

Gestion du domaine public routier Voirie et espaces publics

Généralités - Glossaire

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 voirie routière constitue un ouvrage complexe d'un point de vue technique.
Cette complexité est encore plus marquée d'un point de vue juridique.**

Complexité de la propriété

La voie peut être privée ou publique, comme peut l'être également son usage, sans qu'il y ait une nécessaire corrélation entre les deux :

- la propriété de la voirie peut ainsi être privée, mais son usage être public, comme cette propriété peut être publique mais la voie être affectée privativement, en étant réservée à certains utilisateurs seulement. Elle relève le plus souvent du domaine public de la personne publique, mais elle peut également être rattachée à son domaine privé quel que soit le mode d'acquisition ou de constitution de cette voie (v. fiche n° 7) ;
- la constitution de la voie publique peut être originelle, c'est-à-dire relever de la création d'une voie sur un terrain appartenant à la personne publique, (que ce terrain lui appartienne déjà ou qu'il ait été acquis en vue de cette constitution, notamment par expropriation pour cause d'utilité publique), comme elle peut être dérivée, procédant de l'acquisition à titre gratuit ou onéreux de voies privées existantes ouvertes à la circulation publique (v. fiche n° 8) ;
- elle bénéficie de procédures originales d'acquisition en vue de sa création, de son élargissement ou de son extension, par le biais d'emplacements réservés (plan local d'urbanisme) ou de servitudes de reculement (plan d'alignement).

Une voie, même effectivement affectée aux besoins de la circulation terrestre ou à l'usage du public, ne constitue en principe une dépendance du domaine public routier communal qu'à la condition d'avoir fait formellement l'objet d'un classement dans ce domaine par une délibération du conseil municipal (C. voirie routière, art. L. 141-3). À défaut d'un tel classement, cette voie constitue un chemin rural faisant partie du domaine privé de la commune (CAA Bordeaux, 15 nov. 2018, req. n°16BX02936).

Toutefois, en application de l'ordonnance du 7 janvier 1959 relative à la voirie des collectivités locales, les voies urbaines existant antérieurement à l'entrée en vigueur de ce texte sont devenues des voies communales. Dès lors, « *font partie de la voirie urbaine et appartiennent au domaine public communal les voies, propriétés de la commune, situées dans une agglomération qui étaient, antérieurement à l'intervention de l'ordonnance du 7 janvier 1959, affectées à l'usage du public* », sans que soit nécessaire l'intervention d'une décision expresse de classement (CE, 28 nov. 2018, Cne de La Frette, req. n° 418827) (v. fiche n° 7).

Si les communes ne sont pas tenues d'établir un inventaire des voies communales, la circulaire n° 61-426 du 31 juillet 1961 relative à la voirie communale (suivie de la circulaire n° 62-32 du

16 janvier 1962) recommande l'établissement par chacune d'elles d'un tableau unique de classement des voies communales, ainsi que d'une carte de ces voies, qui sont approuvés par le conseil municipal. Le classement distingue les voies communales à caractère de chemin, les voies communales qui ont le caractère de rue et qui sont en principe désignées par un nom et les voies com-

munes à caractère de place ouverte à la circulation publique. Établies à des fins d'inventaire, ces données permettent de fonder la gestion communale de ces voies. La qualification de la voie permet également de conditionner l'application des règles d'urbanisme, notamment lorsque le règlement du PLU impose une obligation de retrait par rapport « à la voie publique ».

Complexité de la gestion

La gestion du domaine public routier peut être réalisée soit en régie directe, soit être déléguée.

La **gestion** de la voirie routière peut être directe, par son affectataire, ou déléguée à une autre personne publique, ou transférée à celle-ci, de plein droit ou par choix, si l'on se place dans le cadre d'une intercommunalité ou de la métropole de Lyon.

En tout cas, cette gestion suppose le bon entretien du domaine public routier et implique de coordonner l'ensemble des travaux et activités dont elle est le support ou l'objet, en articulant règlement de voirie et autorisations de travaux.

La gestion est rendue difficile par les confusions qui peuvent exister entre les mesures de police et les mesures de gestion qui garantissent toutes deux l'affectation de la voie par des biais différents. Ces confusions sont facilitées par le fait que ces mesures relèvent parfois de la même autorité, mais avec une fonction différente.

