

CHAPITRE 2 - LA SÛRETÉ ET LES COMMODITÉS PUBLIQUES

Section 1 - La police de la circulation et du stationnement

Chaque individu a le droit d'aller et de venir à son gré et de se déplacer. L'exercice de cette liberté n'exclut cependant pas toute réglementation. L'objet même de la police de la circulation et du stationnement est de réglementer cette liberté pour qu'elle soit effective pour tous. La police de la circulation s'applique à l'ensemble des usagers des voies ouvertes à la circulation publique, c'est-à-dire essentiellement les véhicules automobiles, mais aussi les autres catégories d'usagers (les piétons, les cyclistes, les animaux). Cette police vise des objectifs de sécurité et de tranquillité publiques et parfois de salubrité publique. La circulation et le stationnement sont des compétences concurrentes entre les différentes autorités publiques qui disposent du pouvoir réglementaire : le Premier ministre, les ministres, le préfet, le président du conseil départemental et le maire. L'imbrication des compétences entre ces diverses autorités n'est pas sans soulever de sérieuses difficultés donnant lieu à un contentieux important.

I - LES RÈGLES FONDAMENTALES RÉGISSANT LA POLICE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT

Les usagers des voies ouvertes à la circulation publique ont droit au respect, par l'autorité chargée de la police de la circulation, des libertés publiques fondamentales telles que reconnues par les lois et les principes généraux du droit : la liberté individuelle d'aller et venir, la liberté du commerce et de l'industrie ou l'égalité des citoyens devant la loi. A défaut, les mesures de police pourront être déclarées illégales par le juge.

La liberté individuelle d'aller et venir. Il s'agit de la liberté d'aller et de venir, qui se confond avec la liberté de circuler sur les voies publiques. La liberté de circulation et de stationnement doit pouvoir s'exercer sur les voies ouvertes à la circulation publique. Les interdictions générales et absolues présentent un caractère abusif et sont illégales.

La liberté du commerce et de l'industrie. La réglementation de la circulation et du stationnement ne doit pas avoir pour effet d'entraver l'exercice d'une profession et en aucun cas de la soumettre à autorisation préalable. Les mesures de l'autorité de police doivent être adaptées aux circonstances et ne doivent pas être générales et absolues.

L'égalité devant la loi. L'autorité de police ne peut accorder un traitement de faveur à certains administrés pour quelque motif que ce soit. Mais, compte tenu des nécessités de la circulation, le juge interprète ce principe de manière large, surtout en matière de stationnement. En principe, la circulation sur les voies publiques est également gratuite mais ce principe ne fait pas obstacle au stationnement payant et à la fixation de tarifs différents pour un même service rendu à diverses catégories d'usagers dès lors qu'il existe entre les usagers des différences de situation appréciables ou qu'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service commande cette mesure (CE, 10 mai 1974, *Denoyez et Chorques*, n° 88032, 88148, Lebon p. 141).

II - LA COMPÉTENCE TERRITORIALE DU MAIRE

La compétence du maire résulte de son pouvoir de police générale et de textes spécifiques à la circulation et au stationnement (art. L 2213-1 à L 2213-6-1 et R 2213-1 du CGCT ; art. L 411-1 à L 411-7 et R 411-1 à R 411-9 du code de la route). En application de l'article L 2213-1 du 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 représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. A 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 représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. Les conditions dans lesquelles le maire exerce la police de la circulation sur les routes à grande circulation sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

En application de l'article R 411-2 du code de la route, les limites des agglomérations sont fixées par arrêté du maire. Par conséquent, les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération doivent être placés à l'endroit exact de ces limites, telles qu'elles sont définies par l'arrêté municipal. Le code de la route définit, dans son article R 110-2, l'agglomération comme étant un espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet

le long de la route qui le traverse ou qui le borde. Les panneaux indiquant ces entrées et sorties sont implantés aux limites de l'agglomération.

Par ailleurs, l'article L 411-6 du code de la route réserve aux seules autorités chargées des services de la voirie le droit d'implanter les panneaux de signalisation routière.

Sur les espaces affectés au service public ferroviaire, à l'exclusion des dépendances du domaine public communal (CE, 6 juin 2001, *commune de Vannes*, n° 199674, Lebon p. 256) ainsi que sur les aérodromes et les installations aéronautiques (art. L 213-2 du code de l'aviation civile), le préfet est seul compétent au titre de son pouvoir de police spéciale et non le maire au titre de son pouvoir de police générale.

