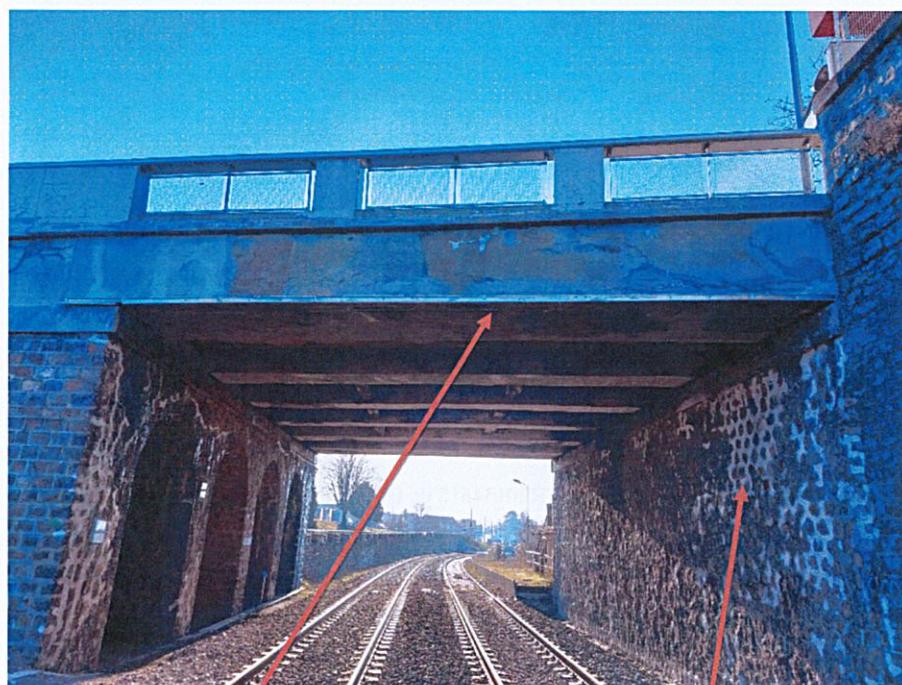
**Appuis :**

- Rejointoient en recherche de l'ensemble des joints et des fissures avec un mortier agréé par SNCF Réseau
- Réalisation de deux tirants d'enserrement de la pile au droit des deux bombements



### **Etanchéité/assainissement :**

- Pontage de l'ensemble des fissures de l'enrobé, reprise de tous les joints entre bordures et enrobés (côté route et côté trottoir), reprise de tous les joints entre chaque élément de bordure, reprise de tous les joints entre l'enrobé des trottoirs et les rives du tablier
- Mise en place d'un rejet d'eau métallique sur les faces verticales du tablier au-dessus de la pile afin de limiter les venues d'eau sur son sommier.
- Mise en place de rejet d'eau métallique sur toute la longueur des faces latérales du tablier en partie basse afin d'éviter à l'eau de ruissellement de pluie de migrer sous le tablier



Rejet d'eau

Rejointoiement

## PV de Réception

DocuSign Envelope ID: 9E1EBD3F-3587-4DD4-ABF9-B10C26666720  
DIRECTION ZONE INGENIERIE SUD-EST  
AGENCE PROJETS BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ  
22 rue de l'arquebuse - CS 17813  
21078 DIJON Cedex



### COLAS RAIL

800 chemin de la Revolay  
38540 GRENAY

Dijon, le 20 Juin 2024

#### Ordre de service n° 10

Objet : 2023CTC0135596 - CTR00134618 du 09/02/2023  
Ligne de Nevers à Chagny (n°760 000)  
Travaux de voie, connexes, OA, et quai de Mesvres - VFCEA 2023  
Notification PV levée des réserves

Madame, Monsieur,

Dans le cadre du Contrat 2023CTC0135596 - CTR00134618 du 09/02/2023 relatif aux travaux de voie, connexes, OA, et quai de Mesvres sur la ligne de Nevers à Chagny, suivant le procès-verbal des opérations préalables à la réception et le procès-verbal de levée des réserves, nous vous notifions que la PRM décide de prononcer la réception sans réserve.

La date d'achèvement des travaux retenue par la PRM est fixée au 15 Décembre 2023.

Vous voudrez bien me retourner dès réception un exemplaire du présent ordre de service, après l'avoir signé et y avoir indiqué la date à laquelle vous l'avez reçu.

