



DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de conseillers en
exercice : 29

L'an deux mille vingt cinq

Présents : 24

Le 18 décembre

Votants : 29

Le Conseil municipal de Landivisiau, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à l'Hôtel de Ville, sous la présidence de Mme Laurence CLAISSE, Maire.

Procurations : 5

Convocation du Conseil
Municipal en date du
12 décembre 2025.

Conformément à l'article L. 2121-17 du code général des collectivités territoriales, tous les membres du Conseil municipal en exercice sont présents, à l'exception de Nadine ABAZIOU qui a donné pouvoir à Sonia TORRES, Yvan MORRY qui a donné pouvoir à Jean-Luc MICHEL, Frédéric BOURGET qui a donné pouvoir à Laurence CLAISSE, Arnaud BILLON qui a donné pouvoir à Isabelle APPRIOU, Nadia DUTERDE qui a donné pouvoir à Philippe RIVIERE.

Secrétaire de séance : Philippe RIVIERE

N° D_2025-12-18-26

Objet : CONVENTION ENTRE LA DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DES ROUTES OUEST (D.I.R.O.) ET LA COMMUNE DE LANDIVISIAU – GESTION ET ENTRETIEN D'OUVRAGE D'ART SUR EMPRISE DE LA R.N 12

Vu l'avis de la commission en date du 11 décembre 2025,

L'Etat a identifié un ouvrage d'art sur la commune qui doit faire l'objet d'une convention au titre de la Loi Didier.

Il s'agit du passage supérieur de la VC 10 qui franchit RN12 au PR 40+214 (rue Mangin), pour lequel la D.I.R.O. possède des archives.

En effet, la loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014, dite Loi Didier, vise à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies secondaires franchissant les routes nationales à 2x2 voies.

Selon une jurisprudence constante, les ponts appartiennent au gestionnaire de la voie portée, donc à la collectivité concernée dans les cas où la voie secondaire franchit la route nationale par-dessus (passage supérieur).

A l'inverse, quand la voie secondaire passe sous une RN (passage inférieur), le pont appartient à l'État qui en supporte la responsabilité de gestion et d'entretien et la charge.

En application de la loi de 2014, l'État a mis en place un dispositif d'aide financière pour les petites communes, dont le potentiel fiscal annuel est inférieur à 10 M€, pour la maintenance de ces ouvrages : prise en charge intégrale des frais de gestion des superstructures des ponts (surveillance, entretien, réparation), tandis que la commune doit assumer la charge financière de la voie portée et des équipements de superstructure de l'ouvrage (chaussée, trottoirs, joints de chaussées, dispositifs de retenue...).

D'après les informations en possession de la D.I.R.O. le Potentiel Fiscal de Landivisiau est de 9,443 M€ (chiffres 2021), la commune entre donc dans le champ des communes éligibles au dispositif d'aide financière.

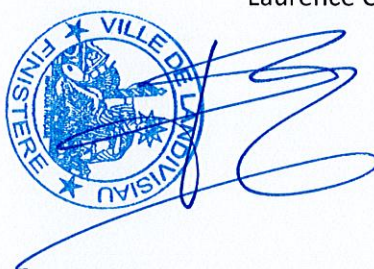
Après avoir délibéré, le Conseil municipal, à l'unanimité :

- **Autorise Madame le Maire ou son représentant à signer ladite convention,**
- **Autorise Madame le Maire ou son représentant à mettre en œuvre toutes les démarches nécessaires pour la gestion de cet ouvrage d'art.**

Landivisiau, le 18 décembre 2025

Le Maire,

Laurence CLAISSE





**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction interdépartementale
des routes Ouest

Commune de Landivisiau

Réseau routier national

**CONVENTION DE GESTION ET D'ENTRETIEN
D'OUVRAGES D'ART
DE RÉTABLISSEMENT DE VOIES COMMUNALES**

VU la loi n°2014-774 du 7 juillet 2014 visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies ;

VU le code général de la propriété des personnes publiques, notamment en ses articles L.2123-9 à L.2123-12, R. 2123-18 et R.2123-19 ;

VU la délibération du Conseil municipal de Landivisiau en date du *18/12/25* habilitant le maire à signer la présente convention ;

Considérant que l'ouvrage existant, propriété de la commune de Landivisiau (Finistère), dont la voie portée (rue du Général Mangin -VC 10) a été construite dans le but de rétablir les voies de communication lors de travaux d'aménagement ou de modernisation de la route nationale RN 12, gérée par la Direction Interdépartementale des Routes Ouest ;

Considérant le principe de référence appliqué aux ouvrages existants conformément à l'article L.2123-9 du code général de la propriété des personnes publiques ;

Considérant que le potentiel fiscal de la commune de Landivisiau, connu à la date de la présente convention est de 9,443 M€ (année 2021)

Il est convenu ce qui suit, entre :

L'État, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, représenté par le Directeur interdépartemental des routes Ouest, ci-après dénommé « l'Etat », d'une part,

et :

La commune de Landivisiau (Finistère), représentée par son Maire, ci-après désignée « le Propriétaire », d'autre part.