A - A l'intérieur des agglomérations

Le maire ayant la police des routes nationales et départementales et des voies de communication à l'intérieur des agglomérations, il est également compétent pour accorder des permis de stationnement sur ces mêmes voies et sur les autres lieux publics. Ainsi, l'installation d'une terrasse de café sur le terre-plein d'une route nationale, dès lors qu'elle ne modifie pas l'assiette de ladite voie, n'implique pas la délivrance d'une permission de voirie de la compétence du préfet mais d'un simple permis de stationnement de la compétence du maire (CE, 14 juin 1972, *Elkoubi*, n° 83682, Lebon p. 436). De même, les pouvoirs du maire ne lui permettent pas de décider, fût-ce dans un but de sécurité, d'apporter des modifications dans l'assiette des voies départementales sans l'accord du président du conseil départemental (CE, 29 juillet 1994, *commune de Magalas*, n° 123812, 123868).

La décision de procéder ou non au retrait de poteaux en bois installés en bordure d'une route départementale dans sa traversée de l'agglomération en vue de protéger la circulation des piétons le long de cette voie n'implique pas que soient apportées des modifications à l'assiette de la voie départementale. Par conséquent, elle relève de la seule compétence du maire agissant dans le cadre de ses pouvoirs de police (TA Dijon, 23 février 2006, *fédération française des motards en colère de la Côte-d'Or c/commune de Sainte-Marie-sur-Ouche*, n° 0401261, BJCL 2006, p. 344).

En application de l'article L 2213-4-1 du CGCT, pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en

cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L 222-4 du code de l'environnement, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'EPCI.

Le maire d'une commune peut, dans le cadre de son pouvoir de police de la circulation, décider de la mise en place de dispositifs de ralentissement sur toutes les routes à l'intérieur des agglomérations si ces dispositifs n'ont ni pour objet ni pour effet de modifier l'assiette de ces voies (CE avis, 3 novembre 2006, *commune de Mont-Dore*, n° 292880).

Même à l'intérieur d'une agglomération, les permissions de voirie sur le domaine public départemental n'entrent pas dans le champ d'application de l'article L 2213-1 et relèvent, en vertu de l'article L 3221-4, de la seule compétence du président du conseil départemental (CE, 15 novembre 2006, *département de Meurthe-et-Moselle*, n° 265453).

B - Hors agglomération

En dehors des agglomérations, le maire est compétent sur les voies communales dépendant du domaine public et du domaine privé de la commune. En revanche, il n'est pas compétent pour réglementer la circulation sur les routes nationales et départementales. L'arrêté par lequel un maire interdit aux poids lourds, au débouché d'un chemin rural, de tourner à gauche sur une route départementale, est pris par une autorité incompétente dès lors que cet arrêté a pour objet et pour effet de réglementer la circulation sur ladite route dans une portion située hors de l'agglomération (CE, 1^{er} mars 1993, *société Entreprise Nabrin*, n° 102785, Lebon T. 918).

Un arrêté interdisant la circulation des véhicules d'un poids supérieur à 3,5 tonnes sur l'ensemble du territoire de la commune est entaché d'incompétence, le maire réglementant ainsi la circulation sur la totalité d'un chemin départemental qui la traverse et non pas sur la seule partie de cette voie située en agglomération (TA Lille, 26 janvier 1995, *préfet du Nord et SA SGTN, LPA*, 18 juillet 1997).

C - Les routes à grande circulation

Le maire exerce la police de la circulation sur les routes à grande circulation à l'intérieur des agglomérations. Il peut donc prescrire l'enlèvement d'une enseigne lumineuse située

en bordure d'une route à grande circulation qui, par son emplacement, sa surface et son intensité lumineuse, est de nature à nuire à l'efficacité de la signalisation routière et à détourner l'attention des usagers automobilistes, en particulier la nuit (CE, 11 mai 1987, *Van Loenen*, n° 53749).

Les pouvoirs du maire sont modifiés dans deux hypothèses :

- quand des décrets en Conseil d'Etat ont transféré au préfet la police de la circulation sur certaines sections de routes à grande circulation, le maire perd alors sa compétence ;
- quand aucun décret n'a été pris à cet effet, il y a alors lieu de se référer à l'article R 411-8 du code de la route aux termes duquel « les dispositions du présent code ne font pas obstacle au droit conféré par les lois et règlements aux préfets, au président du conseil exécutif de Corse, aux présidents de conseil départemental et aux maires de prescrire, dans la limite de leurs pouvoirs, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige. Pour ce qui les concerne, les préfets et les maires peuvent également fonder leurs décisions sur l'intérêt de l'ordre public. Lorsqu'ils intéressent la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation, les arrêtés du président du conseil départemental ou du maire fondés sur le premier alinéa sont pris après avis du préfet ».

Les pouvoirs dévolus au préfet sur les routes figurant sur la liste des routes à grande circulation ne font pas obstacle au pouvoir du maire de prendre les mesures de police nécessaires dans les cas d'urgence résultant notamment de sinistres ou de périls imminents (art. R 2213-1 du CGCT).

