



CHARTRE DES CIRCULATIONS AGRICOLES

Comment intégrer les déplacements des véhicules agricoles dans les projets d'aménagement du territoire ?



Ont participé à l'élaboration de cette charte les fédérations agricoles et les services techniques des collectivités suivantes :



Edito

Les déplacements ont pris une place centrale dans notre vie quotidienne.

Le développement des flux et l'augmentation des modes de déplacements entraînent des problématiques importantes pour l'aménagement du territoire, mais surtout pour la sécurité de tous les usagers.

La circulation des engins agricoles, vitale pour l'économie agricole, génère des mouvements et des parcours obligés qu'il est nécessaire de prévoir et d'organiser.

La fragmentation de l'espace par l'urbanisation, la création de grandes infrastructures, l'aménagement des centres bourgs, sont autant d'évolutions qui peuvent perturber le passage des matériels agricoles, caractérisés par leur encombrement et leur vitesse réduite.

Partant de ce constat, la Chambre d'Agriculture, le Département, l'Association des Maires et leurs partenaires ont souhaité s'engager dans une démarche concertée, afin de proposer des préconisations partagées pour :

- Faire connaître les enjeux liés à la circulation des engins agricoles,
- Prendre en compte les déplacements des engins agricoles dans les projets d'aménagement partout sur le territoire,
- Concilier les besoins des différents usagers du domaine routier et des habitants.

Cette charte, fruit d'un travail partenarial, se veut être un outil de sensibilisation, de conseils et de recommandations, à destination des décideurs et de l'ensemble des intervenants impliqués dans les aménagements de voirie.

Dominique MARCHAND

Président de la Chambre d'Agriculture
de la Vienne

Bruno BELIN

Président du Département
de la Vienne

Yves BOULOUX

Président de l'Association des Maires
de la Vienne

Engagements réciproques

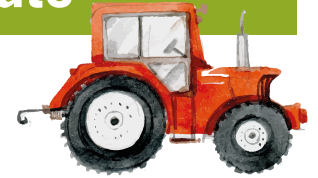
Les partenaires s'engagent à respecter les dispositions arrêtées en concertation :

- prise en considération de tous les usagers de la route dans l'intérêt de la sécurité routière,
- information par les maires de l'ensemble des acteurs et gestionnaires de voirie au sujet des projets d'aménagement locaux pouvant impacter la circulation agricole,
- communication par les agriculteurs des types d'engins concernés et des itinéraires empruntés à l'occasion de projets d'aménagement,
- prise en compte des engins agricoles pendant les phases de travaux,
- pour tout projet d'aménagement, maintien des continuités d'itinéraires pour les engins agricoles ; si un projet ne permet pas la circulation des engins agricoles, le maître d'ouvrage doit s'efforcer de proposer dans la concertation un itinéraire alternatif si nécessaire, y compris pendant la période de travaux d'aménagement,
- respect par les agriculteurs des itinéraires alternatifs validés dans la concertation locale,
- afin de prendre en compte les impératifs de chacun, les agriculteurs mais aussi les maires s'engagent à échanger toutes les informations (travaux publics et travaux agricoles d'importance prévus...) dans l'optique de rendre plus fluide et plus sûre la circulation agricole et de communiquer sur ces projets,
- respect de la voirie par les agriculteurs (tonnages, franchissement d'aménagement à vitesse modérée, nettoyage de la boue, panneaux de signalisation...),
- les communes et intercommunalités devront prendre en compte les problématiques de circulation agricole dans les documents d'urbanisme.

Sommaire

1 - Concilier les différents usages de la route	7
2 - La diversité des flux agricoles	8
2-1 . Finalité des déplacements	8
2-2 . Principaux travaux saisonniers	8
3 - La réglementation	9
3-1 . Classement des véhicules et matériels agricoles	9
3-2 . Gabarit des engins agricoles	10
3-2-1 . Réglementation	10
3-2-2 . Exemple de matériels	11
3-3 . Conditions de circulation	12
a) Hauteur des convois	12
b) Contraventions et pénalités	12
c) Permis de conduire	12
4 - Comment mieux prendre en compte les déplacements	13
4-1 . La concertation : une démarche participative constructive	13
4-2 . Le diagnostic : un préalable nécessaire	14
4-2-1 . Un état des lieux	14
4-2-2 . Une analyse fonctionnelle du territoire et des déplacements	14
5 - Recommandations pour réaliser des aménagements compatibles avec les circulations agricoles.....	15
5-1 . Aménagement de la chaussée	15
5-1-1 . Des bordures surbaissées ou chanfreinées	16
5-1-2 . Surlargeur	16
5-1-3 . Des îlots centraux franchissables	17
5-2 . Aménagement des trajectoires de circulation	17
5-2-1 . Des secteurs-refuge dimensionnés pour les engins de grand gabarit	17
5-2-2 . Des chicanes et des écluses adaptées à l'encombrement des engins	18
5-3 . Aménagement de carrefours	19
5-3-1 . Des giratoires adaptés aux engins de grande longueur	19
5-4 . Aménagement de mobilier urbain	20
5-4-1 . Un mobilier urbain en recul de la chaussée	20
5-5 . Aménagement de ralentisseurs	20
5-5-1 . Des ralentisseurs aisément franchissables	21
5-6 . Limitation des tonnages	21
5-6-1 . Une gestion des flux cohérente avec les circulations agricoles	21
5-7 . Le respect des accotements	21
5-8 . Les entrées de champs	21
6 - Rechercher des itinéraires alternatifs, des opportunités à saisir	22
7 - Entretien des voies : quelles obligations pour les exploitants et entreprises agricoles	23
7-1 . Boues sur la chaussée, attention danger !	23
7-1-1 . Éviter les dépôts de boue	23
7-1-2 . Réduire la quantité de boue déposée	23
7-1-3 . Signaler le danger	23
7-1-4 . Supprimer le danger	23
7-2 . Arosage des voies de circulation	24
7-2 . Les contributions spéciales	24
7-3 . Les sanctions encourues	24
7-4 . Barrière de dégel	24
8 - Instance de concertation	25
9 - Annexes	27

1 Concilier les différents usages de la route



L'aménagement et le pouvoir de police sur le domaine public routier relèvent :

- du Préfet pour les routes nationales (hors agglomération),
- du Département pour les routes départementales (hors agglomération),
- des municipalités ou intercommunalité pour les voies communales ou intercommunales.

La fiche n°1 de novembre 2016 en annexe indique la répartition des compétences de police sur les voies publiques. CEREMA 2016. Cette fiche est mise à jour régulièrement sur le site internet : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

Toutefois, au sein des agglomérations, l'autorité de police du Maire s'étend à toutes les voies de communication, qu'elles soient nationales ou départementales à l'exception des voies classées dans le réseau des routes à grande circulation. Quant à l'aménagement des traversées d'agglomération, il peut être réalisé sous maîtrise d'ouvrage communale, départementale ou nationale selon la catégorie de la route et les politiques routières en vigueur, en partenariat avec le gestionnaire de la voie.

La politique d'aménagement du domaine routier a pour fondements :

- **la sécurité des usagers,**
- **la fluidité du trafic,**
- **le confort des riverains.**

La vitesse demeure la première cause de mortalité. Elle est à l'origine de 40 % des accidents corporels. Plus d'un automobiliste sur deux est en dépassement de vitesse en entrée d'agglomération. C'est pourquoi, la politique des collectivités vise en particulier à limiter la vitesse par des aménagements adaptés au type de trafic et au type d'espace traversé.

Cette politique sécuritaire s'articule avec la nécessité d'assurer des conditions de circulation normale. La fluidité du trafic recherchée diffère selon les axes routiers en lien avec l'importance et la nature du trafic qu'ils supportent. Dans les espaces agglomérés, il s'agit de concilier à la fois le trafic de transit et les dessertes locales.

L'aménagement des voies doit donc concilier tous les usages. Il prend en compte les piétons, les personnes à mobilité réduite (PMR), les cyclistes, le passage des véhicules légers, des deux roues motorisées, comme les poids lourds et **les engins agricoles**.

La route doit être partagée par tous les usagers !

Article R412-6 du Code de la Route : – Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement .../... doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.

2 La diversité des flux agricoles



La circulation des engins agricoles est rythmée par la nature des travaux et varie selon les saisons et les productions concernées. De manière générale, les flux s'intensifient au printemps, de mars à juin (période des semis et des récoltes), et à l'automne, de septembre à novembre (ensilages, vendanges, épandages, semis...).

2-1 : Finalité des déplacements



2-2 : Principaux travaux saisonniers

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Semis de printemps												
Épandage fumier, lisier												
Ensilage herbe												
Récolte foin et paille												
Moisson												
Ensilage maïs												
Vendanges												
Semis d'automne												
Traitement cultures												
Traitement vignes, vergers												
Récolte arboriculture												
Labours												

3 La réglementation



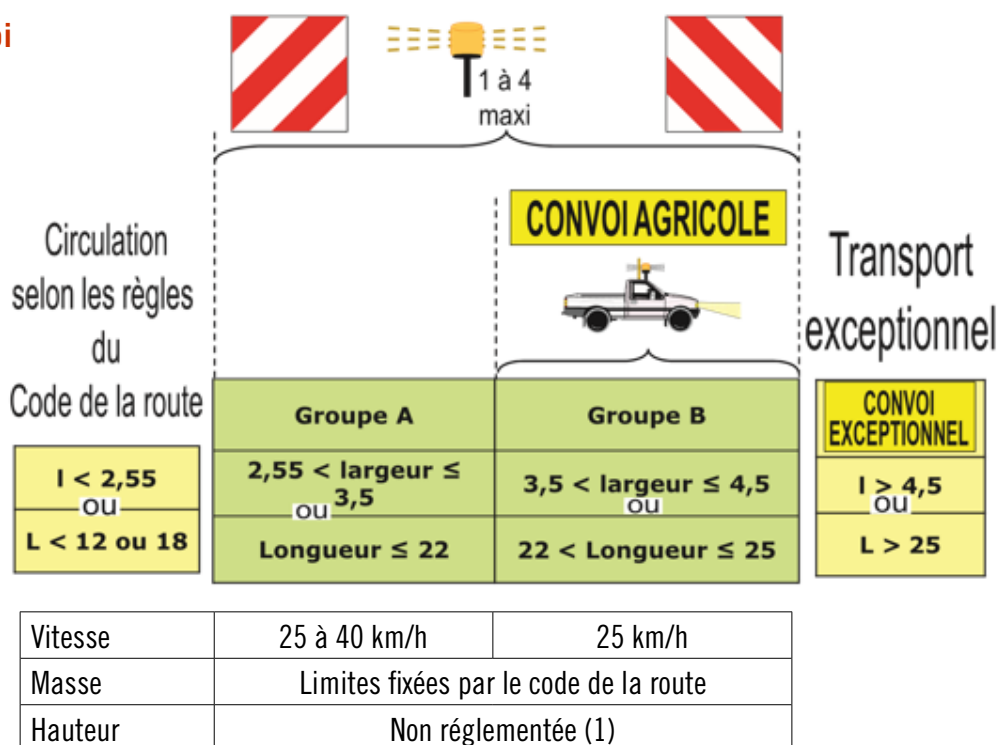
La réglementation applicable à la circulation des engins agricoles ou forestiers relève du code de la route (arrêté du 4 mai 2006).

3-1 : Classement des véhicules et matériels agricoles

Les véhicules et matériels agricoles ou forestiers sont classés par groupe selon leur largeur ou leur longueur.

L'arrêté du 4 mai 2006 (applicable à partir du 12 juillet 2006) réglemente la circulation des "véhicules et matériels agricoles et forestiers" de dimensions supérieures aux limites réglementaires du code de la route tout en demeurant inférieures à 25 m de longueur et 4,50 m de largeur (les règles du transport exceptionnel s'appliquant au-delà de ces limites).