ARTICLE 1er : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les obligations respectives de l'État et du Propriétaire concernant les missions de surveillance, d'entretien, de réparation ou de reconstruction des ouvrages d'art de rétablissement franchissant le réseau routier national, dont les caractéristiques sont décrites ci-dessous :

	Ouvrage
Dénomination	PS de la VC 10
Voie franchie	RN 12
Localisation	PR 40 + 214
Voie portée	rue du Général Mangin
Type d'ouvrage	Pont dalle en béton précontraint
Nombre de travées	2
Longueur	41,36 m
Largeur utile	8,95 m
Date de construction	1975

Les responsabilités de surveillance, d'entretien, de réparation et de reconstruction de l'ouvrage d'art, incombant au Propriétaire, sont rappelées à l'article 2 suivant ;

Les charges financières correspondantes sont réparties entre l'État et le Propriétaire selon les conditions énoncées aux articles 3 et 4.

ARTICLE 2 : RESPONSABILITES

La commune est propriétaire de l'ouvrage ci-dessus, qui fait partie de son domaine public.

Le Propriétaire est seul responsable des missions de surveillance, d'entretien, de réparations et de remplacement des éléments listés dans les articles 3 et 4, qu'il réalise ou fait réaliser.

A ce titre, il est responsable des conséquences sur l'ouvrage d'art dont il est propriétaire d'un défaut d'entretien normal des éléments constitutifs de ce patrimoine dont il a la charge ou de désordres créés à l'occasion de travaux lui incombant.

Le Propriétaire tiendra à jour un carnet d'entretien de l'ouvrage, recensant toutes les opérations de surveillance, d'entretien courant et spécialisé, de réparation et de reconstruction de l'ouvrage pendant la durée de vie de la présente convention.

Dossiers d'ouvrages

L'État s'engage à fournir dans les six mois maximum suivant la signature de la présente convention, tous les éléments de dossiers qu'il aurait en sa possession et relatifs à la conception et à la réalisation de l'ouvrage d'art, objet de la présente convention, qu'il s'agisse de dossiers matériels ou de fichiers informatiques.

La remise de ces dossiers fera l'objet d'un procès-verbal de remise daté et signé des deux parties. En l'absence d'éléments à remettre par l'État, un état néant sera rédigé et cosigné.

ARTICLE 3 : ELEMENTS A LA CHARGE FINANCIERE DU PROPRIETAIRE

Les éléments mentionnés ci-dessous, ne relevant pas de la structure de l'ouvrage, sont à la charge financière du Propriétaire :

- la couche de roulement de la chaussée sur le tablier,
- les trottoirs de part et d'autre et sur l'ouvrage, dans leur intégralité (corps du trottoir, bordure et surface du trottoir),
- les bordures et les longrines support des glissières ,
- la signalisation verticale et horizontale sur l'ouvrage,
- les dispositifs de sécurité sur l'ouvrage,
- les garde-corps,
- le corps de chaussée au-dessus des dalles de transition et des remblais contigus
- les joints de chaussées et de trottoirs,
- les caniveaux et fils d'eau et leurs exutoires,
- l'éclairage,
- les accotements,
- les talus,
- les ouvrages qui assurent la continuité de la voie rétablie y compris leurs accessoires indissociables, à l'exception de l'ouvrage d'art franchissant l'infrastructure de l'État,
- les ouvrages hydrauliques recueillant les eaux de ruissellement de la voie portée,
- les remblais situés au-delà de six (6) mètres de l'arrière du nu des culées

Le Propriétaire assume les coûts liés aux opérations de surveillance, d'entretien courant et spécialisé, de réparation et de reconstruction de ces éléments des ouvrages telles que décrites en annexe 1 et reprises en détails dans l'Instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art (ITSEO), dont le propriétaire peut s'inspirer pour la gestion de son patrimoine.

ARTICLE 4 : ELEMENTS A LA CHARGE FINANCIERE DE L'ETAT

L'État, en tant que propriétaire de la voie franchie par l'ouvrage de rétablissement, et conformément au principe de référence appliqué aux ouvrages existants, assume financièrement les charges relatives aux éléments constitutifs de l'ouvrage décrits ci-dessous :

- les fondations,
- les appuis : culées et piles,
- le tablier,
- les accessoires indispensables de l'ouvrage, à savoir :
 - les murs liés aux culées,
 - les appareils d'appui,
 - la chape d'étanchéité,
 - les corniches,
 - la dalle de transition,
 - la partie des remblais situés jusqu'à 6 m à l'arrière du nu des culées.

L'État assume financièrement les coûts liés aux opérations de surveillance, d'entretien courant et spécialisé, de réparation et de reconstruction de ces éléments d'ouvrages, opérations restant cependant de la responsabilité du Propriétaire conformément à l'article 2.