Le Maître d'œuvre général  
20-06-2024 | 18:07 CEST

Reçu le .....  
L'entrepreneur  
(date et signature)

DocuSigned by:  
Christophe Gavaille  
DIRECTION INGENIERIE

Pièce jointe : PV de réception de levée des réserves

INFRAPÔLE BFC  
UP TRAVAUX DIJON  
ISMAEL NEIVA  
06 11 74 68 79



## PROCES-VERBAL DE LEVEE DES RESERVES

*Le présent document doit être établi lorsque l'intégralité des réserves peut être levée.*

---

### A. Identification du marché

---

Personne Responsable du Marché : (nom, adresse postale et de courrier électronique, direction, bureau, téléphone, télécopie)

HELBERT Thomas - SNCF RESEAU - INGENIERIE ET PROJETS REGIONAUX - 22 RUE DE L' ARQUEBUSE - DIJON 21000  
[thomas.helbert@reseau.sncf.fr](mailto:thomas.helbert@reseau.sncf.fr)

Entreprise : COLAS RAIL (mandataire) représentée par Mr OUKED Otmane  
COLAS GENIE CIVIL (Cotraitant) représentée par Mr JOLIVET Vincent

Marché n°2023CTC0135596 – CTR00134618 du 09/02/2022

Objet du marché : Ligne Nevers à Chagny – Travaux VFCEA 2023 : PRA Etang Sur Arroux

---

### B. Origine du présent PV

---

- Réception des travaux
- Réception partielle concernant : .....

Date d'achèvement des travaux retenue par la PRM : .....

Délai fixé par l'ordre de service n°... du.....pour lever la ou les réserves : .....

### C. Constat du maître d'œuvre

Le maître d'œuvre soussigné constate ce jour :

- en présence de la personne responsable du marché. (représentée par Mr Begin Reynald)
  - en l'absence de la personne responsable du marché dûment invitée.
  - en présence de l'entrepreneur dûment convoqué.
  - en l'absence de l'entrepreneur dûment convoqué.

après avoir procédé aux examens et vérifications nécessaires, que :

1. Les épreuves précédemment non effectuées ont été effectuées et sont concluantes.

- #### ▪ Rappel des épreuves qui restaient à effectuer :

Les documents à fournir après exécution le soient dans le délai défini à l'article 5.7.4 du 52 du CPS.

2. Les imperfections et malfaçons constatées ont été corrigées.

- Rappel des imperfections et malfaçons qui restaient à corriger :

## Néant

- ### 3. Les terrains et les lieux ont été remis en état.

- #### ▪ Rappel des remises en état qui restaient à effectuer :

Achèvement des travaux de busage de l'aqueduc au km 122+545 qui ont été interrompus en décembre 2023 avant le 31 mai 2024.

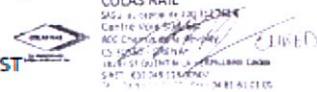
Dressé le 24/05/2024

Visé le .....

### Le maître d'œuvre<sup>(11)</sup>



## L'entrepreneur<sup>10</sup>

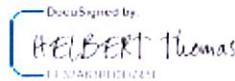


19-06-2024 | 10:08 CEST

### Approvals

### La personne responsable du marché<sup>11</sup>

HELBERT Thomas



(b) Nom en lettres capitales et signature.

**Annexe n° 3**

**PV d'Inspection détaillée après travaux**

Inspection détaillée réalisée par SNCF RESEAU le 11 septembre 2024.  
Voir document ci-joint.

## Annexe n° 4

### Tableau des délais et préavis

Ce tableau est extrait du référentiel SNCF RESEAU IG94589 « MOA tiers-Directives de Sécurité Ferroviaire » version 01 du 18/12/2017 (référentiel publique).

	Travaux sans conséquence sur les circulations sans ITC sans CC sans RAL	Travaux avec conséquences sur les circulations avec ITC avec/sans CC avec RAL	Travaux complexes ayant des conséquences sur le plan de transport circulation avec ITC avec/sans CC avec RAL
Plages travaux	4 mois <u>Avant le démarrage des travaux</u>	9 mois <u>Avant le démarrage des travaux</u>	3 ans <u>Avant le démarrage des travaux</u>
Demande de personnel	3 mois <u>Avant le démarrage des travaux</u>	8 mois <u>Avant le démarrage des travaux</u>	1 an <u>Avant le démarrage des travaux</u>