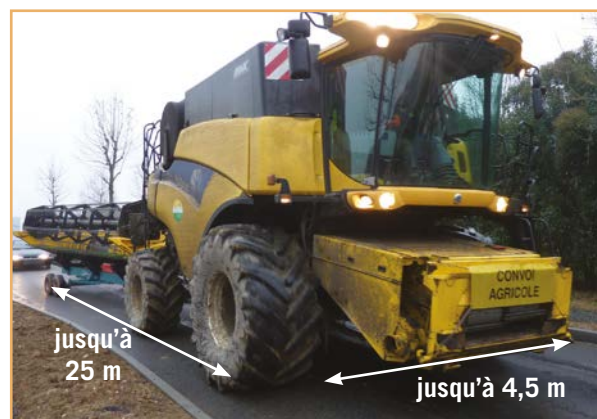
Classement du convoi



- (1) La hauteur des engins agricoles n'est pas réglementée par le code de la route. Avec leur chargement, la hauteur totale du convoi peut dépasser 4m.
- (2) La voiture pilote doit être équipée d'au moins un gyrophare et d'un ou deux panneau(x) «convoi agricole visible(s) de l'avant et de l'arrière, éclairé(s) la nuit. Au delà de ces dimensions, les véhicules entrent dans la catégorie des "transports exceptionnels".



Convoi agricole Groupe A



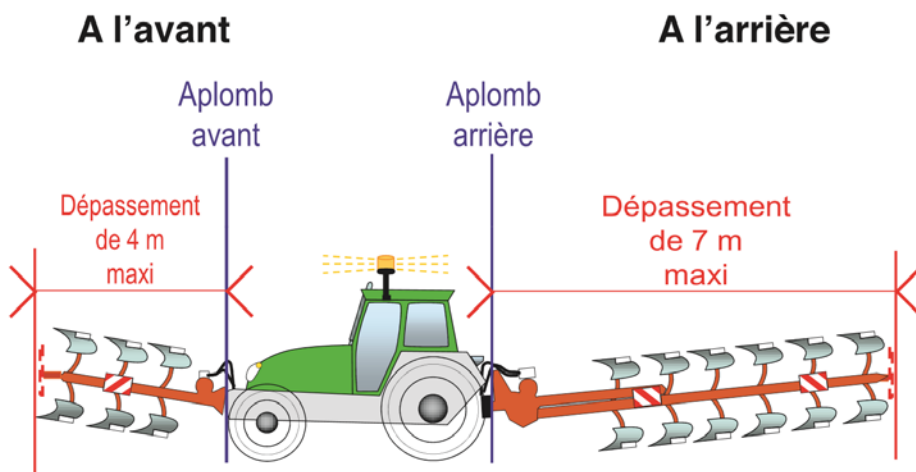
Convoi agricole Groupe B

3-2 : Gabarit des engins agricoles

3-2-1 : Réglementation

→ Gabarits des convois

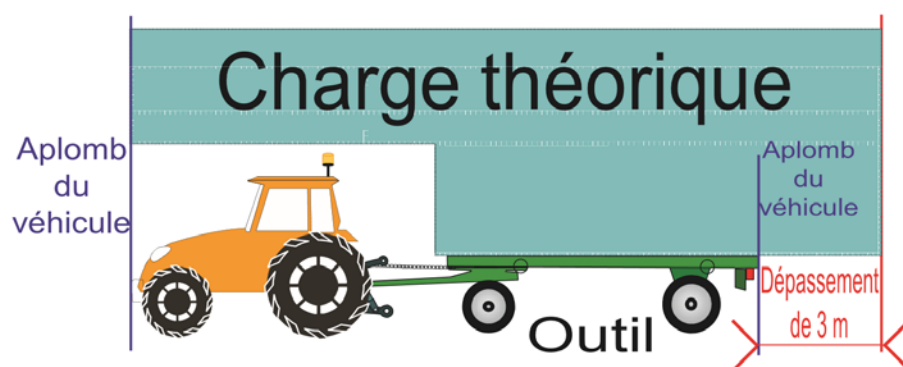
Les outils et instruments agricoles



Outils portant une charge

A l'avant : Elle ne peut pas dépasser l'aplomb avant du tracteur ou de l'outil.

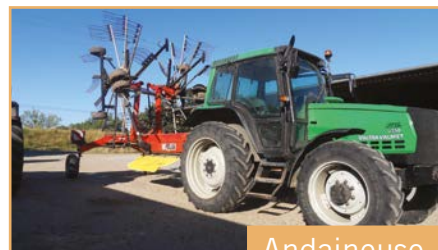
A l'arrière : Elle peut dépasser de 3 m l'aplomb arrière du tracteur ou de l'outil.



3-2-2 : Exemples de matériel

Les dimensions

Matériel	Largeur	Longueur
Tracteur et outil porté	2,55 m	15 m
Bennes épandeurs à fumier Tonnes à lisier	2,55 m ou 3 m en configuration pneus larges	21 m
Plateaux à fourrage	2,55 m	12 m



Andaineuse

Matériel	Largeur possible
Tracteur équipé de jumelage de roues	Plus de 3,5 m
Outils portés	4,3 m
Faucheuse conditionneuse traînée	3,5 m
Ensileuse	3,7 m
Moissonneuse batteuse	4,2 m

Les gardes au sol

Matériel	Garde au sol
Tracteur	40 cm
Ensileuse et moissonneuse batteuse (chariot ou pick-up repliable attelé sur machine)	30 cm



Moissonneuse

Les masses

Matériel	PTAC maxi (poids total autorisé en charge)
Véhicule de transport à 1 essieu	16 T
Véhicule de transport à 2 essieux	29 T
Véhicule de transport à 3 essieux	32 T
Tracteur et véhicule de transport jusqu'à 4 essieux	38 T
Tracteur et véhicule de transport plus de 4 essieux	40 T
Tracteur 150 CV	6 à 7 T
Tracteur 200 CV	8 à 10 T
Ensileuse automoteur	11 à 14 T
Moissonneuse batteuse	10 à 16 T
Télescopique automoteur	6 à 8 T



Ensileuse



Télescopique

3-3 : Conditions de circulation (articles 4, 8 et 9 de l'arrêté du 4 mai 2006)

- La circulation de 2 ou plusieurs convois nécessite de garder une distance de sécurité de 150 m entre chaque convoi.
- Pour les convois du groupe B, la vitesse est limitée à 25 km/h.

Rappels

a) Hauteur des convois

Concernant la signalisation, seuls les ouvrages d'art de gabarit inférieur à 4,30 m doivent faire l'objet d'une signalisation (panneaux B12 voir pictogramme ci-contre).



Si le code de la route ne réglemente pas la hauteur des convois, il n'en reste pas moins que s'il excède 4 mètres, c'est à l'usager de s'assurer que son itinéraire permet sa circulation en toute sécurité.

Il est interdit de faire circuler des véhicules dont les caractéristiques ne respectent pas les règles établies par les textes en vigueur. Si des dégradations étaient constatées sur un ouvrage à la suite d'un passage d'un convoi de hauteur supérieure à 4,30 m, l'auteur s'expose à une contravention de 5^{ème} classe.

b) Contraventions et pénalités

Les infractions peuvent être constatées dans les conditions prévues par l'article L 116-2 du code de la voirie routière. En dehors des agents de police et de gendarmerie, sont notamment chargés de cette mission les agents assermentés et commissionnés à cet effet par le Président du Département.

Les infractions à la police de la conservation du domaine public routier du Département sont poursuivies à la requête du Président du Département. Elles sont constatées dans les conditions prévues aux articles L 116-3, L 116-4, L 116-6 et L 116-7 du code de la voirie routière.

La répression des infractions constatées est poursuivie dans les conditions prévues à l'article R 166-2 du code de la voirie routière.

c) Permis de conduire

Tout conducteur de véhicules agricoles ou forestiers attachés à une exploitation agricole, une Entreprise de Travaux Agricoles ou une Coopérative d'Utilisation du Matériel Agricole est dispensé de permis de conduire. Pour les autres véhicules, le permis de la catégorie du véhicule conduit est obligatoire

Les convois doivent respecter les règles de circulation du Code de la route :

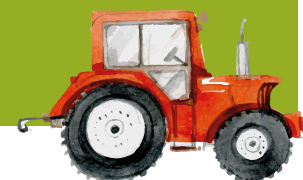
Conducteur d'au moins 16 ans :

possibilité de conduire un convoi composé d'un tracteur et d'une remorque ou un automoteur de moins de 2,50 m de large et de moins de 18 m de long.

Conducteur d'au moins 18 ans :

possibilité de conduire un convoi dont la largeur excède 2,50 m, un convoi comprenant un tracteur et plusieurs remorques, un engin automoteur excédant 2,50 m de large ou un convoi comprenant une remorque transportant des personnes.

4 Comment mieux prendre en compte les déplacements ?



La problématique des déplacements agricoles concerne l'ensemble du territoire.

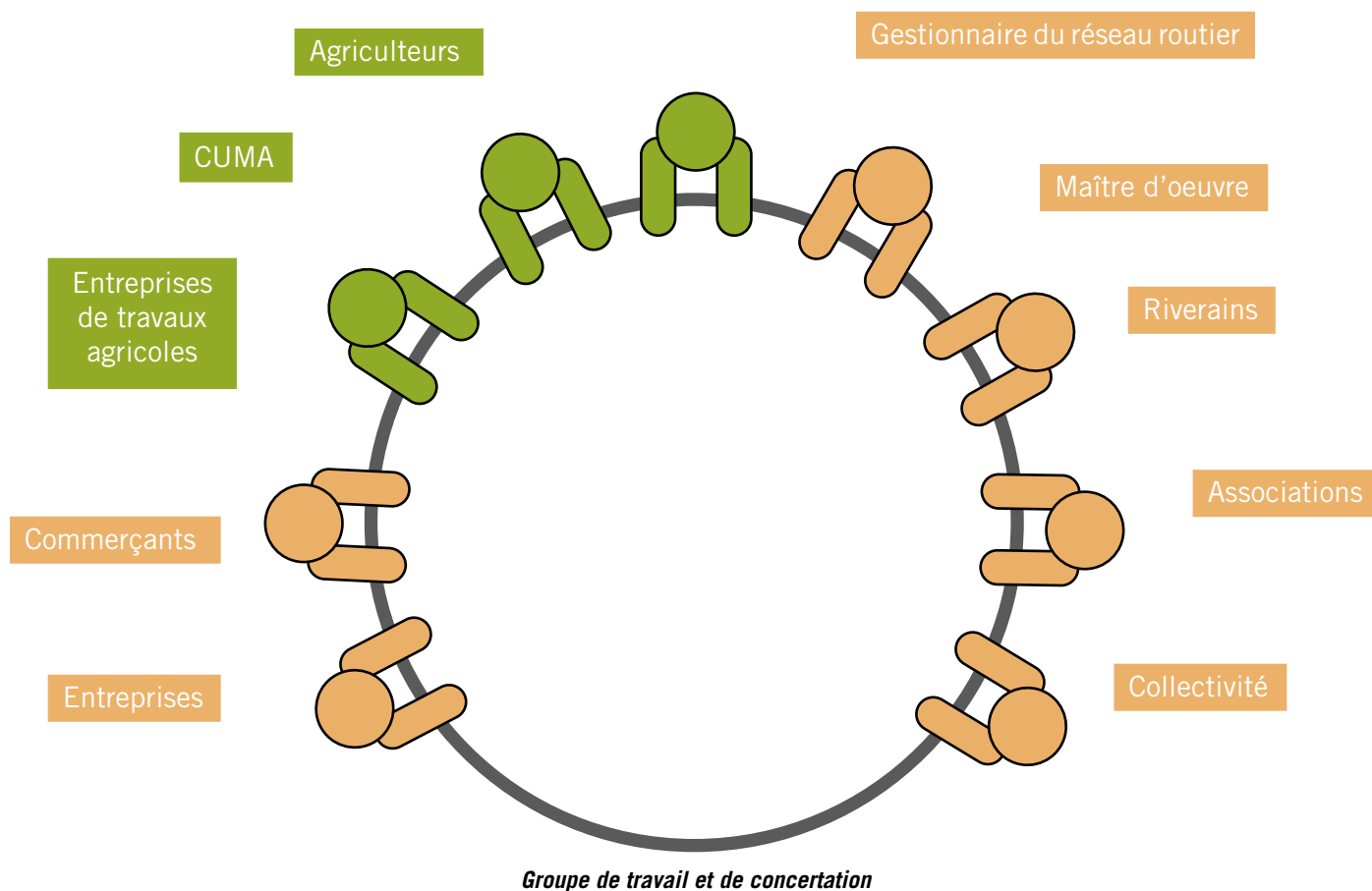
Cependant, elle s'exprime de manière variable selon les régions. La morphologie urbaine, l'organisation du réseau viaire et le gabarit des matériels agricoles utilisés déterminent le niveau de contraintes des circulations et par là-même les solutions envisageables.