ARTICLE 5 : CALENDRIER ET APPELS DE FONDS**Calendrier**

Le Propriétaire communiquera, pour information, avant le 1^{er} novembre de chaque année, le calendrier des opérations qu'il envisage de mener sur l'ouvrage dans l'année qui suit, et dans la mesure du possible les appels de fonds qu'il envisage d'émettre à l'encontre de l'Etat pour les dépenses relevant de l'article 4.

Appels de fonds

Le Propriétaire proposera le plus en amont possible les programmes budgétaires prévus pour les opérations, notamment pour les opérations les plus coûteuses qui pourraient se dérouler sur plusieurs années.

Si le montant d'une opération (éventuellement pluri-annuelle) excède 100 000 € TTC à la charge de l'Etat, ce dernier pourra demander au Propriétaire les dossiers techniques correspondants aux opérations programmées, ainsi que le carnet d'entretien prévu à l'article 2. L'Etat pourra faire exécuter à sa charge un contrôle extérieur sur le dossier de réparation de l'ouvrage qu'il soumettra au Propriétaire, en vue d'une adaptation de l'opération.

L'Etat versera une avance de 30 % du montant annuel prévu pour l'opération programmée par le Propriétaire sur la base d'un devis, transmis dans les 3 mois précédant la date prévue de l'opération.

Les acomptes mensuels et le solde du montant des travaux ou des études seront versés par l'Etat dans le délai de 30 jours suivant la transmission par le propriétaire de la facture correspondante.

ARTICLE 6 : SUPERPOSITION D'AFFECTION

La voie portée, propriété de la commune, et la RN 12 sont en situation de superposition d'affectation.

Lorsque des dispositions particulières doivent être prises vis-à-vis de la circulation, (restriction sur une voie, fermeture de la voie, etc) pour réaliser des travaux ou des actions de surveillance, celles-ci seront mises en œuvre à titre gracieux par l'Etat pour la voie franchie et par le Propriétaire pour la voie portée.

Interventions sur les ouvrages :

Toute intervention envisagée par l'un des gestionnaires susceptible d'interférer sur la gestion de l'autre infrastructure fait l'objet d'une demande d'accord auprès de son gestionnaire :

- au moins 2 mois à l'avance pour les opérations qui nécessitent seulement des mesures de protection ou de surveillance ;
- au moins 3 mois à l'avance pour les opérations qui nécessitent des limitations de vitesse ou des interruptions de circulation.

La durée des interventions est donnée à titre indicatif et peut varier suivant les contraintes rencontrées.

Les modalités d'exploitation seront définies de concert par les parties et devront respecter les périodes pendant lesquelles aucune restriction de circulation n'est admise sur les voies concernées, à l'exception des interventions réalisées en urgence en vue de sécuriser la circulation.

Gestion des transports exceptionnels sur et sous l'ouvrage :

L'instruction des demandes de passage de transports exceptionnels sur l'ouvrage (notamment du point de vue du tonnage des convois) est de la responsabilité du Propriétaire de l'ouvrage.

L'instruction des demandes de passage de transports exceptionnels sous l'ouvrage est de la responsabilité du propriétaire de la voie franchie.

Gestion des réseaux :

Les avis à rendre pour le passage de réseaux dans les trottoirs de l'ouvrage ou en encorbellement, ainsi que les réponses aux DT et DICT sont de la responsabilité du Propriétaire de l'ouvrage.

Nettoyage des tags :

Le nettoyage ou le masquage des tags réalisés sur un élément d'ouvrage sera pris en charge par le gestionnaire de cet élément selon la répartition prévue aux articles 3 et 4. Dans le cas d'inscriptions qui par leur propos ou leur caractère nécessiteraient de disparaître rapidement, l'Etat et le Propriétaire s'entendront au cas par cas sur les modalités d'effacement et le délai d'intervention.

Travaux sous l'ouvrage :

L'Etat, gestionnaire de la route nationale, informera le Propriétaire de l'ouvrage des travaux qu'il compte réaliser, sous ou à proximité immédiate de l'ouvrage (chaussées, dispositifs de retenue, signalisation, etc.) - à l'exception des travaux d'entretien courant - dans un délai minimum de 2 mois ;

le Propriétaire lui fera part, dans un délai de 1 mois suivant la réception de la demande, des précautions à prendre.

Désordres observés sur l'ouvrage et mesures d'urgence :

L'État alertera sans délai le Propriétaire des désordres qu'il aurait été amené à constater visuellement sur un ouvrage lors de la surveillance régulière par patrouillage sur la route nationale ; le Propriétaire interviendra ou fera intervenir son prestataire dans des délais adaptés pour traiter et mettre fin aux désordres observés.