III - LA POLICE DE LA CIRCULATION DES VÉHICULES SUR LES VOIES OUVERTES À LA CIRCULATION PUBLIQUE

En application de l'article L 2213-2 du CGCT, 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 ;
- 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 « mobilité inclusion » portant la mention « stationnement pour personnes handicapées » mentionnée à l'article L 241-3 du code de l'action sociale et des familles, aux véhicules bénéficiant d'un label « auto-partage », aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage, aux véhicules des usagers des transports publics de personnes ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L 318-1 du code de la route.

La jurisprudence reconnaît au maire la compétence en matière de police de la circulation et du stationnement sur l'ensemble des voies ouvertes à la circulation publique, sans distinction entre celles qui font partie du domaine communal et celles qui relèvent de propriétés privées, afin d'assurer la sûreté et la commodité du passage (CAA Marseille, 22 octobre 2007, n° 05MA02078 ; CE, 15 juin 1998, *commune de Clais*, n° 171786 ; CE, 9 mars 1990, n° 100734 ; CE, 29 mars 1989, n° 80063).

A - L'interdiction, à certaines heures, de l'accès à certaines voies ou réservation de cet accès à certaines catégories d'usagers

L'arrêté par lequel un maire interdit le samedi la circulation de tout véhicule dans la rue principale a été pris en vue d'assurer dans de meilleures conditions de sécurité, de commodité et d'agrément, la circulation respective des piétons et des automobilistes dans le centre de la ville ; les sujétions qui en résultent pour les riverains n'excèdent ni par leur nature ni par leur importance celles que le maire pouvait légalement leur imposer dans l'intérêt général (CE, 8 décembre 1972, *ville de Dieppe*, n° 82925, Lebon 79).

En interdisant la circulation de tous véhicules sur deux promenades du 1^{er} juillet au 30 septembre de 23 h à 7 h, le maire a entendu assurer le repos des habitants dans la zone bordée par ces voies qui comprend des hôtels de tourisme tout en créant une aire réservée aux piétons en bord de mer. Cette mesure, qui excepte expressément de l'interdiction édictée les véhicules des riverains et de leurs visiteurs et laisse toute possibilité aux autres conducteurs de traverser l'agglomération par une voie parallèle, a été prise dans le but de garantir la tranquillité publique ainsi que la sécurité et la commodité du passage sur les voies publiques et ne présente pas un caractère de généralité excessif par rapport aux fins recherchées (CE, 16 juin 1976, *ville de Menton*, n° 99566, Lebon T. 791).

L'interdiction à la circulation et au stationnement d'une rue d'une centaine de mètres et où se trouvent réunis de nombreux cinémas, brasseries et commerces est légale dès lors qu'il s'agit d'en faire un lieu de rencontre de la population qui, sans être gênée par la circulation

automobile, peut y faire des achats, choisir ses spectacles et y flâner en toute tranquillité (TA Lille, 12 janvier 1978, *Caille*, Lebon 561).

En revanche, un arrêté municipal édictant une mesure générale d'interdiction de la circulation et du stationnement dans une rue piétonne assortie seulement d'une dérogation permanente pour les riverains disposant d'un garage et d'une dérogation la nuit et en milieu de journée pour le chargement et le déchargement de marchandises et de matériel, impose aux riverains dépourvus de garage une restriction qui excède, dans les circonstances de l'espèce, celles qu'il pouvait légalement leur imposer « eu égard aux nécessités de la circulation » (CE, 3 juin 1994, *commune de Coulommiers*, n° 122655, Lebon 287).

Le libre accès des riverains à la voie publique constitue un accessoire du droit de propriété, lequel a le caractère d'une liberté fondamentale au sens de l'article L 521-2 du code de justice administrative. Il en résulte que des riverains privés de tout accès à la voie publique peuvent demander au juge des référés d'ordonner les mesures nécessaires au rétablissement de leur droit. Un arrêté interdisant la circulation des véhicules sur une voie publique doit préserver l'accès des riverains à leur propriété (CE, 14 mars 2011, *commune de Galluis*, n° 347345).

La transformation d'une rue en voie piétonnière ayant rendu les locaux d'une société qui exploitait un garage inaccessible aux voitures automobiles et ayant contraint cette société à cesser son exploitation, est à l'origine d'un préjudice spécial et anormal dont elle est fondée à demander réparation (CE, 22 juin 1983, *communauté urbaine de Bordeaux*, n° 22695).

De même, un commerce de vente et de réparation automobile et de vente de carburant devant cesser son activité du fait de l'aménagement d'un secteur piétonnier, subit un préjudice spécial et anormal de nature à engager la responsabilité de la commune, même en l'absence de faute (CE, 16 octobre 1992, *SA Garage de Garches*, n° 95152, Lebon T. 1281).