La prise en compte des déplacements des engins renvoie donc au préalable à une analyse du contexte territorial et agricole.

4-1 : La concertation : une démarche participative constructive

L'espace public d'agglomération est un lieu de vie, de passage où s'expriment différents intérêts et enjeux : les riverains souhaitent limiter les nuisances dues au trafic (bruit, poussières...), les habitants demandent la sécurité pour l'accès aux équipements (écoles, terrains de sport...), les agriculteurs souhaitent traverser l'agglomération dans des conditions satisfaisantes.

Dans le cadre du projet, le groupe de travail, constitué à l'initiative du maître d'ouvrage, doit associer les représentants de la profession agricole.



La Chambre d'Agriculture de la Vienne est l'interlocuteur privilégié pour servir de relais avec les différents organismes du monde agricole.

4-2 : Le diagnostic : un préalable nécessaire

L'élaboration des documents d'urbanisme à l'échelle communale ou intercommunale (PLUI, PLU, schémas communautaires, projets de territoires...) ainsi que les projets d'aménagement des traverses d'agglomération sont l'occasion d'appréhender la problématique des déplacements agricoles. La réflexion doit être conduite avec la participation des agriculteurs.

Certaines activités (plateformes, coopératives...) peuvent générer des flux très importants de circulation (poids lourds, engins agricoles).

Leur implantation et leur développement doivent faire l'objet d'une analyse lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, en mesurant les conséquences sur les aménagements des voiries d'accès au site.

4-2-1 : Un état des lieux

L'état des lieux consiste à cartographier les principaux circuits empruntés par les engins agricoles. A cet effet, l'importance et la nature du trafic peuvent utilement être renseignées.

Positionner en particulier les lieux de convergence de certains flux tels que :

- les sièges d'exploitation,
- les secteurs agricoles spécifiques,
- les lieux de collecte et d'approvisionnement (coopératives, silos...),
- les unités de méthanisation, les plateformes logistiques (compost, bois plaquette...),
- les concessionnaires de matériel agricole,
- les entreprises de travaux agricoles,
- les CUMA et autres lieux d'entrepôt de matériel collectif.

Pour réaliser un état des lieux, il est souvent nécessaire d'élargir l'aire d'étude au-delà des limites communales pour prendre en compte les entreprises, sises en périphérie, et qui contribuent à alimenter les flux de déplacement sur le territoire.

4-2-2 : Une analyse fonctionnelle du territoire et des déplacements

Cette analyse doit mettre en évidence les circuits à pérenniser et recenser les points noirs à résorber.

Cet état des lieux doit aboutir à une hiérarchisation du réseau : voies principales de desserte, voies secondaires, pistes cyclables, voies agricoles, déviation, restriction de gabarit...

5 Recommandations pour réaliser des aménagements compatibles avec les circulations agricoles



L'agglomération est un lieu où les vitesses sont fortement impliquées dans les accidents ou dans le ressenti d'insécurité. Les risques de conflits sont liés à la grande diversité des usagers.

La sécurisation des traverses d'agglomération repose donc sur deux fondements :

- une réduction des vitesses en entrées d'agglomération,
- une prise en compte de tous les usagers pour le maintien d'une circulation apaisée en section courante.

Les aménagements de traversées d'agglomération visent à assurer la sécurité des usagers de la route et de l'espace urbain (cyclistes, piétons) ainsi que le confort des riverains. En même temps, ces aménagements doivent garantir des conditions de circulation satisfaisantes pour répondre aux différents trafics, dont celui des engins agricoles, en particulier lorsqu'ils dépassent le gabarit routier type. À cet effet, avant la réalisation des travaux définitifs, une mise en situation sur le terrain avec des engins agricoles permet de vérifier la compatibilité des aménagements.

Des mesures de vitesse et de trafic doivent être réalisées pour faire un état des lieux précis avant d'envisager la réalisation d'un aménagement. De nouvelles mesures pourront être effectuées lors d'essais d'aménagements afin de choisir la meilleure solution.

Il convient aussi de se référer aux règlements de voiries qui établissent précisément les modalités de coordination administratives et techniques relatives à l'occupation temporaire du domaine public et à l'exécution des travaux de voirie.

5-1 : Aménagement de la chaussée

L'aménagement de la chaussée, proprement dite, est une première variable qui permet de réguler les conditions de circulation. Le rétrécissement de la voie incite à ralentir.

Il convient toutefois de souligner, à titre de référence, qu'une largeur de 5,50 m entre bordures permet le croisement de véhicules, y compris de poids lourds ou d'engins agricoles respectant le gabarit de 2,55 m fixé par le code de la route. Pour les voies à sens unique, la largeur préconisée est de 3 m en agglomération, mais il est possible d'élargir à 3,50 m en fonction de l'importance du trafic poids lourds et agricole. Ces caractéristiques sont importantes mais pas toujours compatibles avec des objectifs de sécurité.

Les aménagements présentés ci-après permettent justement d'adapter les principes et de concilier les différents usages en proposant des pistes d'aménagement à adapter en fonction des contraintes des lieux.



5-1-1 : Des bordures surbaissées ou chanfreinées

Sur les voies concernées, des bordures **surbaissées** ou **chanfreinées** permettent aux engins agricoles d'empiéter sur le trottoir pour libérer la chaussée et faciliter les croisements délicats ou le passage sur des voies trop étroites.

Cet aménagement, simple à mettre en œuvre, permet, par ailleurs, de ne pas détériorer les bordures et de moins endommager les pneus. Cependant, il est recommandé de prévoir un renforcement de la structure sous bordures (et sous trottoirs) pour éviter les dégradations.

Eviter les bordures en saillies : risque d'endommagement des pneumatiques.



5-1-2 : Surlageur

Ce principe simple vise à prévoir une surlargeur pour le passage des gros convois, avec une bordure franchissable et un béton routier de couleur différente à la chaussée dans la surlargeur pour maintenir un aménagement visuellement contraignant pour les véhicules légers.



5-1-3 : Des îlots centraux franchissables



Bande centrale en résine colorée

La réalisation d'une **bande centrale à plat en résine** colorée ou d'un **bourellet en enrobé ou en pavés**, présente l'avantage d'alerter l'automobiliste tout en autorisant le franchissement pour le matériel agricole.

Le franchissement d'un îlot central par des engins agricoles, est rendu possible moyennant la mise en place : d'une **bordure surbaissée en nez d'îlot ou d'un îlot en pavés**. Cependant, ce dispositif doit être exceptionnel. Pour éviter la détérioration de la signalisation verticale, il est préférable de prévoir le franchissement sur l'accotement (bordures surbaissées ou chanfreinées).

Bourellet central : attention aux deux roues motorisés.



Bourellet central en pavés

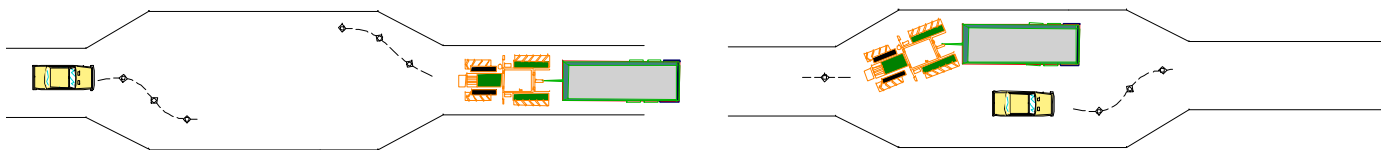


Bordures surbaissées ou chanfreinées

5-2 : Aménagement des trajectoires de circulation

La mise en place d'une circulation alternée (écluse, rétrécissement, chicane) permet de réguler efficacement les vitesses. Le resserrement de la voie peut également se réaliser par l'aménagement du stationnement.

5-2-1 Des secteurs-refuge dimensionnés pour les engins de grand gabarit



L'alternat de circulation nécessite la mise en place de "créneaux-refuge" permettant le croisement de véhicules sans obliger les engins agricoles à réaliser des manœuvres délicates. Dans les parties resserrées, des bordures surbaissées permettent le passage du matériel agricole dépassant une largeur de 3,50 m. La longueur des zones de refuge devra tenir compte de la **longueur du matériel agricole**. Un convoi agricole peut atteindre 25 m.

Le guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines de 2012 constitue un recueil de recommandations techniques. Edition CERTU Une voirie pour tous 2012.

Les éléments verticaux tels que lisses ou barrières implantées sur de longs linéaires doivent être interrompus régulièrement pour permettre le refuge des véhicules et des engins.



Espace refuge - barrière non continue

5-2-2 : Des chicanes et des écluses adaptées à l'encombrement des engins

Les largeurs de voie inférieures à 3 m peuvent entraîner des contraintes trop fortes pour les engins agricoles qui risquent de heurter les bordures.

Dans ce cas, des adaptations doivent être apportées pour **rendre une partie de la chicane ou de l'écluse franchissable** en abaissant notamment les bordures (cf. *Guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines, CERTU, 4.4.3 – Caractéristiques dimensionnelles des écluses simples et doubles*)



La distance entre deux chicanes doit être suffisante pour assurer le passage d'un convoi agricole (cf. *Guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines, CERTU, 3.4 – Caractéristiques géométriques*).s.



5-3 : Aménagement de carrefours

Le giratoire est très efficace pour réduire la vitesse. Il permet de bien matérialiser l'entrée d'agglomération et de sécuriser les échanges dans les carrefours à enjeux.

5-3-1 : Des giratoires adaptés aux engins de grande longueur

L'aménagement doit permettre la **giration des véhicules de grande longueur** (engins agricoles, poids lourds et cars). En amont, une étude des girations est nécessaire. Elle peut exiger une vérification sur le terrain par une mise en situation avec des engins agricoles et par une implantation provisoire (baliroads...) avant réalisation des travaux. La largeur de la bande franchissable autour de l'îlot central constitue la variable d'ajustement dans la conception du giratoire.



Les mini-giratoires sont à réserver dans les espaces contraints, à la condition que les vitesses d'approche soient déjà modérées. Ce type de rond-point "à plat" permet un franchissement aisé des engins agricoles, tout en limitant le franchissement des véhicules légers par la mise en place de bordures périphériques, de plots ou de dispositifs sonores. Ce type de dispositif a peu d'effet sur les vitesses, il ne convient pas en entrée d'agglomération.



Rond-point "à plat"

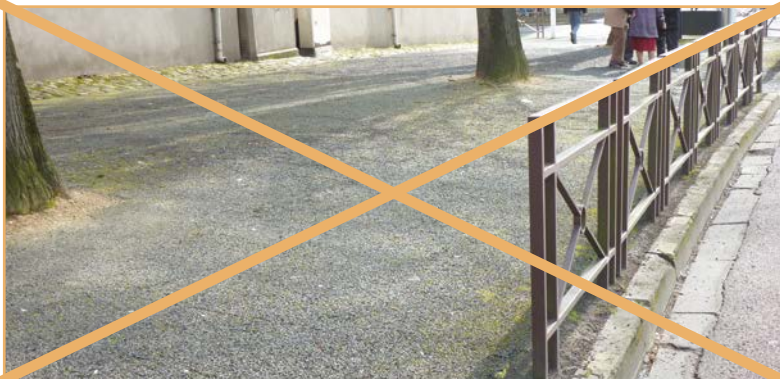
5-4 : Installation de mobilier urbain

Le mobilier urbain (candélabres, plots, barrières, bacs fleuris...), élément constitutif d'un aménagement de voirie, permet à la fois de canaliser les déplacements piétonniers, de créer des effets de ralentissement, d'interdire un stationnement gênant, de requalifier l'espace public.

5-4-1 : Un mobilier urbain en recul de la chaussée

Le mobilier urbain doit être implanté suffisamment en retrait du bord de chaussée pour permettre le passage des matériels agricoles larges ou déportés. Ce retrait peut être également géré sur la chaussée en traitant une sur-largeur de manière différenciée (couleur, matériaux). Lorsque le mobilier urbain est installé de part et d'autre de la voie, opter pour un positionnement en décalé.