En cas de mise en danger des usagers de la route nationale (par exemple en raison d'un risque de chute sur les voies d'un élément constitutif de l'ouvrage), le Propriétaire s'obligera sans délai à circonscrire le danger en mettant en œuvre une action curative, à titre provisoire si nécessaire, visant à sécuriser les lieux.

Dans l'attente, l'État prendra toutes les mesures urgentes d'exploitation requises et d'interventions éventuelles pour écarter le danger et en informera immédiatement le Propriétaire.

Dans le cas d'un dommage causé sur un ouvrage par un usager de la route nationale, la responsabilité de la réparation incombe au Propriétaire, charge à lui de se retourner ensuite contre le responsable des désordres et son assureur, en vue de se faire rembourser des sommes avancées pour remettre l'ouvrage en état.

La DIR ouest prendra de son côté toutes les dispositions normalement requises en pareille situation pour mettre en sécurité la circulation sous l'ouvrage, identifier l'usager fautif quand c'est possible et faciliter ensuite la réparation des dommages par le Propriétaire.

ARTICLE 7 : LITIGES

Les parties cocontractantes conviennent de mettre en œuvre tous les moyens dont elles disposent pour résoudre, de façon amiable, tout litige qui pourrait survenir dans l'appréciation de l'interprétation de cette convention et son exécution.

Si toutefois un différend ne pouvait faire l'objet d'une conciliation entre les parties, il serait soumis au Tribunal administratif de Rennes.

ARTICLE 8 : VALIDITÉ DE LA PRÉSENTE CONVENTION

La présente convention est applicable à compter de la signature de la présente convention, et tant que la voie rétablie reste en service, impliquant de maintenir un rétablissement de la voie de communication.

En cas de transfert de gestion de la voie portée à une autre personne publique, la présente convention deviendrait caduque et la répartition des charges relatives à l'ouvrage pourra faire l'objet d'une nouvelle convention négociée avec le nouveau gestionnaire, selon les modalités prévues par le Code général de la propriété des personnes publiques.

De même, en cas d'évolution du potentiel fiscal de la collectivité au-delà de 10 M€, la répartition des charges entre la collectivité et l'État fera l'objet d'une nouvelle convention négociée.

Fait en deux (2) exemplaires

Fait à Rennes, le

18/12/25

Le Maire de la Commune

Le Directeur Interdépartemental des Routes



Liste des annexes

- **annexe n°1** : opérations de surveillance, d'entretien courant et spécialisé, de réparation et de reconstruction des ouvrages.
- **annexe n°2** : liste et coordonnées des gestionnaires d'ouvrages de l'État et de la Commune.
- **annexe n°3** : schéma type de répartition de gestion entre le propriétaire et l'État.



Annexe N°1

1 Surveillance de l'ouvrage

La surveillance d'un ouvrage d'art est l'ensemble des contrôles et des inspections révélateurs de son état et de son évolution possible.

Elle consiste à suivre son évolution à partir d'un état de référence.

Elle comporte deux types d'actions : des actions périodiques et des actions liées à des événements particuliers de la vie de l'ouvrage.

En cas de doute ou de risques avérés pour l'ouvrage, il peut s'y ajouter d'autres actions dites de surveillance renforcée ou de haute surveillance.

2 Entretien de l'ouvrage

L'entretien consiste à intervenir, soit systématiquement, soit sur la base d'une dégradation prévisible ou amorcée, sur tout ou partie d'un ouvrage avant que celui-ci ne soit altéré.

2-1 Entretien courant

Ne nécessitant pas une haute technicité, l'entretien courant doit être réalisé de façon régulière. Il concerne des interventions non structurelles.

2-2 Entretien spécialisé

L'entretien spécialisé porte pour l'essentiel sur les équipements et les éléments de protection, et également sur les défauts mineurs de la structure qui ne remettent pas en cause la capacité portante de l'ouvrage. Il diffère de l'entretien courant par les moyens particuliers qu'il nécessite et par les techniques spéciales qu'il met en œuvre. Ces opérations sont normalement prévisibles et doivent faire l'objet de programmes pluriannuels. Néanmoins, tout entretien spécialisé est généralement coûteux et nécessite un diagnostic pour vérifier la pertinence de l'intervention.

Toutes les opérations d'entretien spécialisé effectuées sur un ouvrage font l'objet d'un sous-dossier qui est inséré dans le dossier d'ouvrage.

2-3 Réparation

Si les actions de surveillance révèle que l'état de celui-ci est altéré, une réparation de l'ouvrage peut s'avérer nécessaire. Elle consiste à remettre partiellement ou totalement l'ouvrage dans son état de service initial. Elle doit être précédée d'une intervention immédiate si nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, d'une inspection détaillée et si nécessaire d'investigations complémentaires ; d'un diagnostic ; d'une analyse portant sur le choix du type de réparation ; d'une étude approfondie des différentes phases de la réparation, tenant compte notamment de l'environnement, des conditions d'exploitation, de la sécurité des personnes.