B - La réglementation de l'arrêt et du stationnement des véhicules et de la desserte des immeubles riverains

1. Les mesures intéressant tous les véhicules

a) Le stationnement interdit

Le maire peut totalement interdire le stationnement dans une rue dès lors que son étroitesse et l'intensité du trafic qu'elle connaît créent de graves difficultés de circulation

(CE, 14 mars 1973, *Almela*, n° 82970, Lebon 213). En interdisant le stationnement de tous véhicules, autres que les autocars, sur une partie de voie communale située devant une gare routière, l'autorité municipale a agi dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité de la circulation sans porter une entrave illégale à l'exercice de la profession de loueur de voitures de remise (CE, 9 juillet 1975, *époux Durand*, Lebon T. 900).

b) Le stationnement unilatéral

Lorsqu'un maire institue un stationnement unilatéral en ne prévoyant aucune possibilité de dérogation, il ne peut légalement exempter de cette réglementation deux négociants établis dans la rue et, par conséquent, il ne commet aucune illégalité en rapportant les deux autorisations de stationnement illégalement accordées (CE, 2 novembre 1960, *ville de Sidi-Bel-Abbès c/Tabet*, Lebon T. 928).

c) Le stationnement limité dans le temps

Compte tenu des difficultés de la circulation automobile, un arrêté municipal peut instituer une « zone bleue » dans l'agglomération (art. R 417-3 du code de la route). Si cette mesure ne prévoit aucune dérogation en faveur des riverains de la zone, la restriction ainsi apportée à leurs droits et les inconvénients qui en découlent pour eux dans l'exercice de leur profession ne constitue pas une atteinte qui ne fût justifiée par la nécessité d'assurer la circulation automobile dans des conditions satisfaisantes (CE, 4 décembre 1974, *Barrois*, n° 92231).

Le fait qu'un commerçant ambulant vendant des denrées alimentaires dans son véhicule ait acquitté un droit de place ne lui permet pas de contrevenir aux dispositions d'un arrêté instituant une « zone bleue » et interdisant de stationner sans disque et de façon durable (Cass. crim., 5 mars 1987, n° 86-90641).

d) Le stationnement payant

En application de l'article L 2213-6 du CGCT, le maire peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique et autres lieux publics, sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation et la liberté du commerce.

e) Le stationnement toléré sur les trottoirs

Aucune disposition du code de la route n'interdit au maire de tolérer que les voitures particulières stationnent sur certains trottoirs, terre-pleins et contre-allées. Cette mesure

est légale dès lors que, eu égard aux difficultés de la circulation automobile dans la ville en question et aux caractéristiques des trottoirs sur lesquels le stationnement a été autorisé, elle n'impose pas aux piétons des sujétions qui excéderaient celles que l'autorité de police peut leur imposer dans l'intérêt général et qu'elle réserve le droit d'accès des riverains à leurs immeubles (CE, 23 mars 1973, *association des droits du piéton*, n° 80599, Lebon 245).

L'article R 417-10 du code de la route n'interdit pas que le maire, pour des raisons de sécurité et si la configuration de la voie publique et les contraintes en résultant le rendent nécessaire, autorise le stationnement des véhicules automobiles sur une partie des trottoirs normalement dévolus à la circulation piétonnière à condition que, par un marquage au sol adéquat des emplacements autorisés, un passage suffisant soit réservé au cheminement des piétons et à leur accès aux habitations ou aux commerces riverains (CAA Nantes, 21 septembre 2018, *association Les droits du piéton en Vendée*, n° 17NT02809).

2. Les mesures n'intéressant que certains véhicules

a) Les poids lourds

Les pouvoirs du maire en matière de restrictions à la circulation de certains véhicules sont définis dans les conditions suivantes par les articles L 2213-1, L 2213-2, L 2213-4 et L 2213-5 du CGCT.

En application de l'article L 2213-1, le maire exerce la police de la circulation et du stationnement des véhicules, et notamment des poids lourds, sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication situées à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet du département sur les routes classées à grande circulation.

En application de l'article L 2213-2, le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement, d'une part interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voies ou réserver cet accès à diverses catégories d'usagers ou de véhicules, et, d'autre part, réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains. En conséquence, un maire peut interdire le stationnement des poids lourds sur une partie des voies mentionnées ci-dessus, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation. Cette interdiction doit néanmoins veiller à ne pas avoir un caractère général et absolu.

Une interdiction de stationner dans une « zone bleue » de 13 h à 19 h, sauf les dimanches et les jours fériés, édictée à l'égard des véhicules de transport dont la charge utile est supérieure à 300 kilogrammes est légale eu égard aux difficultés de circulation dans cette zone et alors même qu'elle ne comporte aucune dérogation au profit des propriétaires de tels véhicules ayant le siège de leur entreprise dans la zone en question (CE, 22 février 1961, *Lagoutte et Robin*, Lebon 135).