A défaut de pouvoir respecter un recul suffisant, un mobilier urbain de faible hauteur permet le passage de matériels agricoles larges. Il convient alors de tenir compte de la garde au sol des équipements agricoles. Ces types d'équipement doivent être compatibles avec la réglementation relative à l'accessibilité.



5-5 : Aménagement de ralentisseurs

Le principe des ralentisseurs de type dos d'âne, coussins ou plateaux surélevés est de provoquer le ralentissement.

Ces aménagements conçus pour contenir les vitesses, sécurisent en particulier les traversées piétonnes.

Cependant, ces aménagements ne sont pas adaptés aux forts trafics de poids lourds et d'engins agricoles : en effet, les freinages et les secousses **peuvent endommager les systèmes hydrauliques et les bras de force des engins attelés, déséquilibrer les chargements des remorques.**

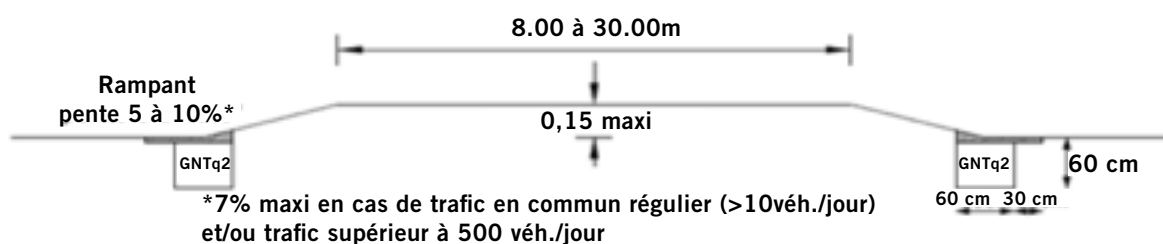
5-5-1 : Des ralentisseurs aisément franchissables



Plateau surélevé

Les **plateaux surélevés** doivent être adaptés au passage des convois agricoles, **la pente des rampants doit être adaptée**, mais il est aussi important de respecter la longueur des rampants.

Des solutions alternatives existent et peuvent ponctuellement être mises en place : les bandes rugueuses (interdites à moins de 100 m des habitations) ou les coussins berlinois dont le faible empiètement permet un franchissement moins contraint des convois agricoles.



Le guide du CERTU 2010 des coussins et plateaux constitue un recueil de recommandations techniques d'implantation des coussins et plateaux. Il existe des fiches CERTU sur les ralentisseurs trapézoïdaux et dos d'âne.

5-6 : Limitation des tonnages

Des arrêtés de limitation de tonnage peuvent être pris pour interdire le passage des poids lourds, mais seulement dans le cas où les caractéristiques de la voie le justifient et qu'un **itinéraire alternatif adapté et sans détour excessif soit possible**.

5-6-1 : Une gestion des flux cohérente avec les circulations agricoles

La limitation des tonnages, lorsqu'elle n'est pas destinée à protéger la structure de la chaussée, ne doit pas interdire le passage des engins agricoles, afin d'éviter des allongements de parcours.



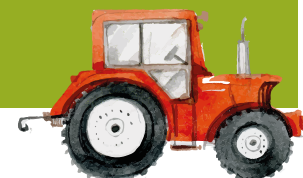
5-7 : Le respect des accotements

Sur les routes étroites, afin de préserver les accotements, il est important que les engins agricoles n'empiètent pas sur ces derniers afin de laisser passer les véhicules se trouvant derrière. Trouver un lieu de stationnement (carrefour ou lieu plus large) pour laisser passer les véhicules.

5-8 : Les entrées de champs

A l'occasion de la création de nouvelles voies et de liaisons douces (aménagements cyclables ou piétonniers), il est nécessaire de prendre en compte et permettre le franchissement des engins agricoles au niveau des accès parcelles. Des têtes de sécurité devront être mise en place au droit des accès par franchissement de fossés. Le traitement paysagé devra prendre en compte le maintien d'une visibilité optimale pour permettre aux engins agricoles d'accéder à la route depuis les champs après franchissement d'une piste cyclable.

6 Rechercher des itinéraires alternatifs, des opportunités à saisir



A défaut de pouvoir assurer la circulation des engins agricoles de manière satisfaisante ou autorisée, des itinéraires adaptés doivent être recherchés, en appui du réseau viaire existant.

Le gabarit routier nécessaire au passage des engins agricoles est de 8 m : 5 m de chaussée et deux accotements de 1,5 m sont particulièrement recommandés pour permettre le croisement.

Des aménagements (voies latérales) permettant aux véhicules agricoles de circuler en toute sécurité ont été réalisées sur le département de la Vienne. Il est indispensable de les utiliser.

Certaines communes ont fait le choix de créer de nouveaux chemins ruraux permettant de dévier la circulation agricole du centre de la commune.





7-1 : Boues sur la chaussée, attention danger !

La présence de boue sur la chaussée la rend glissante et fait courir un risque aux usagers de la route, en particulier aux deux roues.

Les quelques conseils qui suivent visent à éviter les accidents et les drames humains qui peuvent en découler.

7-1-1 : Éviter les dépôts de boue

- La présence de boue sur la chaussée doit être signalée et enlevée lorsqu'elle présente un risque pour la circulation.
- Travailler quand les conditions météorologiques sont favorables permet de ne pas devoir mettre en œuvre les dispositions qui suivent.

7-1-2 : Réduire la quantité de boue déposée

Si la configuration de la parcelle le permet, ne pas sortir directement du champ sur la route principale, mais emprunter un chemin secondaire sur lequel les engins pourront se délester.

7-1-3 : Signaler le danger



Signaler le danger lié à la présence de boue et / ou des véhicules immobilisés sur la route.

Il convient, dans tous les cas, que la zone dangereuse soit signalée aux usagers de la route, afin de les inciter à ralentir.

Pour être efficace, la signalisation doit être mise en place à titre temporaire dans les deux sens de circulation (à 150 m du début du danger) à l'aide de panneaux réglementaires rétro réfléchissants (classe II - dimensions : 1 m de côté), lestés et implantés judicieusement en accotement pour éviter d'être salis.

Le fait de poser des panneaux de signalisation ne dégagera pas toute responsabilité de celui à l'origine du dépôt de boue, mais la mise en garde des usagers de la route limitera les risques d'accidents.

Le gestionnaire de la route concernée doit être également prévenu dans les plus brefs délais.

7-1-4 : Supprimer le danger

Il convient de procéder au nettoyage de la chaussée le plus rapidement possible. Celui-ci peut être réalisé manuellement (eau, pelles, balais) ou mécaniquement avec un engin approprié de type balayeuse ou une lame équipée d'une bavette en caoutchouc (l'emploi d'un godet métallique est à proscrire).

Il peut être réalisé également en faisant appel à une entreprise spécialisée.

Attention ! Toute intervention sur le domaine public est soumise à autorisation préalable du gestionnaire de voirie.

Lors du nettoyage de la chaussée, il conviendra de mettre en place un panneau de signalisation de type AK5 tri flash.

Il faut veiller à ce que les engins et surtout les personnes qui interviennent sur la chaussée soient correctement signalés afin de ne pas mettre leur vie en danger (gyrophares visibles à 50 mètres pour les engins, gilets rétro-réfléchissants pour les personnes).

7-2 : Arrosage des voies de circulation

Lors de l'irrigation des cultures, il arrive que les voies de circulation soient arrosées. Cela peut générer des problèmes de sécurité routière liés à une perte de contrôle du véhicule, notamment pour les deux roues motorisés, ou un phénomène d'aquaplaning. Il est donc important de veiller à ce que les voies de circulation ne soient pas arrosées par les systèmes d'irrigations.

7-3 : Contributions spéciales

Toutes les fois qu'une voie entretenue à l'état de viabilité est habituellement ou temporairement soit empruntée par des véhicules dont la circulation entraîne des détériorations anormales, soit dégradée par des exploitations de mines, de carrières, de forêts ou de toute autre entreprise, il peut être imposé aux entrepreneurs ou propriétaires des contributions spéciales, dont la quotité est proportionnée à la dégradation causée.

(Articles L131-8 et L141-9 du code de la voirie routière – Réponse du Ministère de l'intérieur publiée au JO Sénat du 26/09/2013 page 2821)

7-4 : Les sanctions encourues

En application du code de la voirie routière (article R 116-2) toute personne qui dépose sur la voie publique des substances susceptibles de nuire à la sécurité publique peut être condamnée à divers titres.

En l'absence d'accident, le code de la voirie routière prévoit une amende pour contravention de 5^{ème} classe prévue par l'article R 610-3 du code pénal. L'amende est de 1 500 euros au plus, et peut être portée à 3 000 euros en cas de récidive.

En cas d'accident, le responsable du dépôt de boue ou de l'arrosage de la voie peut être condamné à titre civil ou pénal :

- s'agissant d'une action civile, le responsable sera condamné à réparer le préjudice en versant des dommages et intérêts à l'usager victime de cette boue (articles 1382 et suivants du code civil) ;
- s'agissant d'une action pénale, le responsable sera condamné sur la base du code pénal en fonction de la gravité (décès, blessures, incapacité de travail...). Les peines pourront se composer de peines d'emprisonnement (article 221-6 du code pénal).

7-4 : Barrière de dégel

Pour protéger les chaussées, les articles R 411.20 et R 411.21 du code de la route disposent que les gestionnaires d'un réseau routier puissent établir des barrières de dégel pour réglementer la circulation des véhicules sous forme de limitation de tonnage, de vitesse, de catégories de véhicules sur des routes ou sections de routes. Ainsi en cas de dommages causés au réseau routier, les contrevenants pourront être puni d'une amende de 5^{ème} classe et contribuer financièrement à la réparation de la route.

8 Instance de concertation



8-1 : Instance de concertation

- Il est convenu de la possibilité de réunir une instance de concertation à la demande de l'un des signataires de la Charte, lorsque celui-ci aura été saisi de difficultés ou de désaccord sur un aménagement.
- Les membres de cette instance de concertation sont les signataires de la Charte : la Chambre d'Agriculture, l'Association des Maires de la Vienne et le Département de la Vienne.
- Cette instance de concertation aura pour vocation de concilier les différents acteurs mais elle ne pourra dégager les maîtres d'ouvrages de leurs responsabilités.
- En fonction des besoins, l'instance de concertation pourra réunir un comité technique intermédiaire afin qu'il puisse étudier les demandes.



La répartition des compétences de police sur les voies publiques

Fiche n°1 de novembre 2016
Edition CEREMA 2016

Cette fiche est disponible sur la boutique en ligne du Cerema Territoires et ville :
catalogue.territoires-ville.cerema.fr

Contact : Secrétariat VOI - Tél.: +33(0)4 72 74 59 61 - voi.Dtectv@cerema.fr

Répartition des compétences de police sur les voies publiques

Cette fiche s'inscrit dans une collection de fiches relatives à la gestion du domaine public routier.

Elle est à jour à sa date de parution.

Sa lecture n'exclut pas celle des textes de référence.

La police qui s'exerce sur les voies publiques est plurielle et il faut distinguer :

- la **police générale de l'ordre public** ;
- la **police spéciale de la circulation et du stationnement** ;
- la **police de la conservation** ;
- sans oublier des polices spéciales plus circonstanciées, comme la **police de la collecte des déchets sur la voie publique**.

Bien que relevant parfois de la même autorité, ces polices n'ont pas les mêmes finalités ni les mêmes fondements. Elles peuvent être :

- à compétence unique du maire (police générale de l'ordre public),
- à compétence partagée selon la nature des voies en cause (police de la circulation et du stationnement, police de la conservation).

Ces pouvoirs peuvent se superposer, c'est-à-dire s'appliquer en même temps sur le même espace, dès lors que police générale et polices spéciales n'ont pas nécessairement le même champ ni ne relèvent de la même autorité (collecte des déchets, stationnement...).