Cette gestion doit assurer un équilibre entre les utilisations « normales » de la voie, conformes à son affectation, et les utilisations privatives, réservées à certains utilisateurs, mais qui doivent être compatibles avec cette affectation (par exemple, taxis ou transports en commun en surface, passage de réseaux d'électricité en sous-sol).

Complexité des règles applicables

La difficulté juridique est amplifiée par le fait que de nombreux codes s'appliquent en même temps (Code général des collectivités territoriales, Code général de la propriété des personnes publiques, Code de la route, Code de la voirie routière) et que les pouvoirs de police qui en découlent peuvent être exercés par différentes autorités (maire, président de l'intercommunalité, président du conseil départemental ou préfet) en fonction du statut de la voie concernée, mais aussi des délégations de compétences accordées, ce qui n'en facilite pas la lisibilité.

Ainsi, la réglementation qui s'applique sur la voirie routière peut relever de la police générale de l'ordre public ou de polices spéciales en matière de circulation, de stationnement, de déchets ou de conservation.

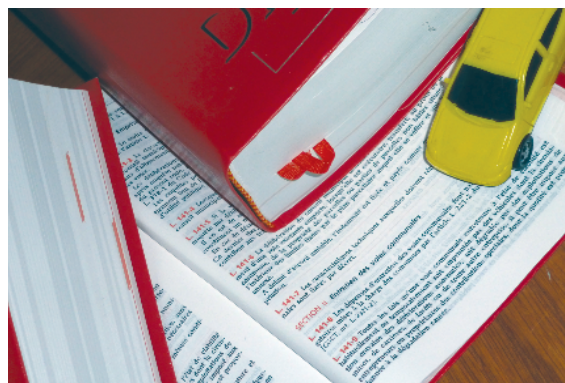
Ces polices spéciales peuvent être transférées à l'autorité exécutive de l'établissement public de coopération intercommunale ou du groupement de communes dont la commune est membre, contrairement à la police de l'ordre public qui reste de la compétence exclusive du maire.

Cette superposition, conforme à la répartition des compétences, ne facilite pas l'organisation de ces compétences entre elles, d'autant moins qu'il faut composer avec le régime des traversées d'agglomération (commune traversée par une route départementale ou nationale) où plusieurs polices

peuvent coexister et se rencontrer.

Les difficultés de connaissance et de lisibilité du droit applicable, et des responsabilités subséquentes tiennent principalement :

- à l'**intercommunalité** qui caractérise le plus souvent la gestion de la voie publique ;
- à la multiplicité des usages (piétons, véhicules automobiles, transports en communs et autres modes de déplacement, autres usages compatibles avec l'affectation principale) ;
- aux questions de superposition de compétences (voie relevant d'une collectivité traversant le territoire d'une autre collectivité).



Avec l'aimable autorisation des éditions Dalloz

Source : Philippe Billec

Complexité du statut de certains usagers

Il faut également tenir compte du statut particulier des **riverains et de certains usagers**.

Relevant d'un régime à part de celui des autres usagers de la voie publique, les riverains bénéficient d'aisances de voirie (droit d'accès, de vue et de déversement des eaux) en contrepartie desquelles ils sont soumis à certaines contraintes (servitude d'accès, de visibilité, d'ancrage, d'appui, et de recul).

Ils sont également tenus d'une obligation d'entretien des trottoirs et voies livrées à la circulation publique, sauf à acquitter une taxe de balayage.

Toute décision relative à la gestion de la voie doit tenir compte de leur existence de leurs droits, en contrepartie desquels ils sont tenus de supporter les travaux effectués sur le domaine public.

Il ne faut pas non plus perdre de vue l'équilibre qu'il convient de préserver avec les droits et obligations des autres usagers et leur obligation de supporter les travaux effectués sur le domaine public.

De leur côté, contrairement aux opérateurs « de droit commun » qui ne disposent que d'une simple possibilité d'occuper le domaine public, des opérateurs privilégiés ont un droit d'occupation du domaine public routier pour faire passer leurs réseaux, en contrepartie d'une redevance d'occupation dont le montant est encadré, ce qui conduit à établir de nombreuses distinctions entre usagers du domaine public routier et à intégrer ces statuts différenciés dans sa gestion (v. *fiche n°3*).