Mais un arrêté interdisant de façon absolue le stationnement des véhicules poids lourds sur la route nationale dans toute la traversée de la commune est illégal dans la mesure où un tel stationnement ne faisait courir aucun risque particulier ni à la circulation des véhicules ni à celle des piétons (CE, 21 janvier 1976, *commune de Saint-Benoist-sur-Vanne*, n° 95775, Lebon T. 792).

Le rétablissement de l'autorisation de stationnement des poids lourds en un point d'une route nationale a pour conséquence d'obliger les piétons qui circulaient à cet endroit à descendre sur la chaussée de la route nationale pour contourner les camions en stationnement. Le danger est d'autant plus grand qu'une école est située à proximité. Cette situation particulièrement dangereuse pour l'ordre public rend nécessaire le maintien à cet endroit de l'interdiction de stationnement des poids lourds (CE, 17 mars 1989, *commune de Villeneuve-au-Chemin*, n° 76314). Compte tenu des incertitudes concernant la solidité d'un pont, l'autorité de police peut, par mesure de sauvegarde, et alors même qu'aucun incident n'a été jusqu'alors constaté, y interdire la circulation à tout véhicule de plus de 19 tonnes (CE, 22 octobre 2003, *société Les Sablières de la Perche*, n° 242195 et 243328).

Une mesure d'interdiction faite aux poids lourds de plus de 19 tonnes d'emprunter, à l'exception des autocars et des véhicules de services publics et de secours, un chemin constituant une impasse étroite, ne permettant pas le croisement de deux véhicules de tourisme, traversée par une voie verte destinée au passage des piétons et des vélos dont le revêtement ainsi que la plate-forme à usage de parking comportent d'importantes fissures et des désordres au sol et ne permettant pas aux poids lourds d'effectuer des manœuvres, ni de faire demi-tour, ne porte pas une atteinte disproportionnée à la liberté de circulation au regard des circonstances qui l'ont motivée et du but poursuivi et le maire n'a donc pas entaché sa décision d'une erreur d'appréciation (CAA Douai, 12 mai 2015, *M. et Mme B. c/ commune de Courcelles-les-Gisors*, n° 14DA00047).

b) Les autres véhicules

Les camions citernes. « L'interdiction de livraison de carburant par camions citernes, édictée par l'arrêté litigieux, ne porte que sur une seule voie de la commune ouverte à

la circulation publique qui conduit à une gare maritime et est limitée à la saison estivale et, durant cette dernière, aux heures d'affluence (...) Eu égard aux inconvénients pour la tranquillité publique et aux risques pour la sécurité des riverains et des usagers de la voie publique résultant de la livraison de carburant sur la voie en question durant la saison estivale et aux heures d'affluence, le maire n'a, dans les circonstances de l'espèce, porté une atteinte excessive ni à l'exercice de la liberté du commerce et de l'industrie ni à la libre concurrence » (CE, 15 octobre 2004, *établissements Botti*, n° 261254).

Les cortèges de mariage. Afin de faciliter l'écoulement de la circulation automobile le samedi matin aux abords de l'hôtel de ville et l'accès des cortèges de mariage à la mairie, le maire peut légalement, ce jour-là, réserver pendant 4 heures des emplacements de stationnement aux seuls véhicules « amenant des mariages », cette mesure, prise dans l'intérêt de la circulation, n'ayant pas pour effet de créer au profit d'une catégorie de personnes ou d'intérêts privés, une situation privilégiée anormale (CE, 26 février 1969, *Chabrot et syndicat national des automobilistes*, n° 72405, Lebon 120).

Les véhicules de livraison. Les dispositions de l'article L 2213-3 du CGCT permettant l'institution de stationnements réservés sur les voies publiques pour les véhicules affectés à un service public et pour les besoins exclusifs de ce service n'ont eu ni pour objet ni pour effet de priver l'autorité de police du pouvoir de concéder des lieux de stationnement aux utilisateurs de véhicules qui servent à l'approvisionnement des halles et marchés (CE, 21 juillet 1972, *ville de Paris c/Cormier*, n° 85845, Lebon 561). L'autorité de police peut instituer des zones dites de livraison réservées aux usagers ayant à « accomplir des opérations de déchargement et notamment de livraison de marchandises de manière à éviter les difficultés que ne manquent pas d'entraîner ces opérations quand elles sont effectuées au milieu de la chaussée » (Cass. crim., 27 novembre 1991, n° 91-82457, Bull. crim. n° 442).