Il ne faut également pas confondre compétence de police (réglementation de l'usage de la voie et de ses accessoires) et compétence de gestion (autorisations d'utilisation : permission de voirie). Les permissions de voirie relèvent ainsi de la compétence de l'affectataire du domaine chargé de la police de la conservation. Même en agglomération, elles sont délivrées par le gestionnaire de la voie : le Préfet pour les routes nationales et le Président du conseil départemental pour les routes départementales, alors que la police de l'ordre public reste toujours de la compétence exclusive du maire.

Enfin, dans des cas limitativement énumérés, certaines polices spéciales (notamment : police de l'assainissement ; police de la circulation et du stationnement ; police de la collecte des déchets ménagers et assimilés ; délivrance des autorisations de stationnement sur la voie publique aux exploitants de taxi), doivent être transférées au président de l'EPCI, de la métropole de Lyon ou du groupement de communes dans les conditions fixées en dernier lieu par la loi ALUR n° 2014-366 du 24 mars 2014, l'ordonnance n° 2014-1543 du 19 décembre 2014 portant diverses mesures relatives à la création de la métropole de Lyon et la loi NOTRE n° 2015-991 du 7 août 2015.

En l'absence de disposition légale expresse, les autres polices spéciales ne sont ni déléguables, ni transférables.

Définition et champ d'application

Selon l'article L.2212-2 CGCT, la police municipale « a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques. Elle comprend **notamment** : 1° Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoyage, l'éclairage, l'enlèvement des encombrements... ainsi que le soin de réprimer les dépôts, déversements, déjections, projections de toute matière ou objet de nature à nuire, en quelque manière que ce soit, à la sûreté ou à la commodité du passage ou à la propreté des voies susmentionnées ».

L'utilisation de l'adverbe « *notamment* » lui donne un champ d'application très large, qui intègre la circulation et le stationnement au titre de la commodité du passage dans les rues.

Cependant, dans la mesure où ces objets font également l'objet d'une police spéciale, l'exercice de ces deux compétences en matière de circulation et de stationnement au titre du pouvoir de police générale est limité par l'existence de cette police spéciale.

Le maire ne pourra ainsi exercer sa police générale de l'ordre public dans ces deux domaines que dans des situations particulières, afin d'y remédier provisoirement (comme, par exemple, remédier à une situation urgente en l'absence d'intervention du président de l'EPCI ou de la métropole de Lyon normalement compétent).



Bacs sur trottoir

Source : Cerema Méditerranée



Étalage d'une épicerie qui ne laisse pas une largeur suffisante de cheminement

Source : Cerema Territoires et ville

Une compétence quasi exclusive

La police générale de l'ordre public relève de la seule compétence du maire et n'est pas déléguable ou transférable au président du groupement de communes ou du conseil de la métropole de Lyon, quel que soit le degré d'intégration de la commune.

Toutefois, en cas de carence du maire et après mise en demeure restée sans effet, le préfet peut se substituer à lui pour exercer cette compétence. L'urgence de la situation à régler lui permet toutefois de passer outre cette procédure de mise en demeure préalable (CGCT, art. L.2215-1).

Dans cette situation, le président de l'intercommunalité n'a pas plus de compétence que précédemment.

La police de l'ordre public s'applique sur l'ensemble du territoire de la commune hors et en agglomération quel que soit le type de voie (RN, RD, VC), y compris sur les voies privées, sous réserve qu'elles soient ouvertes à la circulation publique.

Cas particulier de l'élagage

Au titre de son pouvoir de police municipale, le maire peut imposer aux propriétaires « de procéder aux travaux d'élagage destinés à mettre fin à l'avance des plantations privées sur l'emprise des voies communales afin de garantir la sûreté et la commodité du passage ». Il y procède d'office aux frais de ces propriétaires après mise en demeure restée sans résultat (CGCT, art. L. 2212-2-2).

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a complété ce dispositif en prévoyant que « En dehors des agglomérations, le président du conseil départemental exerce, en matière d'entretien des plantations privées pouvant constituer des menaces pour les voies départementales, les compétences attribuées au maire par l'article L. 2212-2-2 CGCT » (C.voirie routière, art. L. 131-7-1).

Une compétence encadrée

Comme le précise la jurisprudence, l'autorité de police ne peut pas exercer sans limite son pouvoir sur le domaine public routier :

- la mesure doit être justifiée par la prévention d'un risque d'atteinte à l'ordre public (accident de la circulation...);
- la mesure doit être nécessaire et proportionnée par rapport à l'objectif poursuivi, à peine de porter une atteinte illégale à la liberté du commerce et de l'industrie ou à la liberté d'aller et venir, par exemple.

Articulation avec des polices spéciales

Dès lors qu'il existe une police spéciale de la circulation et du stationnement, à l'intérieur des agglomérations (maire, président de l'EPCI ou du conseil de métropole de Lyon), sur les routes nationales (préfet) ou départementales (président du conseil départemental), cette police spéciale limite l'exercice par le maire de ses compétences de police générale de l'ordre public :

- il peut exercer ses pouvoirs de police générale dans la plénitude de ses compétences sur les voies communales à l'extérieur de l'agglomération ;
- il ne peut toutefois exercer ses pouvoirs de police générale, sur l'ensemble de ces voies, qu'en cas d'urgence justifiée par un péril grave et imminent. La mesure doit alors être provisoire (interdiction temporaire de la circulation, mise en place d'une déviation...), le temps pour l'autorité de police spéciale normalement compétente d'intervenir, et la mesure prise par le maire cesse avec cette intervention. Il en va ainsi, même si le maire est également l'autorité de police spéciale de la circulation et du stationnement. Une compétence ne peut pas substituer l'autre et sa mesure doit intervenir sur le bon fondement, à peine d'illégalité.

À défaut d'urgence, cette substitution est illégale : le Conseil d'État a ainsi jugé qu'en interdisant la circulation de véhicules de plus de 3,5 tonnes sur une route départementale, le maire a empiété sur les prérogatives du président du conseil départemental, cet arrêté ayant « pour objet et pour effet de réglementer la circulation... dans une portion située hors de l'agglomération » (CE, 1^{er} mars 1993, Sté Entreprise Nabrin, req. n°102785).

Articulation avec la gestion

Une confusion peut exister quant à l'autorité compétente pour intervenir dès lors que le même objet peut relever de chacune d'entre elles à un titre différent.

Ainsi, s'agissant par exemple d'un nid de poule, sa suppression relève naturellement de la personne publique en charge de la gestion de la voie mais elle peut également relever de la compétence de police générale de l'ordre public du maire au titre de la sécurité publique jusqu'à l'intervention de la personne publique gestionnaire (la mise en place d'une signalisation appropriée peut cependant être suffisante pour répondre aux exigences de l'ordre public).

Dans le premier cas, les frais incombent à la collectivité dont relève cette voie ; dans le second cas, ces frais sont à la charge exclusive de la commune sans qu'elle puisse prétendre à remboursement du fait d'une intervention au nom de l'ordre public.

De ce fait, la victime d'une dégradation de la voie pourra se retourner soit contre la collectivité dont relève la voie soit contre la commune au nom de laquelle le maire est intervenu au titre de son pouvoir de police, ou n'est pas intervenu, ou est intervenu de façon insuffisante ou tardivement.

Cette partition est possible même si la voie relève de la commune au nom de laquelle le maire est intervenu : dans le premier cas la victime pourra agir en responsabilité pour défaut d'entretien normal de l'ouvrage public, dans le second cas elle pourra agir en responsabilité pour faute de l'autorité de police.



Dégradation de la voie

Sur l'articulation des autorisations privatives d'occupation du domaine public routier avec la police générale de l'ordre public, voir Fiche n° 03.

Principes généraux

Champ d'application et définition

La police de la circulation permet au maire de définir, notamment, le sens et la vitesse de circulation sur la voie publique en tenant compte des caractéristiques des voies et du secteur tandis que la police du stationnement sur la voie publique lui permet notamment de délimiter des zones de

stationnement, payant ou non (CGCT, art. L. 2213-1 à L. 2213-6) (v. *Circ. 15 juillet 1982 relative au stationnement payant* : JO 11 sept. 1982).

La police de la circulation, comme celle du stationnement, est une police spéciale : elle ne peut être exercée que par l'autorité qui en est titulaire en vue d'un objet spécifique et dans le cadre territorial qui lui est assigné.

Répartition des compétences pour le stationnement payant sur la voie publique

Maire : arrête les modalités du stationnement sur la voie publique pour tenir compte des conditions de la circulation, dans le respect du principe d'égalité des usagers de la voie publique et sous réserve de ne pas porter atteinte au droit de desserte des riverains (v. fiche n° 04). Le maire peut ainsi, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique, sur les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics, sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation, la navigation et la liberté du commerce» (CGCT, art L.2213-6).

Conseil municipal : approuve le principe de la taxe de stationnement et fixe son taux, dès lors que «les recettes non fiscales de la section de fonctionnement peuvent comprendre (...) le produit des permis de stationnement et de location sur la voie publique, sur les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics» (CGCT, art L. 2331-4, 8°).

Toutefois, à compter du 1^{er} janvier 2016, en application de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, modifié par l'ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, la répartition des compétences est quelque peu modifiée du fait, notamment, de la dépénalisation du stationnement sur voirie par la création d'un forfait de post-stationnement (FPS) dû pour non-paiement ou pour dépassement d'horaire. L'amende pénale qui sanctionnait les infractions au stationnement payant sur voirie est remplacée par une redevance imposable à l'automobiliste de payer – de façon majorée – son temps d'occupation.

Le maire reste seul compétent pour déterminer les lieux, jours et heures où l'arrêt et le stationnement des véhicules est règlementé eu égard aux exigences de la circulation (CGCT, art. L. 2213-2) tandis que le conseil municipal (ou organe délibérant équivalent de l'EPCI ou syndicat mixte compétent pour l'organisation des transports urbains) est compétent pour instituer la redevance de stationnement et le FPS qui y est lié (compatibles avec les dispositions du plan de déplacements urbains, s'il existe), leurs tarifs respectifs ainsi que les conditions de gestion du service de stationnement (CGCT, art. L. 2213-6).

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a complété ce dispositif en prévoyant que «Hors Ile-de-France, les recettes issues des forfaits de post-stationnement sont perçues par la commune, l'établissement public de coopération intercommunale ou le syndicat mixte ayant institué la redevance. Celui-ci les reverse à la commune, à l'établissement public de coopération intercommunale ou au syndicat mixte compétent (...), déduction faite des coûts de mise en œuvre des forfaits de post-stationnement» (CGCT, art. L. 2333-87).

Les modalités d'application de ce dispositif ont été définies par le décret n° 2015-646 du 10 juin 2015 relatif à la commission du contentieux du stationnement payant (JO 12 juin 2015, p. 9697 – CGCT, art. R. 2333-120-20 et s.), le décret n° 2015-557 du 20 mai 2015 relatif à la redevance de stationnement des véhicules sur voirie prévue à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales (JO 22 mai 2015 – CGCT, art. R. 2333-120-1 et s.) et le décret n° 2015-1474 du 12 novembre 2015 relatif au recouvrement du forfait de post-stationnement impayé et de la majoration qui lui est appliquée (JO 14 nov. 2015, p. 21294 – CGCT, art. R. 2333-120-17-1 et s.). La date d'entrée en vigueur du dispositif, fixée initialement au 1^{er} octobre 2016, a été reportée au 1^{er} janvier 2018 par la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016.

Le dispositif institué par la loi n° 2015-300 du 18 mars 2015 visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement s'articule avec ce nouveau régime de compétences : la carte de stationnement pour personnes handicapées « permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et sans limitation de la durée de stationnement, toutes les places de stationnement ouvertes au public », mais « les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à douze heures ». « Les mêmes autorités peuvent également prévoir que, pour les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées depuis leur véhicule, les titulaires de cette carte sont soumis au paiement de la redevance de stationnement en vigueur » (C. action sociale et des familles, art. L. 241-3-2).

v. Cerema, *Décentralisation du stationnement payant sur voirie. Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales*, oct. 2015.

Selon l'article L. 2213-1 CGCT, le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication **à l'intérieur des agglomérations**, sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet dans le département sur les routes à grande circulation (*C. route, art. L. 411-4*). Les limites des agglomérations sont fixées par arrêté du maire (*C. route, art. R. 411-2*).

Par dérogation, des décrets peuvent transférer au préfet la police de la circulation sur certaines sections des routes à grande circulation.