Toutes les réparations effectuées sur un ouvrage font l'objet d'un sous-dossier qui est inséré dans le dossier d'ouvrage.

2-4 Reconstruction

Si le diagnostic et les études de réparation concluent que l'ouvrage est altéré au point de ne plus pouvoir être remis en état pour un coût acceptable au regard de sa durée de vie résiduelle, la démolition de l'ouvrage pourra s'avérer nécessaire. La reconstruction d'un ouvrage pourra alors être examinée afin de rétablir à nouveau les voies interrompues. Cette convention n'engage les parties que sur une démolition et reconstruction à l'identique. Toute évolution significative des caractéristiques de l'ouvrage de remplacement projeté au regard des caractéristiques de l'ouvrage objet de la présente convention ne pourra se faire sans l'accord des parties et de préférence par l'établissement d'une nouvelle convention adaptée au nouvel ouvrage.

Annexe N°2

Coordonnées DIR OUEST :

- District de Brest:

Mail : District-Brest.Diro@developpement-durable.gouv.fr

N° de téléphone : 02 98 28 68 10

- CEI de Saint Thégonnec :

Mail du centre : Cei-St-thegonnec.District-Brest.Diro@developpement-durable.gouv.fr

N° de téléphone : 02 98 79 69 31

Coordonnées Mairie de Landivisiau :

Mail : landivisiau@landivisiau.fr

N° de téléphone : 02 98 68 00 30

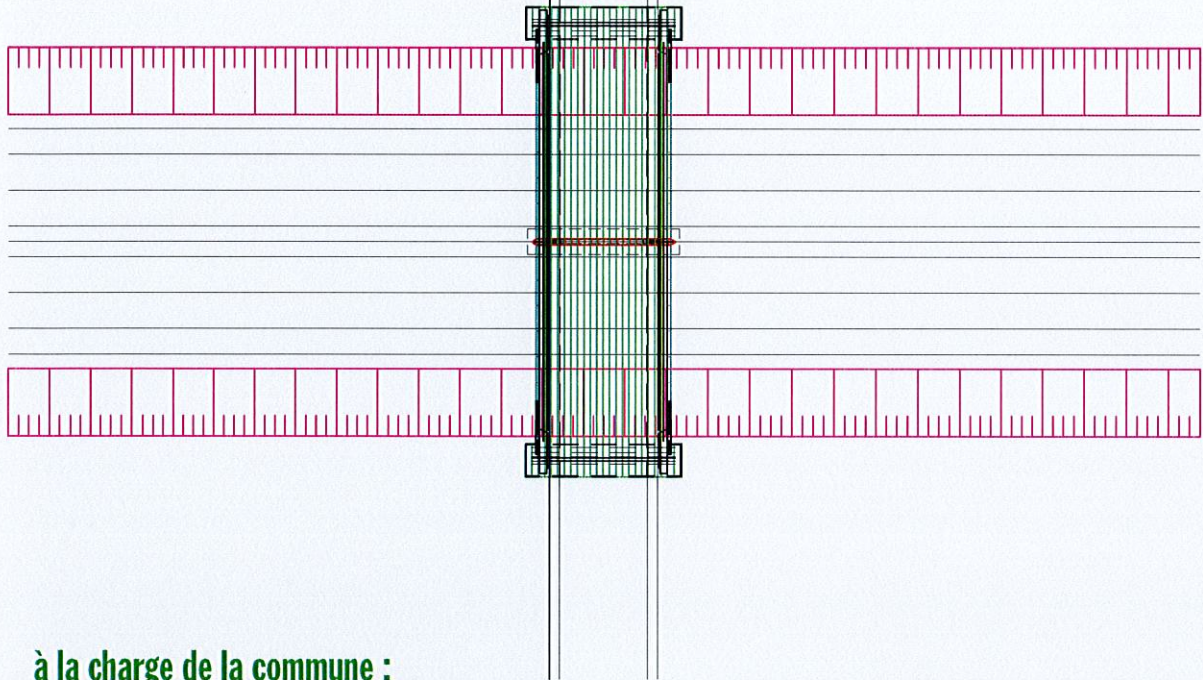
Annexe N°3

Schéma type de répartition de gestion et de charge

Commune de Landivisiau

PS de la VC10

vue du dessus



à la charge de la commune :

couche de roulement de la chaussée sur le tablier
trottoirs de part et d'autre et sur ouvrage
bordures et longrines
supports des glissières
dispositifs de sécurité et gardes-corps
signalisation horizontale et verticale
corps de chaussée au-dessus des dalles de transitions et des remblais contigus
joints de chaussée et de trottoir
caniveaux et fils d'eau et leurs exutoires
ouvrages hydrauliques recueillant les eaux de ruissellement de la voie portée
accotements

à la charge de l'état :