Les véhicules de location. Eu égard aux difficultés particulières qu'entraîne l'occupation, par des véhicules appartenant à des sociétés de location, d'un grand nombre d'emplacements sur la voie publique, le maire peut légalement interdire « le remisage sur la voie publique et ses dépendances des véhicules de location lorsqu'ils sont en attente d'affectation à un client » sans soumettre ces sociétés à des contraintes excédant celles qu'impose la nécessité d'assurer, dans des conditions satisfaisantes, la circulation et le stationnement des usagers de la voie publique (CE, 9 novembre 1990, *ville d'Angers c/société Auto 49 et autres*, n° 75055, Lebon 320 ; CE, 29 mai 2002, *sociétés ADA et SAPN*, n° 220060, Lebon T. 832). L'autorité de police excède ses pouvoirs en prescrivant la mise en fourrière des véhicules de location en attente d'affectation à un client qui stationnent sur la voie publique en violation de l'interdiction édictée. Un maire peut interdire le remisage sur la

voie publique et ses dépendances des véhicules de location lorsqu'ils sont en attente d'affectation à un client au motif que ce remisage est de nature à porter atteinte à la liberté de circulation et de stationnement (CAA Douai, 22 juin 2006, *société France cars c/ commune de Lens*, n° 05DA01515, BJCL 7/06).

Les véhicules des écoles de conduite. Les autorités de police peuvent légalement, en raison des conditions dans lesquelles les véhicules des écoles de conduite usent de la voie publique dont elles font le siège même de leur exploitation, soumettre la circulation et le stationnement de ces véhicules à des règles spéciales. Est légal, compte tenu des circonstances de temps et de lieu, un arrêté imposant un lieu de stationnement unique aux véhicules de toutes les écoles de conduite (CE, 21 octobre 1959, *Lukowiack*, Lebon p. 53). N'est pas étrangère aux nécessités du bon ordre et de la circulation la mesure de police qui fait obligation à tout exploitant d'une auto-école de disposer d'un parking dans son établissement ou à proximité immédiate (CE, 5 janvier 1968, *préfet de police c/chambre syndicale patronale des enseignants de la conduite des véhicules à moteur*, n° 67845).

Les convois routiers exceptionnels. Cette police, qui appartient au préfet (art. R 433-1 et s. du code de la route), vise des convois dont les dimensions ou le poids excèdent les limites réglementaires ; ces convois doivent faire l'objet d'une autorisation préalable donnée par le préfet du département du lieu de départ et respecter tant l'itinéraire et les horaires fixés que les normes d'éclairage et de signalisation.

3. Les cas particuliers

En application de l'article L 2213-4 du CGCT, le maire peut, 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.

L'arrêté par lequel un maire interdit le stationnement des véhicules et le déneigement complet d'un chemin a été pris pour assurer, au cours de l'hiver, la sécurité des skieurs qui utilisent cette voie comme piste de ski de fond. Ayant pour but la mise en valeur du site à des fins touristiques compte tenu de l'affluence des amateurs de sports d'hiver dans la commune, il est légal (CE, 17 juin 1992, *Midot*, n° 123305).

L'interdiction édictée par le maire, dans la zone forestière de la commune, de véhicules automobiles « 4x4 » a été prise afin d'assurer la tranquillité des promeneurs et de préserver cet espace naturel ainsi que la faune et la flore qu'il abrite en empêchant une utilisation anormale du domaine. Compte tenu de l'intérêt général qui s'attache à la préservation de ces espaces, le maire n'a pas porté une atteinte illégale au principe de liberté de circulation et n'a pas excédé les pouvoirs qu'il tient de l'article L 131-4-1 du code des communes, devenu l'article L 2213-4 du CGCT (TA Amiens, 12 mars 1996, *Dermigny c/commune de Salency*).

Est légal l'arrêté du maire interdisant la circulation de certains véhicules à moteur, en dehors des voies revêtues, dans une zone dite rouge, afin de protéger sa grande richesse floristique et faunistique et de lutter contre les phénomènes d'érosion et de dégradation (CE, 12 décembre 1997, *association les crapahuteurs de la Colombière*, n° 173231, Lebon T. 971).

La légalité d'une mesure générale d'interdiction de circulation des véhicules tout-terrain sur les chemins ruraux est subordonnée à la preuve, non apportée en l'espèce par la commune, de l'exactitude matérielle des motifs invoqués pour fonder une telle mesure d'interdiction et sur son caractère approprié eu égard aux risques invoqués de dégradation de l'état des chemins ruraux, de préservation d'espèces végétales rares ou fragiles et de sécurité des riverains (TA Cergy-Pontoise, 9 novembre 2004, *Rando Club Horizon vert*).

La partie du territoire de la commune où l'accès à divers chemins a été réglementé par l'arrêté attaqué étant pratiquement située dans son intégralité dans une zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique, le maire n'a pas excédé, compte tenu de l'intérêt général qui s'attache à la nécessité de protéger les espaces naturels sensibles de la commune, les pouvoirs qu'il tient de la loi en réglementant l'accès des véhicules à moteur de façon permanente sur les différentes voies desservant ce secteur (CAA Lyon, 10 février 2005, *Decroix*, n° 99LY01092).