Complexité des régimes de responsabilité

Enfin, diverses responsabilités peuvent être recherchées en cas de dommage aux personnes et aux biens à l'occasion de l'utilisation du domaine public routier, que ce dommage soit lié à une carence dans l'exercice des pouvoirs de police destinés à régir son utilisation ou l'ordre public (défaut de signalisation...), ou à un défaut d'entretien (absence ou insuffisance de travaux ou d'entretien normal, caractérisant un dommage d'ouvrage public).

Cette responsabilité n'échoit cependant pas nécessairement à la personne publique en charge de sa gestion, variable selon qu'elle est mise directement en cause ou qu'est mise en cause l'autorité de police : un même dommage peut en effet avoir sa source dans plusieurs carences, comme un défaut d'entretien de la voie (gestion) non signalé (police).

Il faut également prendre en compte le comportement de la victime (allure excessive, inattention...), qui peut intervenir comme élément modérateur de responsabilité en reportant sur elle une partie de la cause de son dommage.

Appréhender globalement ces éléments ne permet pas d'en apprécier tous les détails et, paradoxalement, complexifie singulièrement la gestion de la voirie.

Ces considérations ont donc conduit à rédiger une série de fiches non exhaustives.

Elles donnent une information synthétique permettant de connaître le régime général applicable à une situation donnée et d'identifier les problèmes juridiques liés à ce thème.

Elles apportent des réponses à quelques sujets précis relatifs à la gestion du domaine public routier, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'agglomération.



Qui est responsable d'un accident lié au nid-de-poule : l'intercommunalité, la commune, le cycliste, l'automobiliste, le piéton ?

Source : ATTF

La rédaction de ces fiches relatives au régime juridique de gestion de la voirie routière a donc été conçue en isolant chaque problématique de façon à pouvoir l'appréhender plus facilement. Il ne faut cependant pas perdre de vue qu'une même question peut recouper plusieurs problèmes juridiques, impliquant de prendre connaissance d'autres fiches en parallèle, avant d'envisager de les réunir pour traiter le problème dans toutes ses composantes.

La série de fiches est la suivante :

- Fiche n° 00 : **Généralités - Glossaire** (terminologie juridique employée)
- Fiche n° 01 : **Répartition des compétences de police sur les voies publiques**
- Fiche n° 02 : **Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et voirie**
- Fiche n° 03 : **Autorisations privatives d'occupation du domaine public routier : régime général**
- Fiche n° 04 : **Autorisations privatives d'occupation du domaine public routier : conditions particulières d'utilisation du sol et du sous-sol de la voie publique**
- Fiche n° 05 : **Alignement**
- Fiche n° 06 : **Droits et obligations des riverains de la voie publique**
- Fiche n° 07 : **Voies privées et voies relevant du domaine privé**
- Fiche n° 08 : **Transfert de voies privées**
- Fiche n° 09 : **Eaux pluviales et voirie**

Ces fiches sont mises à jour en prenant en compte les évolutions réglementaires ainsi que la jurisprudence.

Glossaire

La terminologie et les définitions retenues par ce glossaire sont juridiques et peuvent parfois différer du sens couramment employé en pratique. C'est dans ce seul sens juridique qu'elles seront retenues dans les fiches, ce qui ne manquera pas, parfois, de surprendre le praticien.

Les termes en gras dans les définitions renvoient à d'autres termes du glossaire et doivent être compris dans le sens de celui-ci.

A

Accessoire – Relèvent du **domaine public** les biens des personnes publiques qui, concourant à l'utilisation d'un bien appartenant au domaine public, en constituent un accessoire indissociable (*C. gén. prop. personnes publiques, art. L. 2111-2*). Il peut y avoir un lien d'ordre purement matériel ou physique (critère de situation : biens situés au-dessus ou au-dessous d'un autre bien relevant du domaine public) ou un lien fonctionnel, entre le bien principal et le bien accessoire (critère de l'utilité : biens indispensables, nécessaires ou plus simplement utiles à l'usage du bien principal, dans le cadre d'une relation minimum d'objet et d'utilité entre la dépendance domaniale et le bien auquel il s'agit d'étendre la domanialité : **trottoirs**, talus, accotements, ouvrages d'art, arbres, ouvrages qui sont destinés à l'évacuation des eaux usées et des eaux pluviales des immeubles limitrophes de la voie...).