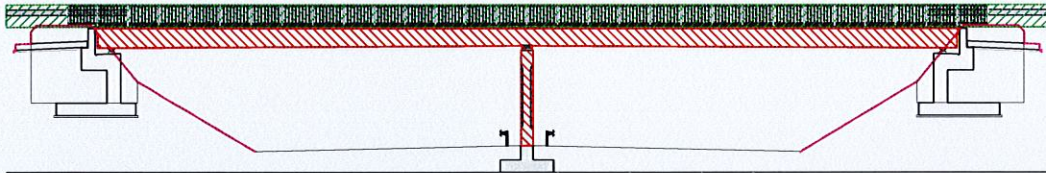
fondations
appuis et appareils
culées et murs
tablier
pile
étanchéité
dalle de transition et corniche
talus non perreyés



Commune de Landivisiau

PS de la VC10

coupe

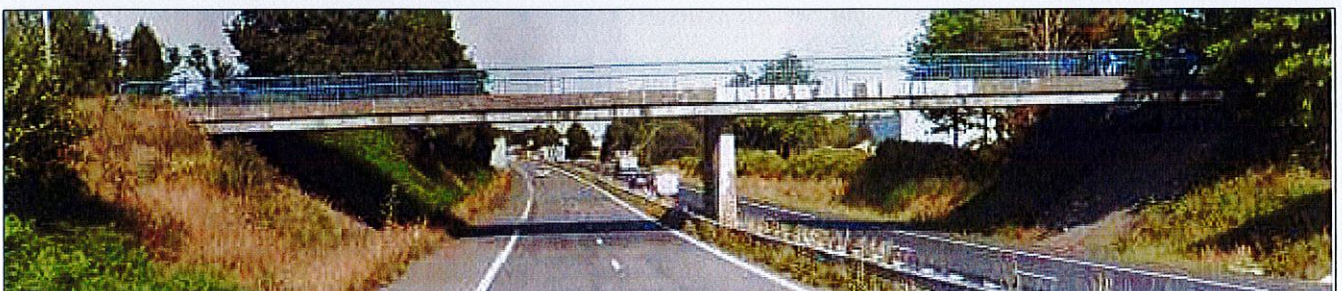


à la charge de la commune :

couche de roulement de la chaussée sur le tablier
trottoirs de part et d'autre et sur l'ouvrage
bordures et longrines
supports des glissières
dispositifs de sécurité et gardes-corps
signalisation horizontale et verticale
corps de chaussée au-dessus des dalles de transitions et des remblais contigus
joints de chaussée et de trottoir
caniveaux et fils d'eau et leurs exutoires
ouvrages hydrauliques recueillant les eaux de ruissellement de la voie portée
accotements

à la charge de l'état :

fondations
appuis et appareils
culées et leurs murs
tablier
pile
étanchéité
dalle de transition et corniche
talus non perreyés





RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

Envoyé en préfecture le 22/12/2025

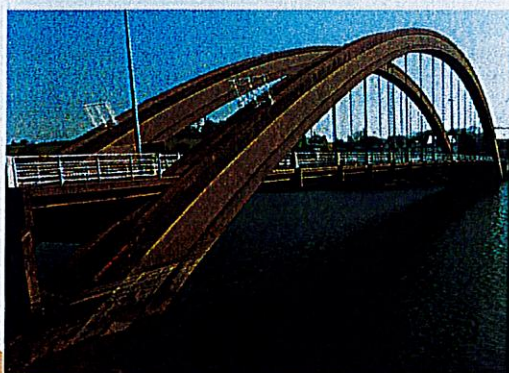
Reçu en préfecture le 22/12/2025

Publié le

ID : 029-212901052-20251218-2025121826-DE



Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN



Ouvrages d'art

Bretagne - Pays de la Loire



Patrimoine vieillissant, évolution des usages, problèmes de sécurité, infrastructures fragilisées par le changement climatique, moyens limités : la gestion et le maintien des ouvrages d'art (*) constituent un défi pour conserver les niveaux de services attendus.

Avec plus de 30 ingénieurs et techniciens répartis sur 3 sites à Saint-Brieuc, Angers et Nantes, le Cerema vous propose son expertise dans le domaine des ouvrages d'art, afin de vous accompagner dans la gestion optimisée de votre patrimoine, par une réponse adaptée aux enjeux de sécurité des usagers, tout en maîtrisant les dépenses publiques.