Selon l'article L 2213-5, le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies aux véhicules de transport de matières dangereuses visées par la directive n° 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.

IV - LA POLICE DU STATIONNEMENT

L'article L 2213-3 du CGCT donne compétence au maire pour, par arrêté motivé :

- 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 ;
- réserver des emplacements sur la voie publique, de façon permanente ou à certaines heures, pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des taxis, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L 3132-1 du code des transports ou des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L 318-1 du code de la route. Pour des raisons liées aux conditions de circulation et à la sécurité routière, le maire peut ne pas autoriser la circulation sur ces emplacements réservés des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes.

A - Le stationnement payant des véhicules

1. La légalité du stationnement payant

Le maire est compétent pour assujettir au paiement d'une taxe les usagers des parcs de stationnement dont l'aménagement et l'exploitation peuvent être confiés à un concessionnaire (CE, 26 février 1969, *Chabrot et syndicat national des automobilistes*, n° 72406).

Le maire peut instituer une taxe de stationnement dans certaines voies du centre de la ville, à certains emplacements déterminés et à des heures et jours précisés, dès lors que la situation locale justifie l'intervention de l'autorité de police, que l'institution d'un régime de stationnement réglementé n'a pas permis de porter remède aux embarras de la circulation et que la desserte des immeubles riverains peut être assurée en dehors des emplacements où le stationnement est subordonné au paiement d'une taxe (CE, 26 février 1969, *Fédération nationale des clubs automobiles de France*, n° 73522).

L'institution du stationnement payant ne doit pas porter atteinte à la liberté d'accès aux immeubles riverains et à leur desserte. Est illégal un arrêté municipal délimitant des zones de stationnement payant sans prévoir de mesure particulière visant les conditions d'accès des riverains et de desserte des immeubles (CE, 30 juillet 1997, *commune de Dunkerque*, n° 168695, Lebon T. 972).

2. La légalité des tarifs préférentiels

Il existe, entre les non-résidents travaillant dans la commune et les autres non-résidents d'une part, et entre les résidents et les non-résidents d'autre part, des différences de situation de nature à justifier, pour les premiers, des tarifs préférentiels sans qu'une discrimination illégale soit ainsi édictée. Le fait qu'un forfait tarifaire mensuel dans des zones où la durée du stationnement n'est pas limitée soit offert à tous les usagers qui souhaitent en bénéficier n'est pas non plus contraire au principe d'égalité (CE, 28 février 1996, *association « Le Vésinet sans parcmètre »*, n° 150682).

Une commune ne commet pas d'illégalité en réservant un tarif préférentiel de stationnement dans le centre-ville aux personnes y ayant leur domicile et en fixant un tarif moins avantageux pour les autres résidents de la commune, alors même que ceux-ci exercent leur activité professionnelle dans le centre-ville (CE, 30 novembre 2005, *Mme Bloch-Lévy*, n° 283981, BJCL, n° 1/06, p. 26).

B - La circulation payante des véhicules

Est légal l'arrêté qui dispose que toute occupation de la voie publique ou des marchés publics en vue d'une exploitation commerciale donne lieu à une autorisation du maire et au paiement d'un droit de place (CE, 22 mars 1967, *dame Laborie*, n° 68017, Lebon T. 719). Les véhicules affectés au transport en commun, qui font de la voie publique le siège d'une exploitation commerciale, réalisent à cette fin, aux points d'arrêts à eux

assignés, sur leurs itinéraires, par l'autorité de police, une occupation privative de ladite voie justifiant l'établissement d'un droit de stationnement. L'occupation prolongée aux terminus par lesdits véhicules d'emplacements de la voirie urbaine constitue une occupation anormale du domaine public communal pouvant légalement avoir pour contrepartie un droit de stationnement (CE, 24 juin 1966, *union nationale des transports publics routiers du Var et autres*, n° 57012 à 57020, 57031, Lebon 413).

C - Le stationnement réservé aux véhicules affectés à un service public

Est légal l'arrêté municipal réservant un stationnement sur la voie publique aux véhicules des services judiciaires de la police et de la gendarmerie (Cass. crim., 19 février 1974, n° 73-92271).

Est également légal l'arrêté municipal réservant un stationnement sur la voie publique aux véhicules de police et de gendarmerie et interdisant à tout automobiliste de s'y arrêter même pendant le temps nécessaire à la montée et à la descente des voyageurs dès lors qu'une telle interdiction était nécessaire pour faire respecter le stationnement réservé (Cass. crim., 28 avril 1987, n° 86-92637).

Est aussi légal l'arrêté municipal réservant une zone de stationnement sur la voie publique aux véhicules des services d'un tribunal administratif et, pour les besoins exclusifs de ces services, aux véhicules des magistrats et fonctionnaires de cette juridiction autorisés à utiliser leurs voitures personnelles pour les besoins du service (Cass. crim., 26 avril 1990, n° 89-82440).