Affectataire (et notions proches) – Personne publique à laquelle la voie publique est affectée. Il y a généralement identité entre propriétaire et affectataire, mais pas nécessairement, ce qui conduit à un partage d'attributions : la personne qui est affectataire sans être propriétaire a la maîtrise de l'utilisation du bien, ce qui permet à son autorité gestionnaire (le maire, le président de l'EPCI...) de délivrer des autorisations privatives d'occupation de la dépendance domaniale, sous le contrôle de la collectivité propriétaire. Par exemple, la commune membre d'un EPCI qui n'a pas bénéficié du transfert matériel de certaines voies peut lui affecter celles-ci tout en conservant leur propriété, l'EPCI lui succédant alors dans leur gestion et leur entretien.

Le **permissionnaire**, qui bénéficie d'un droit d'usage de la voirie et de ses accessoires, variable selon qu'il y a emprise (**permission de voirie**) ou pas (**permis de stationnement**) en est également affectataire, dans les limites de l'autorisation d'occupation dont il bénéficie. Il n'assure cependant la gestion et le nettoyage que de ses propres équipements et des dépendances domaniales mises à sa disposition, contrairement à la personne publique propriétaire **ou affectataire** de la voirie, qui en assure la gestion **et l'entretien**.

Agglomération – 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 (*C. route, art. R. 110-2*).

Aire piétonne – Emprise affectée, de manière temporaire ou permanente, à la circulation des piétons et à l'intérieur du périmètre de laquelle la circulation des véhicules est soumise à des prescriptions particulières (*C. route, art. R. 110-2*).

Aissance de voirie – Droits particuliers dont bénéficient les **riverains** des **voies publiques**, qui comprennent le **droit d'accès**, le **droit de vue** et le **droit de déversement des eaux**.

Alignement – Détermination par l'autorité administrative de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraines, soit par un **plan d'alignement**, soit par un arrêté portant alignement individuel (*C. voirie routière, art. L. 112-1*).

Alignement – (v. aussi **Plan d'alignement**)

Alignement individuel – Arrêté par lequel l'autorité administrative reconnaît les limites de fait de la voie publique au droit d'une propriété riveraine donnée (*C. voirie routière, art. L. 112-1*).

Ancrage et appui (servitude d'). – Servitude qui affecte les murs et les façades ainsi que les toits et les terrasses des bâtiments. Elle permet à la personne publique d'effectuer des travaux n'emportant pas de dépossession définitive en vue de l'établissement et de l'entretien des appareils d'éclairage public et de signalisation ou des canalisations et des appareillages qui s'y rapportent ainsi que des câbles électriques pour les transports en commun (*C. voirie routière, art. L. 171-10*).

Assiette – Partie du terrain occupée par la route et les dépendances indispensables à sa tenue (plateforme, fossés et talus).

Autopartage – « 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 » (*C. transports, art. L. 1231-14*).

Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) – Autorité qui, dans les périmètres de transports urbains, est compétente pour organiser la mobilité (communes, EPCI, métropole de Lyon, régions, syndicats mixtes de transport et pôles d'équilibre territorial et rural). Elle organise les services réguliers de transport public urbain de personnes, peut organiser des services de transport à la demande et concourt au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur. En cas d'inadaptation de l'offre privée aux fins de réduire la congestion urbaine ainsi que les

pollutions et nuisances affectant l'environnement, elle peut organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine (*C. transports, art. L. 1231-1*).

B

Bande cyclable [v. aussi **Piste cyclable**] – Voie réservée exclusivement aux cycles à deux ou trois roues sur une **chaussée** à plusieurs voies ainsi qu'aux **engins de déplacement personnel motorisés*** (*C. route, art. R. 110-2*).

Balayage (Obligation de) – Obligation de procéder au nettoyage des **trottoirs** et des caniveaux imposée par le maire aux riverains des voies ouvertes à la circulation publique, au droit de leur propriété, bâtie ou non. Si la commune assure ce nettoyage en leurs lieu et place, elle peut assujettir les riverains à une taxe de balayage (*CG impôts, art. 1528*).

C

Chaussée – Partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules (*C. route, art. R. 110-2*).

Code de la route – Regroupe les dispositions relatives à l'utilisation des **voies publiques** par les usagers (piétons, cyclistes, deux-roues à moteur, automobilistes...).