ITC : Interruption Temporaires des Circulations ferroviaires

CC : Consignation Caténaire

RAL : Ralentissement des trains

**ANNEXE 3 : PROCES-VERBAL N°0 annexé à la convention du PRO PK 126+796 (PRO WILSON)**

**Sommaire :**

- I – RENSEIGNEMENTS GENERAUX
- II – HISTORIQUE DE L'OUVRAGE
- III – DEROULE DE LA VISITE
- IV – ANALYSE ET PRECONISATIONS
- V – SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS

**I - RENSEIGNEMENTS GENERAUX**

<b>Date de la visite :</b>	11/09/2024
<b>Nom de l'ouvrage :</b>	PRO Rue Wilson (CD n° 1)
<b>Type d'ouvrage :</b>	Pont route

<b>N° Ligne :</b>	760000	<b>Pk de référence :</b>	126+796
<b>Nom de la ligne :</b>	Ligne de Nevers à Chagny	<b>UIC :</b>	7AV
<b>Vitesse sur la ligne (km/h) :</b>	100		

<b>Inrapôle :</b>	INFRAPOLE Bourgogne Franche-Comté	<b>PRI :</b>	PRI Dijon	<b>UP :</b>	UTM Saône-et-Loire INFRAPOLE Bourgogne-Franche-Comté
<b>Département :</b>	Saône-et-Loire				
<b>Commune :</b>	Le Creusot				



**Aperçu de l'ouvrage**



#### I-1 - Caractéristiques générales

<b>Particularités :</b>	Ouvrage limité à 19T depuis le 01/06/2021 et présence d'un aqueduc (égout) transversal sous l'ouvrage à la charge de la ville du CREUSOT.
<b>Année de construction :</b>	1949

#### I-2 - Caractéristiques techniques

<b>Matériau constituant la structure :</b>	Béton armé	<b>Mode de fondation :</b>	Superficiel
<b>Fondation en site aquatique :</b>	Non	<b>Nombre de travées :</b>	2
<b>Ouverture droite (m) :</b>	10,00		

#### I-3 - Informations administratives de gestion

<b>Propriétaire :</b>	<b>Gestion technique :</b>
-----------------------	----------------------------

#### I-4 - Informations surveillance

<b>OA soumis à SR :</b> Non	<b>OA soumis à SP :</b> Non
-----------------------------	-----------------------------

## II - HISTORIQUE DE L'OUVRAGE

### II-1 – Travaux d'entretien et de régénération

Année de réalisation	Catégorie	Sous-catégorie	Description
2023	Réparation / Confortement	Réparation / renforcement des structures en maçonnerie	Confortement de la pile/culée côté V1/Nevers
2023	Réparation / Confortement	Rejointolement des structures en maçonnerie	Reprise de l'ensemble des joints de la culée 2, et en recherche sur culée 1.
2023	Réparation / Confortement	Réparation / renforcement des structures en béton	Reprise de l'ensemble des épaufrures après passivation des aciers

### II-2 – Incidents

Sans objet

### II-3 – Dernières actions de surveillance

#### Dernière inspection détaillée

Date	Etat de l'ouvrage	Conclusions
18/07/2018		ouvrage en mauvais état, la pile culée (côté V1/Nevers) présente une évolution de sa déformation, nécessitant à court terme un confortement.

#### Dernières visites intermédiaires (depuis la dernière ID/VD)

Date	Conclusions
09/04/2019	Fond Arche 4 (P1) : joints soufflés à dégarnis (-3cm).. Arrivées d'eau sur P1 et dans les arches (goutte à goutte), pas d'autres évolutions constatées.
01/04/2020	Sommier S1 : arrête épaufrée avec fers apparents sur 7ml côté Chagny + 1ml côté Nevers. Arche 3 : carbonatation sur toute la voûte. Tablier : 2 zones épaufrées avec fers apparents entre PP3 et PP4 au droit de la piste V1 et au droit de la V2. Pas d'autres évolutions constatées.
25/03/2021	Pas d'évolution des avaries
20/05/2022	Pas d'évolution des avaries
18/07/2023	Pas d'évolution des avaries