Transfert de compétences

Par dérogation aux dispositions des articles L. 2213-1 à L. 2213-6 et L. 2213-33 CGCT, lorsqu'un EPCI à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, les maires des communes membres transfèrent au président de cet établissement les prérogatives qu'ils détiennent en matière de police spéciale de la circulation et du stationnement ainsi qu'en matière de délivrance aux exploitants de taxi des autorisations de stationnement sur la voie publique. Dans ce dernier cas, ces autorisations de stationnement peuvent être limitées à une ou plusieurs communes membres (*CGCT, art. L. 5211-9-2*).

Dans les 6 mois qui suivent la date de l'élection du président de l'EPCI ou la date à laquelle les compétences ont été transférées à l'EPCI, plusieurs maires peuvent s'opposer, dans chacun de ces domaines, au transfert des pouvoirs de police. Il est alors mis fin au transfert pour les communes dont les maires ont notifié leur opposition. En outre, si un ou plusieurs maires des communes concernées se sont opposés au transfert de leurs pouvoirs de police dans tel ou tel domaine, le président de l'EPCI peut renoncer à ce que les pouvoirs de police spéciale des maires de toutes les communes membres dans le domaine concerné lui soient transférés de plein droit : il notifie alors sa décision à chacun des maires dans un délai de 6 mois à compter de la réception de la première notification d'opposition. Le transfert des pouvoirs de police concernés prend alors fin à compter de cette notification.

Lorsqu'il y a eu transfert de compétence, les arrêtés de police sont édictés par le président de l'EPCI qui en informe le ou les maires des communes concernées en leur transmettant copie de son arrêté.

Cas particulier de la métropole de Lyon

Le président du conseil de la métropole exerce les prérogatives relatives à la police de la circulation définies aux articles L. 2213-1, L. 2213-3, L. 2213-4, L. 2213-5 et L. 2213-6-1 CGCT sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans la métropole sur les routes à grande circulation.

À l'extérieur des agglomérations, il exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier des communes et de la métropole, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans la métropole sur les routes à grande circulation.

Par dérogation à l'article L. 2213-33 CGCT, il délivre aux exploitants de taxi les autorisations de stationnement sur la voie publique. L'autorisation de stationnement peut être limitée à une ou plusieurs communes situées sur le territoire de la métropole.

De leur côté, les maires des communes situées sur le territoire de la métropole exercent les prérogatives relatives à la police du stationnement définies aux articles L. 2213-2, L. 2213-3, L. 2213-3-1 et L. 2213-6 sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur des agglomérations et sur les voies du domaine public routier des communes et de la métropole à l'extérieur des agglomérations.

Ils doivent cependant transmettre pour avis au président du conseil de la métropole leurs projets d'actes réglementaires en matière de stationnement. Cet avis est réputé rendu en l'absence de réponse du président du conseil de la métropole dans un délai de quinze jours francs à compter de la réception de la demande d'avis (CGCT, art. L. 3642-2).

Une convention passée par une commune pour la gestion du stationnement sur la voie publique qui prévoit que les agents municipaux chargés de la constatation des infractions au stationnement payant seront mis à la disposition de la société contractant et qui fixe le nombre des emplacements de stationnement payant sur la voie publique, lequel ne peut être unilatéralement modifié par la commune que dans une certaine limite du nombre total des emplacements, confie à la société cocontractante des prérogatives de police de stationnement sur la voie publique qui ne peuvent légalement être déléguées (*Conseil d'État, 1^{er} avril 1994, Cne de Menton, n° 144152*).

Cette dernière peut toutefois déléguer l'installation et l'entretien des parcmètres, la mise en place de la signalisation et relever les droits de stationnement dans les parcmètres, sous réserve de leur remise au receveur général.

Répartition des compétences

- le **maire** (ou le président de l'EPCI après transfert), exerce ce pouvoir, pour la circulation et le stationnement, « *sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au [préfet] sur les routes à grande circulation* » (CGCT, art. L. 2213-1 à L. 2213-6) ;
À l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier communal et du domaine public routier intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet de département sur les routes à grande circulation.
- le **président du conseil départemental** exerce ce pouvoir, notamment en ce qui concerne la circulation sur les routes départementales à l'extérieur des agglomérations (CGCT, art. L. 3221-4 et 5) ;
- le **président du conseil de la métropole de Lyon** exerce ce pouvoir en ce qui concerne la circulation sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur des agglomérations (sauf sur les routes à grande circulation). À l'extérieur des agglomérations, il exerce cette police sur les voies du domaine public routier des communes et de la métropole (sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet dans la métropole sur les routes à grande circulation). Toutefois, les maires des communes situées sur le territoire de la métropole continuent d'exercer la police du stationnement sur l'ensemble des voies de communication à l'intérieur des agglomérations et sur les voies du domaine public routier des communes et de la métropole à l'extérieur des agglomérations (CGCT, art. L. 3642-2).
- le **préfet** exerce ce pouvoir :
 - sur les routes nationales à l'extérieur des agglomérations, et sur les autoroutes pour la circulation ;
 - sur certaines sections des routes à grande circulation à l'intérieur des agglomérations, lorsque la compétence du maire, en matière de circulation, lui a été transférée par décret (CGCT, art. L. 2213-1, al.3) ;
 - sur toutes les autres voies, en matière de circulation routière, en sa qualité d'autorité de police générale dans le département, lorsqu'il prend des mesures relatives au bon ordre et à la sécurité publique dont le champ d'application excède le territoire d'une commune (C. route, art. R. 411-5) (comme la réglementation des véhicules de transports de matières dangereuses) ;
 - sur toutes les autres voies pour la circulation, par substitution de l'autorité normalement compétente - maire (CGCT, art. L. 2215-1) ou président du conseil départemental (art. L. 3221-5) - en cas de carence et après mise en demeure restée sans effet (C. route, art. R. 411-5).

Toutefois, le préfet peut, dans le cas où il n'y aurait pas été pourvu par le président de l'EPCI à fiscalité propre ou du conseil de la métropole de Lyon et après mise en demeure restée sans résultat, exercer les attributions en matière de police de la circulation et du stationnement. Les frais afférents aux mesures prises par le préfet sont alors à la charge de l'EPCI ou de la métropole.

Le maire peut également, en cas d'urgence justifiée par un péril grave et imminent, exercer son pouvoir de police générale de l'ordre public sur les voies départementales et nationales, à l'intérieur comme à l'extérieur des agglomérations (CGCT, art. L. 2212-2).

Les règles de circulation concernant les agglomérations, les aires piétonnes, les arrêts et stationnements, les bandes et pistes cyclables, les bandes d'arrêt d'urgence, les bretelles de raccordement autoroutière, les carrefours à sens giratoire, la chaussée, les voies de circulation et les zones 30 « *sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante* » (C. route, art. R. 411-3) (Sur l'articulation des compétences entre commune et communauté urbaine en matière de création de piste cyclable et de signalisation, v. CAA Marseille, 15 déc. 2009, Ville de Marseille, req. n° 09MA00773. Sur les conditions de sécurité de la circulation sur ces pistes, v. CAA Marseille, 24 oct. 2014, Assoc. "Vélo-en-Têt", req. n° 12MA04902).

Objets

Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :

- interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;

À compter du 1^{er} juillet 2015 et jusqu'au 1^{er} janvier 2017, le maire d'une commune située dans une zone pour laquelle un plan de protection de l'atmosphère a été adopté peut, par arrêté motivé, étendre à l'ensemble des voies de la commune l'interdiction d'accès à certaines heures prise sur le fondement du 1^o de l'article L. 2213-2 CGCT (*possibilité d'interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou de réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules*) à l'encontre des véhicules qui contribuent significativement à la pollution atmosphérique.

Cet arrêté fixe la liste des véhicules concernés et celle des véhicules bénéficiant d'une dérogation à cette interdiction d'accès (Loi n° 2015-992 du 17 août 2015, art. 49).

Par ailleurs, en cas de mauvaise qualité de l'air, le maire peut réduire la vitesse de circulation en dessous des limites prévues par le code de la route sur tout ou partie des voies de l'agglomération (sur la répartition des compétences en fonction des voies concernées, v. circ. du 24 novembre 2015 relative à la limitation de vitesse sur autoroute pour des motifs de qualité de l'air).

- réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ;
- réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article L.241-3-2 du code de l'action sociale et des familles (carte de stationnement pour personnes handicapées) et aux véhicules bénéficiant du label « autopartage » (CGCT, art. L.2213-2).



Le maire peut aussi, par arrêté motivé, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route (CGCT art. L.2213-1-1).

Il peut également :

- instituer, à titre permanent ou provisoire, pour les véhicules affectés à un service public et pour les besoins exclusifs de ce service et, dans le cadre de leurs missions, pour les véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, des stationnements réservés sur les voies publiques de l'agglomération ;
- réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation et le stationnement des transports publics de voyageurs et des taxis ainsi que des véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, dans le cadre de leurs missions et l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises (CGCT, art. L.2213-3).

Il peut aussi, par arrêté motivé :

- interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques. Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour

assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels (CGCT, art. L.2213-4).

- interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies aux véhicules de transport de matières dangereuses visées par la directive 82/501 du conseil du 24 juin 1982 concernant les risques d'accidents majeurs de certaines activités industrielles et de nature à compromettre la sécurité publique (CGCT, art. L.2213-5).

[NB : Cette directive a été abrogée et remplacée par la directive n° 96/82 du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses abrogée et remplacée le 1^{er} juin 2015 par la directive n° 2012/18 du 4 juillet 2012 relative aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses. Il convient désormais de s'y référer s'agissant des matières dangereuses en cause, nonobstant le fait que le CGCT n'a pas été mis à jour sur ce point].

Le maire peut enfin :

- délivrer des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique et autres lieux publics, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation et la liberté du commerce (CGCT, art. L.2213-6).
- soumettre au paiement d'un droit l'accès des personnes à certaines voies ou à certaines portions de voies ou à certains secteurs de la commune à l'occasion de manifestations culturelles organisées sur la voie publique, sous réserve de la desserte des immeubles riverains et dans la limite de deux fois par an (CGCT, art. L. 2213-6-1).

Ces compétences peuvent être pareillement exercées par le président du conseil départemental comme par le préfet sur les voies relevant de leurs compétences.

L'exercice par le maire de ses compétences en matière de stationnement doit cependant tenir compte de certaines restrictions, telles qu'elles ont été instituées par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II » et modifiées par la loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales.

Ainsi, lorsqu'une commune est membre d'une métropole, d'une communauté urbaine ou d'une communauté d'agglomération compétente en matière de voirie dont le territoire est couvert par un plan de déplacements urbains ou membre d'une communauté de communes compétente en matière de voirie dont le territoire est couvert par un plan de déplacements urbains, « le stationnement des véhicules à moteur est soit interdit, soit réservé à des catégories particulières de véhicules, ou limité dans le temps, ou soumis à

Il comporte des dispositions relatives à la propreté des voies et des espaces libres, comme le balayage des voies publiques et les abords des chantiers (art. 99-1 s.) et des dispositions relatives à la salubrité des voies privées (art. 100-1 s.).

Riverain – Propriétaire ou ayant-droit dont le bien immobilier est situé au droit du **domaine public routier**.

Route à grande circulation – Routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste en est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies (*C.route, art. L. 110-3*). V. décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, modifié notamment par le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 (*JO 2 juin 2010*) et le décret n° 2016-762 du 8 juin 2016 (*JO 10 juin 2016*).

Rue – Voie publique située en agglomération, qui est bordée en tout ou partie d'immeubles et qui donne accès à des activités riveraines. Elle est caractérisée par le partage de l'espace entre les différents usagers.

T

Transfert – Procédure d'intégration à titre gratuit d'une **voie privée** ouverte à la circulation publique dans le **domaine public** communal.

Trottoir – Partie latérale d'une voie publique, spécialement aménagée pour la circulation des piétons et réservée à cette fin, nonobstant des aménagements compatibles avec cette circulation (dépôts de déchets, aires de stationnement pour cycles, terrasses de restaurant...).

Elle est séparée des autres parties de la voie publique par des éléments identifiables par tous les usagers.