Code de la voirie routière – Regroupe les dispositions relatives aux voies routières publiques ou privées (dispositions communes aux voies du domaine public routier, voirie nationale, voirie départementale, voirie communale, voies à statut particulier, voies n'appartenant pas au domaine public routier).

Code général des collectivités territoriales – Regroupe les dispositions relatives au droit des collectivités territoriales (principes généraux de la décentralisation, biens des collectivités territoriales, services publics locaux, dispositions économiques, dispositions relatives aux communes, départements et régions, coopération locale).

Code général de la propriété des personnes publiques – Regroupe les dispositions relatives aux biens appartenant aux personnes publiques (modes et procédures d'acquisition, domaine public et domaine privé, contentieux y afférent, réalisations d'opérations immobilières et outre-mer).

Code de l'urbanisme – Regroupe les dispositions relatives à la planification et à l'occupation des sols, concernant notamment l'équipement des zones (tracé et caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer), la position des constructions par rapport à la voirie, les emplacements réservés aux voies ainsi que le transfert de propriété des **voies privées** ouvertes à la circulation publique dans le domaine public de la commune.

Contravention de grande voirie – Infraction réprimée

par une sanction punitive (amende) et restitutive (remise en état) instituée par la loi ou par décret, selon le montant de l'amende encourue, en vue de la répression des manquements à la réglementation qui a pour objet de protéger soit l'intégrité ou l'utilisation du domaine public, soit une servitude administrative (*C. gén. prop. personnes publiques, art. L. 2132-2*) Contrairement à ce que sa dénomination pourrait laisser penser, cette contravention ne protège pas le **domaine public routier**.

Contravention de voirie routière – Infraction constituée par une ou plusieurs actions non autorisées portant ou de nature à porter atteinte à l'intégrité, à la destination ou à l'utilisation du **domaine public routier** ou de ses dépendances, ainsi qu'à celle des ouvrages, installations, plantations établis sur ledit domaine et matériaux qui y sont déposés (*C. voirie routière, art. R. 116-2*).

Coordination de travaux – Procédure annuelle au terme de laquelle le maire fixe un calendrier relatif à la réalisation de l'ensemble des travaux à exécuter sur les **voies publiques** situées à l'intérieur de l'agglomération et sur leurs dépendances, sur la base des programmes de travaux qui lui ont été adressés par les propriétaires, **affectataires** des voies, **permissionnaires**, concessionnaires et **occupants** de droit (*C. voirie routière, art. R. 115-1 à R. 115-4*).

D

Déclassement (domaine public) – Procédure conduite par la personne publique propriétaire de la dépendance domaniale et au terme de laquelle cette dépendance sort du **domaine public** pour rentrer dans le **domaine privé** de cette personne, après sa désaffectation.

Dépendance (du domaine public) – Élément du **domaine public**. Il ne faut pas confondre dépendance et **accessoire** : par exemple, la **voie publique** constitue une dépendance du **domaine public** routier à titre principal et y sont rattachés des **accessoires** facilitant son usage (**trottoir**, accotement...).

Domaine privé – Ensemble des biens appartenant à une personne publique qui ne relèvent pas de son **domaine public** ou qui, bien qu'affectés à l'usage du public et appartenant à une personne publique, relèvent de ce domaine privé par détermination de la loi (*exemple : chemins ruraux – C. rur. et pêche maritime, art. L. 161-1*).

Domaine public – Ensemble des biens appartenant à une personne publique qui sont soit affectés à l'usage direct du public, soit affectés à un service public pourvu qu'en ce cas ils fassent l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public. En font également partie les **accessoires** indissociables (*C. gén. prop. personnes publiques, art. L. 2111-1 et 2*).

Domaine public routier – Ensemble des biens appartenant à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements et aux établissements publics qui sont affectés aux besoins de la circulation

terrestre, à l'exception des voies ferrées (*C. gén. prop. personnes publiques, art. L. 2111-14 – C. voirie routière, art. L. 111-1*). En font également partie les accessoires indissociables (sous-sol, talus, accotements et fossés...), qui présentent avec la voie un lien de dépendance fonctionnelle.

Droit d'accès – Droit permettant au **riverain** d'une **voie publique** d'accéder et de sortir de l'immeuble à pied ou avec un véhicule, sans limitation autre que la conservation du **domaine public** ou les exigences de la circulation.