L'article L 2213-3 du CGCT consacre la légalité des emplacements réservés en faveur des véhicules affectés à un service public et correspondant aux besoins exclusifs de ce service.

Ne peuvent être regardées comme affectées à un service public pour les besoins exclusifs de celui-ci les voitures personnelles des agents municipaux. En conséquence, un maire excède ses pouvoirs en réservant sur des voies publiques affectées à la circulation et soumises de ce fait aux dispositions de l'article 98 du code d'administration communale (art. L 2213-3 du CGCT) des places de stationnement à ces véhicules. En revanche, il peut librement réserver une partie de la cour de l'hôtel de ville, laquelle constitue une dépendance dudit hôtel, aux véhicules de certains membres du personnel, sans être lié par les dispositions de l'article 98 (art. L 2213-3 du CGCT) qui ne lui est pas applicable (CE, 16 février 1972, *Bernard*, n° 80256, Lebon 140).

D - Les emplacements réservés à la circulation et au stationnement des transports publics de voyageurs et des taxis

Le pouvoir du maire d'autoriser l'exploitation de taxis sur le territoire de sa commune trouve sa base légale dans les pouvoirs généraux de police qui lui sont conférés par l'article L 2212-2 du CGCT (CE, 25 mars 1987, *commune de Colombier-Saugnieu*, n° 65303, Lebon 104).

L'autorité de police ne peut légalement réserver aux seuls taxis de la commune de stationner sur les emplacements réservés aux taxis devant une gare, eu égard à l'importance de la restriction ainsi apportée à l'exercice de cette activité professionnelle et au fait que la fonction de desserte de la gare en question dépassait largement le cadre de la commune (CE, 6 juin 2001, *commune de Vannes*, n° 199674).

Les dispositions de l'article L 2213-3 (2°) ne font pas obstacle à ce qu'une voie soit réservée exclusivement à une catégorie de transports publics si les nécessités de la circulation le justifient. En réservant un emplacement pour la circulation des tramways, qui utilisent la voie publique dans des conditions différentes des autres véhicules de transports publics de voyageurs et des taxis, un maire ne porte pas atteinte à l'égalité entre les usagers de la voie publique (CE, 19 juin 2002, *Briot*, n° 233125).

Lorsqu'une commune est membre d'un EPCI compétent 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 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 (art. L 2213-3-1 du CGCT).

E - Les emplacements réservés à la circulation et au stationnement des transports de fonds

Sur le fondement de l'article L 2213-6 du CGCT, le maire peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique et autres lieux publics, sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation et la liberté du commerce. Dans le cas du stationnement des transports de fonds, c'est le donneur d'ordre (le commerçant ou la banque) qui est le redevable de la redevance.

F - Personnes handicapées

Conformément aux dispositions de l'article L 2213-2 du CGCT, le maire peut, par arrêté motivé, 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 « mobilité inclusion » portant la mention « stationnement pour personnes handicapées » mentionnée à l'article L 241-3 du code de l'action sociale et des familles et aux véhicules bénéficiant du label « autopartage ». La loi n° 2015-300 du 18 mars 2015 prévoit que la carte de stationnement pour personnes handicapées permet à son titulaire ou à la personne l'accompagnant de bénéficier de la gratuité du stationnement.

De plus, le conseil municipal peut accorder la gratuité totale ou partielle du stationnement, cette décision restant indépendante de la réservation des emplacements au seul bénéfice des conducteurs handicapés. Il n'est pas en effet contraire au principe de l'égalité des charges des usagers d'un service public d'exonérer totalement de la taxe de stationnement les véhicules transportant des personnes handicapées car ces personnes ne peuvent utiliser normalement les moyens de transport collectif, s'il en existe, et sont obligées de recourir à des transports individuels plus fréquemment que les autres usagers de la voie publique, eu égard au handicap physique dont elles sont atteintes. En outre, l'exonération de la taxe de stationnement fait partie des mesures pouvant être prises par les collectivités locales pour atteindre les objectifs qui leur sont assignés par la loi.

Section 2 - La police des ports maritimes de commerce, de pêche et de plaisance des communes et de leurs groupements

Sur le territoire de la commune, le maire dispose de ses pouvoirs de police générale sur les parties d'un port ouvertes à la circulation générale et à la promenade publique, même lorsqu'il ne s'agit pas d'un port communal (CE, 15 octobre 2004, *société Etablissements Botti*, n° 261254).

Dans les ports maritimes, l'autorité portuaire et l'autorité de police portuaire exercent en outre des pouvoirs de police spéciale en application de dispositions législatives figurant dans le code des transports et de dispositions réglementaires prévues par le code des ports maritimes.