V

Voie privée – Voie appartenant à une ou plusieurs personnes privées, réservée à la circulation des véhicules et des personnes qu'elles autorisent. Cette voie bénéficie de plein droit d'un débouché sur la voie publique, tout conducteur étant toutefois tenu de respecter les règles de priorité sur cette voie, à l'entrée comme à la sortie de celle-ci.

Si la voie privée est ouverte à la circulation publique, les règles du code de la route s'y appliquent, ainsi que les pouvoirs de police du maire.

L'ouverture à la circulation publique d'une voie privée située dans un ensemble d'habitations peut fonder un transfert de plein droit et gratuit dans le domaine public routier de la commune.

Voie propre – Voie réservée à un ou plusieurs types de véhicules donnés, délimitée à cette fin par une ligne continue ou un obstacle continu quelconque (terre-plein...) qui la sépare des autres voies de circulation.

Voie publique – Voie appartenant à une personne publique et affectée à la circulation publique générale, ou à la circulation de certains types de véhicules. Sa distinction avec la **voirie** est purement formelle, qui tient pour l'une à son approche par le code de la route et, pour l'autre, par le code de la voirie routière.

Voirie routière – Ensemble des voies de communication affectées à la circulation publique, constitué de la chaussée sur laquelle s'effectue la circulation ainsi que de toutes les dépendances nécessaires à son usage, son aménagement et sa conservation (accotements, trottoirs, aires de stationnement, éclairage, signalisation...).

Z

Zone 30 – Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.

La vitesse des véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable (*C. route, art. R. 110-2*).

Zone à circulation restreinte – Zone à l'intérieur de laquelle le maire ou le président de l'EPCI à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation peuvent, sauf dérogation motivée, fixer des mesures de restriction de circulation pour certaines catégories de véhicules en fonction de leur nature et de leur usage en vue de lutter contre la pollution atmosphérique (*CGCT, art. L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 et C. route, art.R. 411-19-1*).

Zone de rencontre – Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers, à l'intérieur de laquelle les piétons sont autorisés à se déplacer sur toute la largeur de la chaussée sans y stationner et sont prioritaires sur les véhicules.

La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable (*C. route, art. R. 110-2*).

paiement, sur les voies publiques supportant la circulation de véhicules assurant un service régulier de transport public et sur les trottoirs adjacents à ces voies lorsque ces mesures sont nécessaires pour faciliter la circulation de ces véhicules ou l'accès des usagers au service» (CGCT, art. L.2213-3-1).

Articulation des compétences de police entre elles

Comme le précise l'article R.411-8 du code de la route :

- Le préfet, le président du conseil exécutif de Corse, le président du conseil départemental et le maire peuvent prescrire, dans la limite de leurs pouvoirs, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige.

Le maire peut ainsi interdire la circulation des poids-lourds d'un certain tonnage sur certaines voies de cette agglomération dès lors que le passage de ces véhicules mettrait en danger la sûreté et la sécurité de la population, notamment par l'intensité des vibrations et son incidence sur la solidité des immeubles riverains.

Ou réglementer la circulation, compte tenu de « *la configuration particulière et la faible largeur des rues du centre-ville, notamment, de celles aménagées en aires piétonnes, [et de] la forte fréquentation de ces voies par les piétons, [et des] troubles occasionnés par la circulation et le stationnement des véhicules, tant pour la sécurité et la tranquillité des usagers et des riverains, que pour l'accès des véhicules de secours et de ceux des résidents* » (CAA Nantes, 5 juin 2007, SARL RIB, req. n° 06NT00502).

- Le préfet et le maire peuvent également fonder leurs décisions sur l'intérêt de l'ordre public, et imposer ainsi un itinéraire de substitution à certains véhicules en raison des dangers qu'ils peuvent présenter pour la sécurité de la population (CAA Nantes, 11 mai 2004, Unicem Normandie et al., req. n° 01NT00415), sous réserve des impératifs de la défense nationale, qui sont « *de nature à limiter les pouvoirs de police* » de l'autorité compétente (CE, 15 mars 1996, Cne de Busy, req. n° 113884).

Cependant, lorsque ces mesures intéressent la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation, les arrêtés du président du conseil départemental ou du maire ne peuvent être pris qu'après avis du préfet.

Signalisation

L'article R. 411-25 du code de la route prévoit que « *Le ministre chargé de la voirie nationale et le ministre de l'intérieur fixent par arrêté conjoint publié au Journal officiel de la République française les conditions dans lesquelles est établie la signalisation routière pour signifier une prescription de l'autorité investie du pouvoir de police ou donner une information aux usagers. Les dispositions réglementaires prises par les autorités compétentes en vue de compléter celles du présent code et qui, aux termes de l'arrêté prévu au premier alinéa, doivent faire l'objet de mesures de signalisation, ne sont opposables aux usagers que si lesdites mesures ont été prises* ».

Le régime de la signalisation a été fixé par l'arrêté du 24 novembre 1967 (et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 7 juin 1977 régulièrement mise à jour et toujours applicable) relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, et modifié notamment par les arrêtés du 6 décembre 2011 (BO MEDDTL n° 2011/24, 10 janv. 2012), du 22 décembre 2014 relatif à la création de la signalisation du service de recharge des véhicules électriques (JO 28 décembre 2014), du 11 juin 2015 relatif à la création d'un panneau de signalisation sens interdit sur fond jaune vif (JO 20 juin 2015) et du 8 janvier 2016 relatif à la signalisation du covoiturage (JO 17 janv. 2016).

D'autre part, l'instruction interministérielle n° 81-85 du 23 septembre 1981, toujours en vigueur, définit quant à elle la répartition des charges financières afférentes à la fourniture, la pose, l'entretien, l'exploitation, le remplacement et, éventuellement, la suppression des dispositifs de signalisation routière.

On peut cependant s'interroger sur l'opposabilité de cette instruction : « *en application des dispositions de l'article 2 du décret n° 2008-1281 du 8 décembre 2008, une circulaire signée avant le 1^{er} mai 2009 et ne figurant pas sur le site relevant du Premier ministre créé en application de l'article 1^{er} de ce décret, est réputée abrogée. Sa mise en ligne sur ce même site à une date postérieure au 1^{er} mai 2009 ne saurait avoir pour effet de la remettre en vigueur* » (V. C. relations public et administration, art. R. 312-8 et Conseil d'État, 23 févr. 2011, Assoc. La Cimade, n° 334022). Il faut également tenir compte du régime de la décentralisation qui impose que le principe de cette répartition soit préalablement fixé par une loi et ses modalités définies par un décret ou un arrêté.

Cas particuliers

Aires piétonnes

Il appartient à l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation :

- de déterminer le périmètre des aires piétonnes ;
- de fixer les règles de circulation à l'intérieur de ce périmètre (*C. route, art. R.411-3*).



Zones de rencontre

Le périmètre des zones de rencontre et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation :

- après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée ;
- et
- après avis conforme du préfet, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation (*C. route, art. R.411-3*).



Les règles de circulation sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante.

Zones 30

Le périmètre des zones 30 et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation :

- après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée ;
- et
- après avis conforme du préfet, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation.



Les règles de circulation sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante.



Centre bourg de Bourg d'Oisans (38)

Source : ATTF

Zone à circulation restreinte

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte autorise le maire ou le président de l'EPCI à fiscalité propre disposant du pouvoir de police de la circulation à créer, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'EPCI, des « zones à circulation restreinte » dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision.

L'inclusion de voies du domaine public routier national ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à circulation restreinte est subordonnée à l'accord, respectivement, du préfet de département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer (*CGCT, art. L.2213-4-1*).

L'arrêté instituant la zone définit « les mesures de restriction de circulation applicables » en cohérence avec les objectifs de diminution des émissions fixés par le plan de protection de l'atmosphère et « détermine les catégories de véhicules concernés ». Les véhicules qui circulent sur cette zone doivent faire l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique (Sur le certificat dit Crit'air, v. *Décr. n° 2016-858 du 29 juin 2016 relatif aux certificats qualité de l'air : JO 30 juin 2016, @ n°1 et Arr. 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route : JO 23 juin 2016, @ n°12*).

Le décret n° 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte (*JO 29 juin 2016*) précise les modalités d'application de ce dispositif :

- le contenu de l'étude justifiant la création de la zone ;
- les catégories de véhicules, y compris de transport collectif de personnes, dont la circulation dans une zone à circulation restreinte ne peut être interdite (notamment les véhicules des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées, véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions...) ;
- les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées par le maire ou par le président de l'EPCI à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation (*CGCT, art. R. 2213-1-0-1*).

Il précise également les sanctions applicables à la circulation et au stationnement réalisés en violation des restrictions applicables dans cette zone (*C. route, art. R. 411-19-1*).

Covoiturage et autopartage

Le covoiturage désigne « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ». Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux (C. transport, art. L. 3132-1). Les véhicules particuliers utilisés en covoiturage peuvent bénéficier de conditions de circulation privilégiées « dans des conditions fixées par l'autorité chargée de la police de la circulation ».

L'autopartage désigne « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée » (C. transports, art. L. 1231-14). Les autorités compétentes pour organiser la mobilité « peuvent délivrer un label "autopartage" aux véhicules affectés à cette activité ». Le code de transports n'a cependant pas prévu que ces véhicules puissent bénéficier de conditions particulières de circulation ou de stationnement de la part de l'autorité chargée de la police de la circulation. Leur spécificité et leur identification devraient cependant justifier l'édiction de telles conditions, sans rupture d'égalité devant la loi.

Organisation de la circulation aux intersections

Le code de la route organise la répartition des compétences en ce qui concerne les intersections (art. R.411-7).

Ainsi, les intersections dans lesquelles le passage des véhicules est organisé par une signalisation spéciale ou par des feux de signalisation lumineux, sont désignées :

- **en agglomération**, par arrêté du maire ou, pour les routes à grande circulation, par arrêté conjoint du préfet et du maire ;
- **hors agglomération** :
 - par arrêté du préfet pour les intersections de routes appartenant à la voirie nationale,
 - par arrêté du président du conseil départemental pour les intersections de routes départementales,
 - par arrêté du maire pour les intersections de routes appartenant à la voirie communale,
 - par arrêté conjoint du préfet et du président du conseil départemental ou du maire lorsqu'il s'agit d'une intersection formée par une route nationale et une route départementale non classée à grande circulation ou une route relevant de la voirie communale, et par arrêté conjoint du président du conseil départemental et du maire lorsque l'intersection est formée par une route départementale non classée à grande circulation et une route appartenant à la voirie communale.

Lorsqu'il porte sur une route classée à grande circulation, l'arrêté préfectoral comporte, en outre, le plan de gestion des feux de signalisation lumineux de l'ensemble de l'itinéraire ou, s'agissant d'un carrefour isolé, la synchronisation des feux de signalisation lumineux.

L'autorité compétente doit cependant être attentive aux conditions de circulation sur la voie. Ainsi, à propos de la décision du maire d'implanter un panneau « stop » avec matérialisation horizontale et pré-signalisation sur une route départementale, une juridiction a pu considérer que « la route départementale où est implanté le panneau "stop" est utilisée chaque jour par 2 300 véhicules alors que la rue Ferré ne dessert qu'un quartier d'habitation ; qu'il ressort par ailleurs des pièces du dossier et notamment des photographies produites, comme l'a relevé l'avis "très réservé" émis par le président du conseil départemental, que le panneau litigieux, situé en sortie de courbe, pourrait "surprendre les automobilistes" ; qu'en outre, d'autres mesures permettraient de limiter la vitesse à l'entrée de l'agglomération ; que, dès lors, l'arrêté litigieux est entaché d'erreur d'appréciation » (CAA Douai, 14 déc. 2006, Cne de Biache Saint Vaast, req. n° 06DA00649).

Comme le précise le code des transports : « Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier sont rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement prévues par le plan de déplacements urbains, dans les délais qu'il fixe » (art. L.1214-5) et « Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité sont compatibles ou rendues compatibles avec le plan de déplacements urbains » (art. L. 1214-6).

Par ailleurs, « Les actes pris au titre de la police du stationnement et de la circulation, ainsi que les actes et décisions relatifs à la voirie et à la gestion du domaine public routier sont compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions du plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de déplacements urbains » (C. urbanisme, art. L. 152-8).