Droit de déversement des eaux – Droit dont bénéficie le **riverain** d'une **voie publique** d'y déverser les eaux pluviales et les eaux de source s'écoulant naturellement de son fonds, sans que la main de l'homme y ait contribué, ainsi que les eaux en provenance de l'égout des toits.

Droit de vue – Droit dont bénéficie le **riverain** d'une **voie publique** en vue du maintien ou de l'ouverture de fenêtres sur cette voie.

E

Emprise – Surface du terrain appartenant à la personne publique et affectée à la **voirie routière** ainsi qu'à ses dépendances, c'est-à-dire les éléments autres que la chaussée nécessaires à la conservation et à l'exploitation de la route et à la sécurité des usagers.

EPCI à fiscalité propre – Structure intercommunale qui peut prélever certains impôts, sous la forme d'une fiscalité additionnelle à celle perçue par les communes membres, ou, pour certains d'entre eux, en lieu et place des communes membres (cotisation foncière des entreprises, qui remplace la taxe professionnelle unique), dont elles votent le taux d'imposition.

Sont concernés les communautés de communes, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles (à l'exception de celle de Lyon qui constitue une collectivité territoriale particulière) et les syndicats d'agglomération nouvelle.

Elle se différencie des EPCI sans fiscalité propre qui se partagent entre syndicat intercommunal à vocation unique, syndicat intercommunal à vocation multiple, syndicat mixte et pôle métropolitain. Si leurs ressources proviennent pour l'essentiel de cotisations versées par les communes membres, il leur est possible de percevoir une fiscalité additionnelle à celle des communes, mais sans pouvoir en voter le taux (il ne faut pas confondre cette fiscalité avec la redevance, qui caractérise le prix du service rendu).

Engin de déplacement personnel motorisé (EDPM) – Véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non

thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h. (C. route, art. R. 311-1) (trottinettes et patinettes électriques, gyropodes, monoroues ou hoverboards).

G

Gestionnaire – v. Affectataire – Personne qui, à un titre ou à un autre (propriétaire, **affectataire**), assure la gestion des dépendances domaniales placées sous sa responsabilité (délivrance des **permis de stationnement** et **permission de voirie**, entretien).

I

Infrastructure de recharge – Ensemble des matériels, tels que circuits d'alimentation électrique, bornes de recharge ou points de recharge, coffrets de pilotage et de gestion, et des dispositifs permettant notamment la transmission de données et le cas échéant la supervision, le contrôle et le paiement, qui sont nécessaires à la recharge d'un véhicule électrique (D. n° 2017-26 du 12 janv. 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques, art. 2).

N

Nivellement – v. Plan de nivellement.

O

Occupant (du domaine public) – Personne qui, en vertu d'une autorisation, occupe à titre précaire et révocable une dépendance du **domaine public**. L'occupant est dit « sans titre » lorsqu'il occupe illégalement le domaine public, sans autorisation préalable ou après retrait de son autorisation.

P

Permis de stationnement – Autorisation unilatérale d'occupation du **domaine public** ne comportant pas d'emprise (ancrage, scellement). Précaire et révocable, elle est délivrée par l'autorité administrative chargée de la police de la circulation.

Permission de voirie – Autorisation unilatérale d'occupation du **domaine public** comportant des travaux modifiant l'assiette (la structure) du domaine. Précaire et révocable, elle est délivrée par la personne publique chargée de la gestion du domaine (généralement le propriétaire du domaine en charge de la police de sa conservation).

Permissionnaire – Personne titulaire d'un titre l'autorisant à occuper le **domaine public** routier (**permis de stationnement**, **permission de voirie**).

Piste cyclable [v. aussi **Bande cyclable**] – **Chaussée** exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ainsi qu'aux **engins de déplacement personnel motorisés** (*C. route, art. R. 110-2*) et séparée physiquement des autres voies.

Place – Espace ouvert où aboutissent une ou plusieurs **voies publiques** et où, à la différence du carrefour, la disposition des lieux permet d'y organiser conjointement la circulation et d'autres activités.

Plan d'alignement – Document qui détermine, après enquête publique, la limite entre **voie publique** et propriétés riveraines (*C. voirie routière, art. L. 112-1*).

Plan de dégagement – Document qui détermine, pour chaque parcelle riveraine ou voisine des **voies publiques**, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes (*C. voirie routière, art. L. 114-3*).