#### Dernière visite d'expertise

Sans objet

#### Dernière inspection subaquatique

Sans objet

#### Dernière action de surveillance renforcée

Sans objet

**PROCES-VERBAL N°0**

*Infrapôle : INFRAPOLE Bourgogne Franche-Comté*

*N° Ligne : 760000 Km : 126+796*

*Date de la visite : 11/09/2024*



Dernière action de surveillance particulière

Sans objet

### III – DÉROULE DE LA VISITE

#### III-1 - Conditions de l'inspection

- Date de réalisation : 11/09/2024
- Ouvrage visité en plusieurs jours ou périodes : 16/07/24 à pied et 11/09/24 de nuit avec le BMC
- Équipe d'inspection : Jérôme GUIGUE (SOAR)
- Autres participants à la visite : Ivan CHARTIER (AOAP)
- Moyens mis en œuvre : BMC
- EPI spécifique(s) utilisé(s) : THV
- Ouvrage visité partiellement : Non

#### III-2 - Constatations

##### Abords

###### Environnement immédiat

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Commune de LE CREUSOT.	Milieu urbain.	Sans évolution	

##### Equipements

###### Etanchéité

###### Efficacité de l'étanchéité : Défaillante (localisé)

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
En extrados du tablier BA.	Chape au mortier de ciment (épaisseur 2 cm). Moyenne, particulièrement au niveau des zones d'appui. Le tablier a été remis en état mais l'étanchéité n'a pas été refaite ; surveiller la tenue dans le temps des reprises d'épaufrures jusqu'aux travaux de réfection de l'étanchéité.	Sans évolution	

## Dispositif de retenue

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Côté NEVERS.	Fûts béton armé avec panneaux grillagés et lisse supérieure en aluminium. Hauteur 1.20 m. Léger faïençage de l'enduit des fûts. Bon état dans l'ensemble.	Sans évolution	1
Côté CHAGNY.	Fûts béton armé avec panneaux grillagés et lisse supérieure en aluminium. Hauteur 1.15 m. Léger faïençage de l'enduit des fûts. Bon état dans l'ensemble.	Sans évolution	2



Photo n° 1 : 126+796 PRo BA (GC NEVERS)



Photo n° 2 : 126+796 PRo BA (GC CHAGNY)

## PROCES-VERBAL N°0

Infrapôle : INFRAPOLE Bourgogne Franche-Comté

N° Ligne : 760000 Km : 126+796

Date de la visite : 11/09/2024



### Chaussée

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Sur l'ouvrage.	En enrobé en état satisfaisant dans l'ensemble. Largeur 9.10 m. Une fissure transversale au droit de P1 sur demi chaussée côté CHAGNY.	Sans évolution	3



Photo n° 3 : 126+796 PRo BA (vue de dessus)

### Trottoirs

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Côté NEVERS.	En asphalte en bon état général. Largeur 4.10 m.	Sans évolution	4
Côté CHAGNY.	En asphalte en état moyen. Largeur 4.30 m. 3 fissures transversales. Déformations par affaissement (2 cm) en bord de chaussée avec fissurations.	Sans évolution	5



Photo n° 4 : 126+796 PRo BA (trottoir NEVERS)



Photo n° 5 : 126+796 PRo BA (trottoir CHAGNY)

**PROCES-VERBAL N°0**

Infrapôle : INFRAPOLE Bourgogne Franche-Comté  
N° Ligne : 760000 Km : 126+796  
Date de la visite : 11/09/2024

**Voies ferrées (V1+V2 - ligne 760 000)**

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Sous l'ouvrage.	V1 et V2 de la ligne 760 000. LRS - U50 - Tba bloc. Voies en alignement. Pas de défaut de géométrie des voies visible à l'oeil nu.	Sans évolution	6

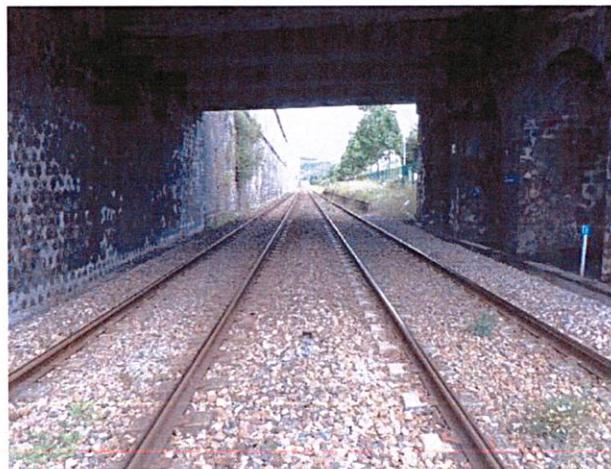


Photo n° 6 : 126+796 PRO BA (voies)