Expérimentations sur la voie publique

La circulation à des fins expérimentales d'un véhicule à délégation partielle ou totale de conduite sur une voie ouverte à la circulation publique est subordonnée à une autorisation accordée par le ministre chargé des transports après avis du ministre de l'intérieur, s'il y a lieu après avis du gestionnaire de la voirie, de l'autorité compétente en matière de la police de la circulation et de l'autorité organisatrice des transports concernés (ord. n° 2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques). Ce dispositif doit être précisé par décret et arrêté.

Définition

La police de la conservation des voies publiques est une police spéciale qui tend à préserver l'intégrité matérielle du domaine public routier et son usage. Elle est exercée par le gestionnaire de la voirie, soit le maire pour les voies communales, le président de l'EPCI et de la métropole de Lyon pour les voies d'intérêt communautaire et métropolitaines, le président du conseil départemental pour les voies départementales et le préfet pour les voies nationales.

Sanctions

Les infractions à la police de la conservation constituent des contraventions de voirie qui sont poursuivies devant la juridiction judiciaire.

Seront punis d'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe ceux qui :

- 1° Sans autorisation, auront empiété sur le domaine public routier ou accompli un acte portant ou de nature à porter atteinte à l'intégrité de ce domaine ou de ses dépendances, ainsi qu'à celle des ouvrages, installations, plantations établis sur ledit domaine ;
- 2° Auront dérobé des matériaux entreposés sur le domaine public routier et ses dépendances pour les besoins de la voirie ;
- 3° Sans autorisation préalable et d'une façon non conforme à la destination du domaine public routier, auront occupé tout ou partie de ce domaine ou de ses dépendances ou y auront effectué des dépôts ;
- 4° Auront laissé écouler ou auront répandu ou jeté sur les voies publiques des substances susceptibles de nuire à la salubrité et à la sécurité publiques ou d'incommoder le public ;
- 5° En l'absence d'autorisation, auront établi ou laissé croître des arbres ou haies à moins de deux mètres de la limite du domaine public routier ;
- 6° Sans autorisation préalable, auront exécuté un travail sur le domaine public routier ;
- 7° Sans autorisation, auront creusé un souterrain sous le domaine public routier (C. voirie routière, art. R. 116-2).

Les sanctions pénales relatives aux atteintes au domaine public routier sont prescrites par l'écoulement d'un délai d'une année à compter de l'atteinte au domaine (et non à compter de la constatation de l'atteinte) en raison de leur caractère d'infraction contraventionnelle tandis que la remise en état du domaine public routier est imprescriptible : il est donc possible d'imposer à tout moment et à toute époque la remise en état du domaine public à la personne qui lui a porté atteinte, sans que celle-ci puisse se prévaloir d'une quelconque prescription.

Cette situation résulte de l'article L.3111-1 du code général de la propriété des personnes publiques aux termes duquel :

« Les biens des personnes publiques (...) qui relèvent du domaine public, sont inaliénables et imprescriptibles ».

Et de sa combinaison avec l'article R.116-2 du code de la voirie routière, selon lequel :

« Seront punis d'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe [1 500 euros au plus] ceux qui : 1°. Sans autorisation, auront empiété sur le domaine public routier ou accompli un acte portant ou de nature à porter atteinte à l'intégrité de ce domaine ou de ses dépendances, ainsi qu'à celle des ouvrages, installations, plantations établis sur ledit domaine ».

Ce que la jurisprudence a confirmé dans des termes non équivoques :

« La prescription de l'action publique ne s'applique pas, en raison de l'imprescriptibilité du domaine public, à la réparation des dommages causés au domaine public » et « l'inertie administrative antérieure ou son retard à poursuivre ne saurait constituer une faute, et qu'en tout état de cause l'imprescriptibilité du domaine public s'oppose à toute forme de prescription acquisitive » (CAA Marseille, 16 déc. 2003, req. n°02MA01118).



Photo : ATTF

L'obligation de remise en état du domaine ne s'éteint pas par prescription, quel que soit le délai écoulé.

Les autorités compétentes au titre de la police de la conservation délivrent, sur les voies relevant de leur compétence, les permissions de voirie, c'est-à-dire les occupations qui correspondent à des ouvrages qui ont une emprise sur le domaine public routier et modifient l'assiette du domaine occupé.

Elles doivent être compatibles avec l'affectation de la voie à la circulation routière et le domaine doit être remis en l'état à l'issue de l'autorisation.

Cas particulier

Le président du conseil de la métropole exerce la police de la conservation sur les voies du domaine public routier de la métropole de Lyon (CGCT, art. L. 3642-1, I, 6°).

Contributions spéciales

Il peut être demandé aux entrepreneurs et aux propriétaires riverains des routes communales et départementales une contribution spéciale lorsque leurs véhicules, en empruntant ces voies, entraînent une dégradation anormale de la chaussée (C. voirie routière, art. L.131-8 [département] et L.141-9 [commune])(pour application, CAA Douai, 31 mars 2015, Sté Tereos France - Union de coopératives agricole, req. n° 14DA00316).

Ces contributions peuvent être acquittées en argent ou par prestation en nature. Elles peuvent faire aussi l'objet d'un abonnement.

À défaut d'accord amiable, elles sont réglées annuellement par les tribunaux administratifs sur la demande des communes et départements, après expertise, et recouvrées comme en matière d'impôts directs.



Source : Cerema

Exemple de permission de voirie (panneau publicitaire)

Le cas de la collecte des déchets sur la voie publique

Compétences

Selon l'article L.2224-16 CGCT, « *Le maire peut régler la présentation et les conditions de la remise des déchets en fonction de leurs caractéristiques. Il peut notamment fixer les modalités de collectes sélectives et imposer la séparation de certaines catégories de déchets* ».

Transfert de compétences

Selon l'article L.5211-9-2, I, al. 2 CGCT, lorsqu'un EPCI à fiscalité propre est compétent en matière d'élimination des déchets ménagers, les maires des communes membres de celui-ci transfèrent au président de cet établissement les attributions de police lui permettant de réglementer cette activité.

Il peut, dans le cadre de ce pouvoir, établir des règlements de dépôts et de collecte sur la voie publique et doit les transmettre pour information aux maires des communes concernées dans les meilleurs délais.

L'exécution de ses décisions est assurée par les agents de police municipale et des agents spécialement assermentés.

Dans le cas des autres groupements de communes compétents en matière d'élimination des déchets, le transfert de compétences au président du groupement est facultatif.

Métropole de Lyon

La métropole de Lyon exerce de plein droit, en lieu et place des communes situées sur son territoire, en matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie, la gestion des déchets ménagers et assimilés (CGCT, art. L. 3641-1).

Sanctions

Le décret du 25 mars 2015 relatif à l'abandon d'ordures et autres objets (JO - 27 mars 2015) a renforcé les sanctions liées au dépôt de déchets et autres matériaux sur la voie publique en violation de la réglementation en matière de collecte des ordures (horaire de collecte, tri préalable...) ainsi qu'à l'abandon sur la voie publique sans autorisation, d'ordures, déchets, matériaux ou autres objets et à la formation d'obstacles qui entravent ou diminuent la liberté ou la sûreté de passage sur la voie publique (C. pén., art. R. 632-1 et s.).

Tableau récapitulatif

	Voie communale	Voie intercommunale	Voie départementale	Voie nationale
Police générale de l'ordre public *	Maire Préfet, <i>si mesure excède le territoire communal ou si carence du maire</i>	Maire Préfet, <i>si mesure excède le territoire communal ou si carence du maire</i>	Maire Préfet, <i>si mesure excède le territoire communal ou si carence du maire</i> Hors agglo. : Pdt conseil départemental pour l'élagage	Maire Préfet, <i>si mesure excède le territoire communal ou si carence du maire</i>
Police spéciale circulation *	Hors agglo. : Maire ou Pdt conseil métropole, <i>si commune membre (sauf compétence préfet si classée à grande circulation)</i> En agglo. : Maire ou Pdt conseil métropole, <i>si commune membre</i>	Maire Pdt EPCI à fiscalité propre, <i>si compétence transférée</i> et Pdt conseil métropole de Lyon, <i>quand commune membre, information du maire quand mis en œuvre</i> Préfet, <i>par substitution en cas de carence</i>	Hors agglo. : Pdt conseil départemental En agglo. : Maire ou Pdt conseil métropole *** Préfet, <i>si section de route à grande circulation</i>	Hors agglo. : Préfet En agglo. : Maire ou Pdt conseil métropole ** <i>(sauf section de route à grande circulation si transfert au préfet par décret)</i>
Police spéciale stationnement *	Maire après avis Pdt conseil métropole, <i>si commune membre</i>	Maire <i>(et si commune membre métropole de Lyon, après avis Pdt conseil métropole)</i> Pdt EPCI à fiscalité propre, <i>si compétence transférée et information du maire quand mis en œuvre</i> ou Préfet, <i>par substitution en cas de carence</i>	Hors agglo. : Pdt conseil départemental En agglo. : Maire ***, <i>mais si membre d'une métropole, après avis du Pdt conseil métropole</i>	Hors agglo. : Préfet En agglo. : Maire ** <i>(sauf section de route à grande circulation si transfert au préfet par décret)</i>
Permission de voirie **	Maire Pdt EPCI / Pdt conseil métropole de Lyon, <i>si transfert de gestion de la voie (après avis du Maire)</i>	Hors agglo. : Pdt EPCI / Pdt conseil métropole de Lyon En agglo. : Pdt EPCI / Pdt conseil métropole de Lyon <i>(après avis du Maire)</i>	Hors agglo. : Pdt conseil départemental En agglo. : Pdt conseil départemental <i>(après avis du Maire)</i>	Hors agglo. : Préfet En agglo. : Préfet <i>(après avis du Maire)</i>
Permis de stationnement **	Maire	Pdt EPCI / Pdt conseil métropole de Lyon	Hors agglo. : Pdt conseil départemental En agglo. : Maire	Hors agglo. : Préfet En agglo. : Maire
Police de la conservation	Maire	Pdt EPCI / Pdt conseil métropole de Lyon	Pdt conseil départemental	Préfet
Police spéciale collecte déchets *	Maire ou Pdt EPCI à fiscalité propre ou du groupement de collectivités territoriales, <i>quand transfert de compétence (et information du maire quand mis en œuvre pour EPCI)</i> ou Pdt conseil métropole de Lyon	Maire ou Pdt EPCI à fiscalité propre ou du groupement de collectivités territoriales, <i>quand transfert de compétence (et information du maire quand mis en œuvre pour EPCI)</i> ou Pdt conseil métropole de Lyon	Maire ou Pdt EPCI à fiscalité propre ou du groupement de collectivités territoriales, <i>quand transfert de compétence (et information du maire quand mis en œuvre pour EPCI)</i> ou Pdt conseil métropole de Lyon	Maire ou Pdt EPCI à fiscalité propre ou du groupement de collectivités territoriales, <i>quand transfert de compétence (et information du maire quand mis en œuvre pour EPCI)</i> ou Pdt conseil métropole de Lyon

(*) Sur les voies publiques ou voies privées ouvertes à la circulation publique.

(**) Sur les voies publiques.

(***) Après avis du préfet si la voie est classée à grande circulation.

Ce document a été réalisé avec l'aimable autorisation et sur la base des chartes éditées dans le Maine et Loire en 2013, l'Ille et Vilaine en 2013 et la Haute-Saône en 2015, Marion Meunier - Crédit photos / Chambre d'agriculture Maine et Loire / Conseil Départemental Maine et Loire / Union des CUMA Maine et Loire. Avec l'autorisation du CEREMA, fiche n°1 "la répartition des compétences de police sur les voies publiques".
Département de la Vienne

Les signataires

Poitiers le 17/02/2017

Le Président du Département de la Vienne



Le Président de l'Association des Maires de la Vienne



Le Président de la Chambre d'Agriculture de la Vienne





Département de la Vienne

■ lavienne86.fr

Tél : 05 49 55 66 00



L'Association des Maires de la Vienne

www.adm86.fr

05 49 00 60 00



Chambre d'Agriculture de la Vienne

www.vienne.chambagri.fr

05 49 44 74 74