Plan de mobilité – Institué par la loi « Mobilités » en substitution du plan de déplacement urbain, le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. (CGCT, art. L. 1214-1).

Plan de nivellement – Acte par lequel l'autorité administrative fixe de manière unilatérale le niveau de la **voie publique** au droit des propriétés riveraines, permettant ainsi à la personne publique affectataire de procéder aux remblais et déblais nécessaires et aux propriétaires riverains de connaître les conditions de définition de leur accès à la voie.

Propriétaire du domaine public – v. Affectataire.

R

Recul (servitude de) – Servitude établie par le code de l'urbanisme (art. L. 111-6 et s.) qui interdit, en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations et de 75 m de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation ainsi que des voies auxquelles le schéma de cohérence territoriale a étendu l'application de ce dispositif. Le plan local d'urbanisme peut modifier ces distances. Certaines constructions et installations échappent à ces restrictions (celles qui sont liées ou nécessaires aux infrastructures routières, bâtiments d'exploitation agricole, travaux sur constructions existantes...).

Reculement (servitude de) – Contrainte liée au **plan d'alignement** qui impose au propriétaire de

céder les parcelles ou portions de parcelles non bâties placées en avant de l'alignement.

Sauf dérogation sur autorisation expresse, elle interdit également au propriétaire d'un terrain bâti ou clos de murs d'effectuer des travaux confortatifs sur les murs de façade de la construction ou de la clôture, jusqu'à péril et démolition de la structure, permettant ainsi à la personne publique de prendre possession de la surface concernée au prix du terrain nu.

Règlement de voirie – Arrêté pris par l'autorité compétente définissant les modalités de coordination administratives et techniques relatives à l'occupation temporaire du **domaine public** et à l'exécution des travaux de voirie ou de réseaux.

Règlement sanitaire départemental – Arrêté qui fixe les règles générales d'hygiène et toutes autres mesures propres à préserver la santé de l'homme en complément de celles qui sont prévues par le code de la santé publique. Arrêté à l'échelon national sous la forme d'un règlement type, il est repris et peut être complété par le préfet à l'échelon du département et par le maire à l'échelon de la commune, autorités qui sont chargées de son application dans le cadre de leurs compétences respectives (*C. santé publ., art. L. 1311-1 et L. 1311-2*). 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 – Route qui permet 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 qui justifie, 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° 2016-762 du 8 juin 2016 (*JO 10 juin 2016*) et le décret n° 2017-785 du 5 mai 2017 (*JO 7 mai 2017*).

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.

S

Site propre – Emprise affectée exclusivement à l'exploitation de lignes de transports (selon Arr. 21 sept. 1993 relatif à la terminologie des transports) et matérialisée selon diverses modalités (trait continu ou discontinu, surélévation, plots, muret, talus...). En pratique, l'expression est utilisée en lieu et place de « **voie propre** » pour désigner la matérialisation de la **voie réservée**.

T

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

Trottoir – Partie d'une voie qui longe la **chaussée** et qui, surélevée ou non, mais distinguée de celle-ci par une bordure ou tout autre marquage ou dispositif, est réservée à la circulation des piétons, nonobstant des aménagements compatibles avec cette circulation (dépôts de déchets, aires de stationnement pour cycles, terrasses de restaurant...).

V

Véhicule électrique – Véhicule à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure. (D. n° 2017-26 du 12 janv. 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques, art. 2).

Visibilité (servitude de) – Servitude qui affecte les propriétés riveraines ou voisines des **voies publiques**, situées à proximité de croisements, virages ou points dangereux ou incommodes pour la circulation publique. Fondée sur un **plan de dégagement**, elle est destinée à assurer une meilleure visibilité. Elle comporte notamment l'obligation de supprimer les murs de clôtures et les plantations gênantes et l'interdiction de bâtir, de clore ou de faire toute installation au-dessus du niveau fixé par ce plan (*C. voirie routière, art. L.114-1*).

Voie de circulation – Subdivision de la chaussée ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules (*C. route, art. R. 110-2*).

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 usager 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 et dans des zones d'activités ou commerciales 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. En pratique, on emploie plus couramment le terme « **site propre** » quand il s'agit de voie réservée aux transports en commun.

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.

Voie réservée – Voie affectée à un ou plusieurs types de véhicules (transports collectifs, taxis, cycles, covoiturage...) et interdite aux véhicules non autorisés à l'emprunter.