**Escalier**

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Côté V2/CHAGNY.	En béton armé en mauvais état. Escalier condamné.	Légère évolution	7



Photo n° 7 : 126+796 PRO BA (escalier condamné côté V2-CHAGNY)

**Structures**

Tablier à poutres sous dalle

Exposé au ruissellement : Peu exposé

**PROCES-VERBAL N°0**

Infrapôle : INFRAPOLE Bourgogne Franche-Comté

N° Ligne : 760000 Km : 126+796

Date de la visite : 11/09/2024



Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Entre P1 et C2.	Pas de déformation d'ensemble.	Sans évolution	

Poutres principales (4)

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Sous dalle.	Bon état suite aux travaux de réfection. (Passivation des armatures et reprises des épaufrures en 2024).	Sans évolution	8



Photo n° 8 : 126+796 PRo BA (tablier)

Entretoises

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Sous dalle.	Bon état suite aux travaux de réfection. (Passivation des armatures et reprises des épaufrures en 2024).	Sans évolution	



**PROCES-VERBAL N°0**

Infrapôle : INFRAPOLE Bourgogne Franche-Comté  
 N° Ligne : 760000 Km : 126+796  
 Date de la visite : 11.09.2024

**Hourdis**

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Partie supérieure du tablier.	Bon état suite aux travaux de réfection. (Passivation des armatures et reprises des épaufures en sous face en 2024).	Sans évolution	

**Accotements lourds**

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Côté NEVERS.	Etat satisfaisant suite aux travaux de réfection. (Passivation des armatures et reprises des épaufures en 2024). Pose d'un solin en aluminium en arête extérieure inférieure. Léger faïençage du béton en face verticale et rares traces de carbonatation en sous face. Une fissure biaise filiforme carbonatée en extrémité côté V2.	Sans évolution	9
Côté CHAGNY.	Etat satisfaisant suite aux travaux de réfection. (Passivation des armatures et reprises des épaufures en 2024). Pose d'un solin en aluminium en arête extérieure inférieure. Léger faïençage du béton en face verticale et rares traces de carbonatation en sous face.	Sans évolution	10



Photo n° 9 : 126+796 PRo BA (encorbellement NEVERS)

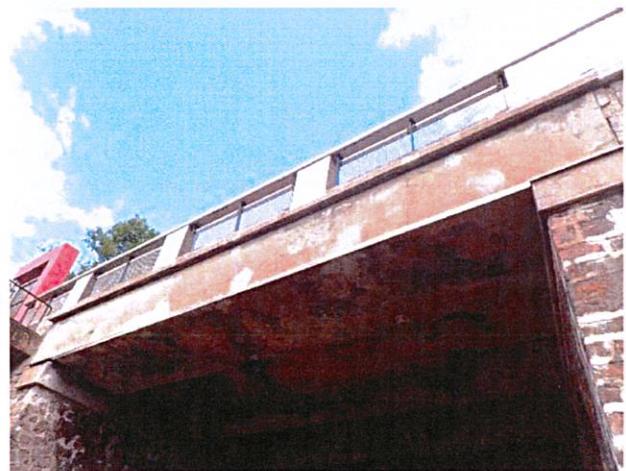


Photo n° 10 : 126+796 PRo BA (encorbellement CHAGNY)

**Appuis et Fondations****Pile P1**

Exposé au ruissellement : Peu exposé

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Côté V1.	Parement en opus incertum en bon état suite aux travaux de rejoointoient et de comblement des fissures.	Sans évolution	11



Photo n° 11 : 126+796 PRo BA (P1)

## Chevêtre 1

Exposé au ruissellement : Peu exposé

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Sur P1.	En béton armé en bon état.	Sans évolution	

## MIG

Exposé au ruissellement : Peu exposé

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Côté V1/CHAGNY.	Parement en opus incertum en bon état suite aux travaux de rejoointoient.	Sans évolution	

## MID

Exposé au ruissellement : Peu exposé

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Côté V2/CHAGNY	Parement en opus incertum en bon état suite aux travaux de rejoointoient.	Sans évolution	

## Eléments (4)

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Dans P1.	Parement en opus incertum en bon état suite aux travaux de rejoointoient.	Sans évolution	