(*) Ponts et murs terrestres, structures portuaires et maritimes, ouvrages de protection du littoral



5 TYPES D'ACTIVITÉS STRUCTURANTES

1

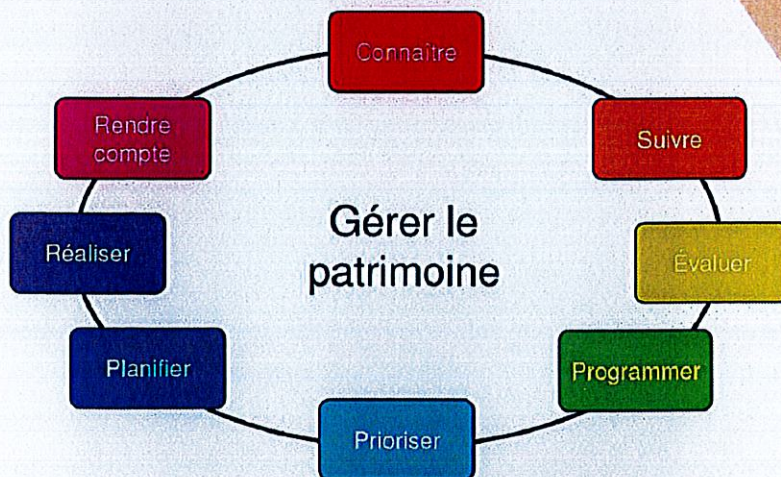
CONNAÎTRE SON PATRIMOINE : RECENSEMENT ET RECONNAISSANCE

La connaissance de son patrimoine est le premier maillon de la gestion. Elle oblige à s'interroger sur le périmètre de son patrimoine, sur la domanialité et sur la nature de ses ouvrages. Elle comprend le recensement des ouvrages, leur description technique, la reconnaissance sommaire de leur état et éventuellement de leur importance stratégique.

- Campagne exploratoire de recensement pour délimiter l'importance et la nature du patrimoine (désignation des ouvrages, localisation, fonctions, typologie, existence d'archives, etc.) et identification des éventuelles inconnues à lever ultérieurement
- Description technique des ouvrages (structures, équipements, caractéristiques géométriques)
- Campagne de reconnaissance de l'état des ouvrages sur la base de visites d'évaluation de courte durée permettant d'avoir une image globale de l'état du patrimoine
- Assistance du gestionnaire (AMO) pour :
 - Etablir et suivre des marchés de visites de reconnaissance de l'état des ouvrages
 - Evaluer les enjeux associés aux ouvrages et leur importance stratégique

Commune de Saint-Malo (35)

Recensement, description technique, reconnaissance de l'état et de l'importance stratégique des ouvrages d'art



2

ORGANISER LA GESTION : SURVEILLANCE ET ENTRETIEN

La bonne gestion d'un patrimoine d'ouvrages d'art permet de répondre aux enjeux de durabilité de la structure, de sécurité des usagers et de protection de l'environnement, tout en maîtrisant les dépenses publiques.

- Assistance à maîtrise d'ouvrage en matière de stratégie patrimoniale (évaluation globale du patrimoine, mise en place d'outils et méthodes de gestion)
- Construction d'une politique de surveillance et d'entretien (optimisation des moyens à consacrer, intégration des enjeux économiques locaux, prise en compte des continuités écologiques, définition d'un programme adapté au patrimoine proposant les périodicités des actions de surveillance et des actions d'entretiens à mettre en œuvre)
- Accompagnement dans la mise en œuvre de la méthode de gestion

Commune de Savenay (44)

Aide à la mise en œuvre d'une politique de gestion du patrimoine ouvrages d'art : choix de la méthode et organisation, structuration des dossiers d'ouvrages, définition de la périodicité des actions de surveillance et élaboration d'un programme d'entretien courant et spécialisé adapté au patrimoine

3

ÉVALUER UN OUVRAGE : VISITE, INSPECTION ET DIAGNOSTIC

La surveillance permet d'évaluer l'état des ouvrages, d'identifier des comportements singuliers et d'éventuels problèmes de sécurité. Elle permet d'enclencher si besoin des actions de mise en sécurité et de maintenance.

- Réalisation de visites rapides et établissement d'avis techniques sur l'état des ouvrages
- Réalisation de visites d'évaluation, d'inspections détaillées
- Réalisation de diagnostics (investigations sur les matériaux, recalcul, instrumentation)
- Assistance du gestionnaire (AMO) pour :
 - Etablir et suivre des marchés relatifs à des campagnes de visites d'évaluation ou d'inspections détaillées
 - Emettre des avis sur des rapports produits par des bureaux d'études
 - Définir les programmes de diagnostics, établir les cahiers des charges et suivre les prestations des bureaux d'études

Commune de Quimper (29)

Assistance du gestionnaire pour l'établissement et le suivi d'un marché de diagnostics des ouvrages d'art