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...).

Voie verte – Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des **engins de déplacement personnel motorisés**, des piétons et des cavaliers (*C. route, art. R. 110-2*). Les vélos électriques relèvent de la catégorie des véhicules non motorisés pour autant qu'ils soient à « assistance » électrique et non à « propulsion » électrique. Ils doivent pour cela vérifier trois critères cumulatifs : puissance nominale du moteur inférieure ou égale à 250 Watts ; assistance moteur débrayée au-delà de 25 km/h ; assistance qui se déclenche que si le cycliste pédale et qui cesse lorsque le pédalage s'arrête.

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*).

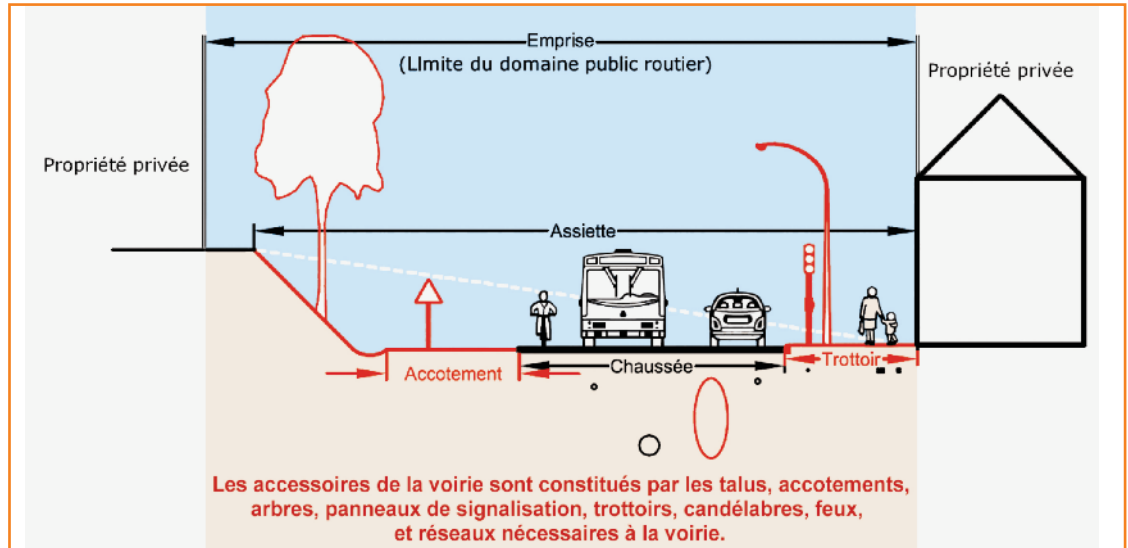
Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) – Zone à l'intérieur de laquelle l'autorité de police fixe des mesures de restriction de circulation pour certaines catégories de véhicules en fonction de leur nature et de leur usage en vue de lutter contre la pollution atmosphérique. Se substitue à la zone à circulation restreinte existante (*CGCT, art. L. 2213-4-1 s., R. 2213-1-0-1 et D. 2213-1-0-2 s., C. envir., art. L. 229-26 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).

Profil juridique du domaine public routier



Source : ATTF

Collection
Références
ISSN : 2276-0164
2022/25

*mise à jour
novembre 2022*

Contributeur Avant 2022 : Philippe Billet - Professeur de droit public - U. Jean Moulin - Lyon 3 - Of Counsel auprès de Hélios Avocats (<http://www.helios-avocats.com>).
À partir de 2022 : Yannice Bencheikh - Chargé d'affaires juridiques au Cerema

Participants au groupe de travail

Anne-Claire Lamare et Jean-Paul Truffly, ATTF - Claude Faure, AITF
Nicolas Furmanek, Cerema Territoires et ville - MEPS/EPVU

Contacts

Nicolas Furmanek - Cerema Territoires et ville - MEPS/EPVU
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 54 - nicolas.furmanek@cerema.fr
epvu.dmeps.dtectv.cerema@cerema.fr

La série de fiches « Gestion du Domaine Public Routier - Voirie et espaces publics » a été réalisée sous le pilotage du Cerema Territoires et ville.

Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration ni celle des rédacteurs.

Ces fiches sont disponibles sur la librairie en ligne du Cerema : www.cerema.fr

© 2022 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.