## Fondation

En contact avec la nappe : Non

**PROCES-VERBAL N°0**

Infrapôle : INFRAPOLE Bourgogne Franche-Comté

N° Ligne : 760000 Km : 126+796

Date de la visite : 11/09/2024



Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Sous P1.	Semelle filante superficielle. Non visible, pas de désordre apparent.	Sans évolution	

**Culée C2**

Exposé au ruissellement : Peu exposé

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Côté V2.	Parement en opus incertum en bon état suite aux travaux de rejointoientement et de comblement des fissures.	Sans évolution	12



Photo n° 12 : 126+796 PRo BA (C2)

**Sommier S2**

Exposé au ruissellement : Peu exposé

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Sur C2.	En béton armé en bon état.	Sans évolution	

**Fondation**

En contact avec la nappe : Non

Localisation	Constatations	Evolution	N° photo
Sous C2.	Semelle filante superficielle. Non visible, pas de désordre apparent.	Sans évolution	

## IV-1 – Diagnostic et préconisations

## PATHOLOGIE ET DIAGNOSTIC

PATHOLOGIE ET DIAGNOSTIC		ACTIONS PRÉCONISÉES				
	Causes probables	Code de l'action	Analyse de risque	Description	Urgence (date limite)	Montant Estimatif
Synthèse des principaux désordres						
Humidité dans le tablier		2021_TRX REP_CO_NF_4	X	Reprise de l'étanchéité au droit des zones d'appui	U2s 31/12/2036	

## Légende actions préconisées :

Codes actions : **ADM** (Action administrative), **AUSC\_INST** (Auscultation / instrumentation), **INV** (Investigations), **ETU** (Etudes), **ENT\_NET** (Entretien / Nettoyage), **TRX\_SEC** (Travaux / Mesures de sécurisation), **TRX REP\_CONF** (Réparation / Conformité), **TRX\_CONS** (Construction), **TRX\_REMP\_DEM** (Remplacement / démolition)

## V – SYNTHESE ET CONCLUSIONS

**Etat de l'ouvrage :** Etat satisfaisant

**Synthèse et conclusions :**

Ouvrage revenu à un bel état structurel suite aux travaux de 2023 (rejointoiement en recherche, comblement des fractures et fissures, confortement des bombements par ancrages et reprises des épaufrures en sous face du tablier).

L'étanchéité n'a pas été refaite.

**Porté à connaissance OT :** Non

**Measures conservatoires préconisées :**

Sans objet

**Propositions pour la surveillance périodique :**

- Type visite périodique : IDE
- Cycle visite périodique : 6 ans
- Cycle VI : 3 ans
- Particularités à prendre en compte pour les VI : Surveiller la tenue dans le temps des reprises d'épaufrures.

<b>Circuit de validation</b>	
<b>Etabli par :</b> GUIGUE Jerome, PRI Spécialiste OA Régional (SOAR) Date : 28/11/2024	<b>Vérifié par :</b> VIROT Frederic, Responsable du Contrôle OA (RCOA) Date : 29/11/2024 Commentaires : Bon état => suite aux travaux de confortement réalisés courant 2023. Pas d'observations particulières.
<b>Validé par :</b> FERRIER Nicolas, PRI Chef de groupe OA (CGOA) Date : 29/11/2024 Commentaires : Ouvrage revenu à un ETAT SATISFAISANT suite aux travaux de 2023. Restera l'étanchéité à reprendre pour repasser en BON ETAT. Passage de IDR 6/1 à IDE 6/3.	<b>Pré-visé par :</b> DEBAS Christophe, INFRAPOLE Responsable Maintenance OA/OT (RMOA) Date : 29/11/2024 Commentaires : Vu, conventionnement en cours
<b>Visé par :</b> VESVRES Fabrice, Responsable Pole Production de l' INFRAPOLE BOURGOGNE FRANCHE-COMTE Date : 29/11/2024	

## ANNEXE 1 – PHOTOGRAPHIES



Photo n° 13 : 126+796 PRo BA (C2)



Photo n° 14 : 126+796 PRo BA (GC CHAGNY)



Photo n° 15 : 126+796 PRo BA (GC NEVERS)