4

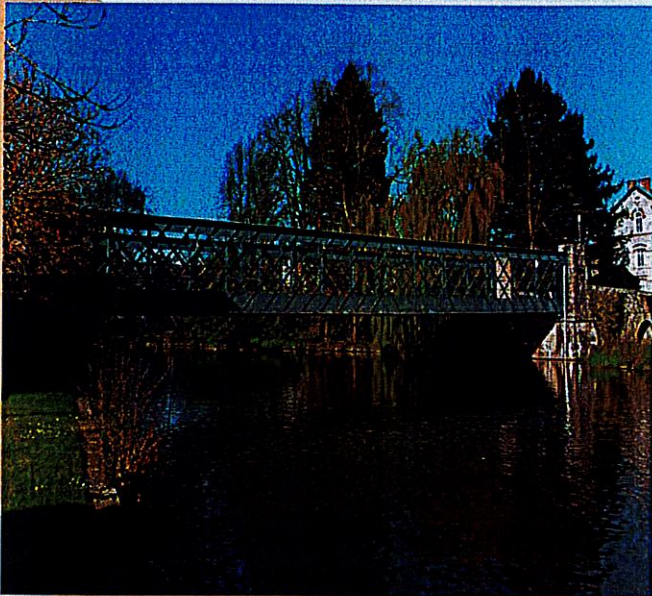
RÉPARER UN OUVRAGE

Un ouvrage d'art est unique par sa typologie, son exploitation et son environnement. Une approche globale de l'opération de réparation est donc requise afin de répondre à l'ensemble des impératifs techniques et aux objectifs spécifiques du gestionnaire.

- Assistance pour la réalisation d'un diagnostic : recueil de données, proposition d'investigations, analyse structurale
- Assistance pour la rédaction d'un programme de réparation :
 - Etude de faisabilité de scénarios de réparation
 - Rédaction du programme du scénario retenu
- Assistance pour le recrutement d'un Maître d'œuvre (MOE) ou étude du projet de réparation
- Contrôle des prestations du MOE

Commune de Saint-Laurent-sur-Sèvre (85)

Accompagnement pour la réalisation d'un avant-projet de réparation et du marché de travaux (pont à poutres treillis métalliques)



5

CONCEVOIR UN OUVRAGE OU ADAPTER UN OUVRAGE EXISTANT À DE NOUVEAUX USAGES

Les nouveaux enjeux de mobilité (piétons, vélos, transports en commun) peuvent nécessiter la réalisation d'un nouvel ouvrage ou l'adaptation d'un ouvrage existant. Dans les deux cas, la réponse apportée doit s'intégrer dans son site, au meilleur coût économique et environnemental.

Conception de structures nouvelles ou adaptation d'un ouvrage à de nouveaux usages :

- Etude de faisabilité des scénarios
- Rédaction du programme du scénario retenu
- Assistance au recrutement d'un maître d'œuvre (MOE)
- Contrôle des prestations du MOE

Commune de Pont-Aven (29)

Étude de faisabilité pour l'élargissement d'un ouvrage en maçonnerie

Commune de Pont-L'Abbé

Étude de faisabilité pour la création d'une passerelle modes actifs

POUR ALLER PLUS LOIN

La direction territoriale Ouest du Cerema peut aussi vous accompagner sur des réflexions connexes :

- **Intégration des enjeux environnementaux**
 - Analyse et cartographie des enjeux environnementaux
 - Accompagnement pour les procédures réglementaires
 - Aide aux choix techniques de renaturation (biodiversité, gestion des eaux, rétablissement de continuité écologique) en lien avec les aménagements
 - Évaluation des impacts environnementaux des projets de construction ou de réparation selon une approche d'analyse du cycle de vie
- **Accompagnement des réflexions sur les besoins de mobilité à l'échelle de votre territoire, y compris les mobilités douces (piétons, vélos)**

PORTAILS EN LIGNE



SOS Ponts

<https://sosponts.recoconseil.fr/>

https://www.expertises-territoires.fr/jcms/pl1_27463/fr/communaute-ponts

Communauté Ponts sur ExpertisesTerritoires



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/methode-visites-simplifiees-comparees-vsc>
Méthode VSC

La méthode dite des Visites Simplifiées Comparées, développée par le Cerema, est une méthode générique de gestion de patrimoine.

Elle est applicable sur tout type d'ouvrages ou d'entités (ouvrages d'art, infrastructures portuaires et fluviales, ouvrages de protection du littoral, etc.).

Son application conduit à une connaissance globale du patrimoine permettant :

- d'identifier et de traiter immédiatement les problèmes de sécurité : elle répond à ce titre au besoin des gestionnaires en lien avec leur responsabilité vis-à-vis des risques pénaux,
- d'établir une programmation pluriannuelle et hiérarchisée des actions de surveillance, d'entretien et de réparation

Rejoignez les communautés animées par le Cerema sur la plateforme collaborative



FORMATIONS

Le Cerema est un organisme de formation certifié Qualiopi. Il peut dispenser des formations intra sur-mesure, par exemple sur les thématiques suivantes :

- Connaissances de base en ouvrages d'art
- Gestion d'un patrimoine d'ouvrages d'art
- Transports exceptionnels
- Sensibilisation aux contrôles de construction des ouvrages d'art
- Les bases de la conception et du dimensionnement des ouvrages d'art

CONTACTS



Bretagne : relation-clients-bretagne@cerema.fr
Pays de la Loire : relation-clients-paysdelaloire@cerema.fr