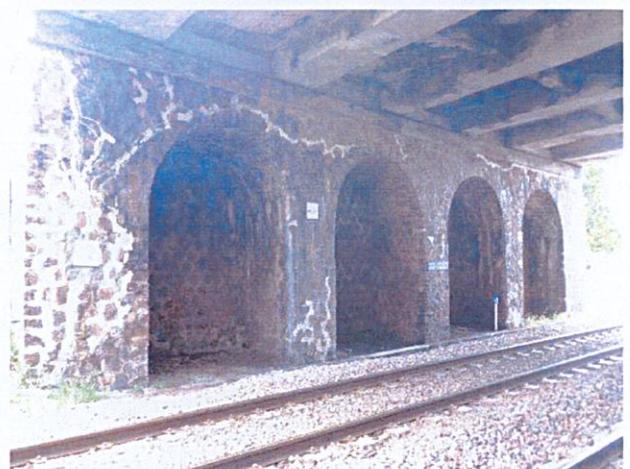


Photo n° 16 : 126+796 PRo BA (P1)



Photo n° 17 : 126+796 PRo BA (côté CHAGNY)



Photo n° 18 : 126+796 PRo BA (côté NEVERS)

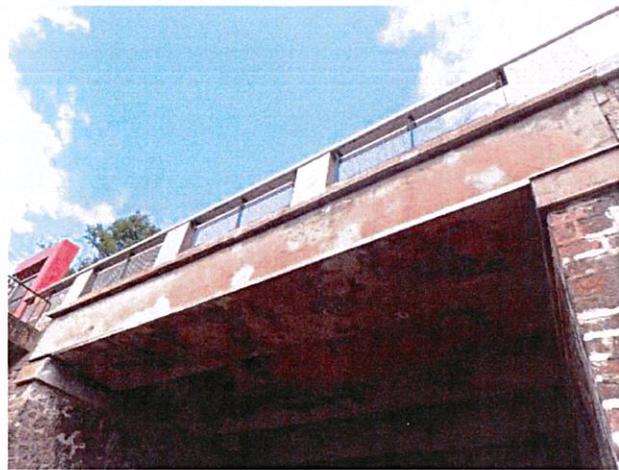


Photo n° 19 : 126+796 PRo BA (encorbellement CHAGNY)



Photo n° 20 : 126+796 PRo BA (encorbellement NEVERS)



Photo n° 21 : 126+796 PRo BA (escalier condamné côté V2-CHAGNY)



Photo n° 22 : 126+796 PRo BA (tablier)



Photo n° 23 : 126+796 PRo BA (trottoir CHAGNY)



Photo n° 24 : 126+796 PRo BA (trottoir NEVERS)

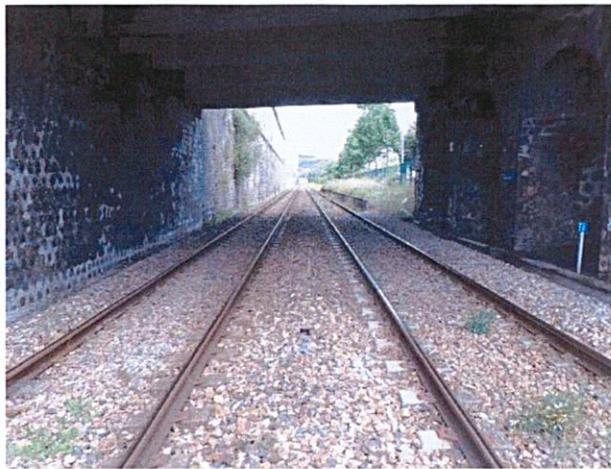


Photo n° 25 : 126+796 PRo BA (voies)

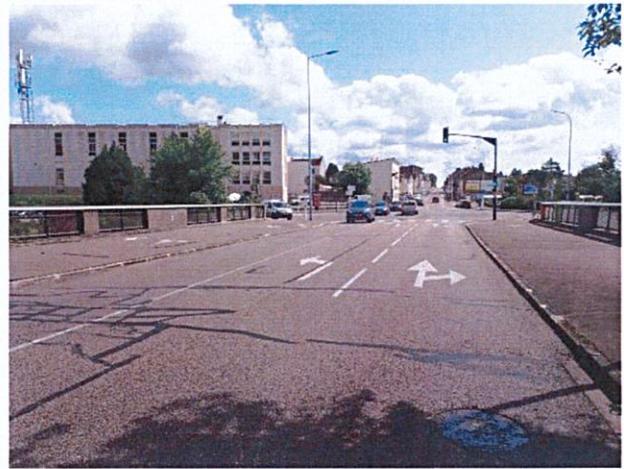


Photo n° 26 : 126+796 PRo BA (vue de dessus)