

Voirie

Les voies privées ouvertes à la circulation publique

Dès lors que des voies privées sont ouvertes à la circulation publique, le maire peut et doit, dans certains cas, y exercer ses pouvoirs. Lesquels constituent autant de droits et devoirs pour les propriétaires de ces voies.

L'AUTEUR



ÉTIENNE COLSON,
avocat au barreau
de Lille

Les communes ne sont pas seulement traversées de voies appartenant à des administrations (communes, départements, Etat). On y trouve aussi parfois des voies relevant de propriétaires privés, qu'il s'agisse de particuliers ou de personnes morales (sociétés, associations syndicales, etc.).

Définition de la voie privée ouverte à la circulation publique

Une première question s'impose : à quoi reconnaît-on l'ouverture à la circulation publique d'une voie privée ? Nul texte n'en dit mot. Il faut donc se tourner vers la jurisprudence administrative. D'où il résulte qu'il dépend seulement du consentement, exprès (notamment par convention avec la commune) ou tacite, du propriétaire de la voie de l'ouvrir à la circulation publique (1).

À NOTER

Les travaux d'entretien d'une voie privée ouverte à la circulation publique incombent au seul propriétaire.

Le fait que celle-ci soit empruntée par quelques personnes sous la surveillance d'un préposé est considéré comme un élément tendant à affirmer le caractère privé de la voie.

En revanche, lorsque la voie est ouverte à tous, sans contrôle ni restriction, c'est-à-dire que toute personne peut l'utiliser, non seulement les propriétaires, les fournisseurs mais également les promeneurs, elle est considérée comme ouverte à la circulation publique (2). Le code de la route y est d'ailleurs applicable (3).

Pouvoirs de police du maire

En aucun cas, le maire ne peut imposer l'ouverture ou la réouverture à la circulation publique d'une voie privée. Son propriétaire est, en effet, en droit d'en interdire à tout moment l'usage public, même si la commune en assure l'entretien (4). Si la voie appartient à plusieurs propriétaires, le refus d'un seul suffit (5).

Comme il faut s'y attendre, quand une voie est ouverte à la circulation publique, le maire doit y exercer ses pouvoirs de police, comme s'il s'agissait d'une voie publique. En application des articles L.2213-1 et L.2212-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT), il pourra ainsi y limiter l'accès de certains véhicules comme y réglementer le stationnement.

Le Conseil d'Etat a, par exemple, reconnu la légalité d'une décision d'interdiction de stationnement sur une partie d'une voie privée pour assurer la sécurité de l'accès à une crèche et une bibliothèque et faciliter la circulation (6) ou l'interdiction de la circulation des véhicules d'un poids supérieur à 3,5 tonnes sur une voie privée ouverte au public dès lors que cette décision avait pour but d'empêcher une utilisation anormale et dangereuse de la voie (7).

Dans l'urgence, le maire sera en droit de faire exécuter d'office, sans mise en demeure préalable et aux frais de l'occupant, les travaux qu'il juge nécessaires au maintien de la sécurité routière (code de la voirie routière, art. L.141-11). L'inaction de l'autorité de police sur une voie privée ouverte à la circulation publique, en l'espèce l'absence de signalisation et d'éclairage nécessaire pour signaler une palissade, est de nature à engager la responsabilité de la commune en cas d'accident survenu à un tiers (8).

Devoir d'entretien

Du pouvoir de police au devoir d'entretien, il n'y a qu'un pas qu'il convient, en principe, de ne pas franchir. Les travaux d'entretien d'une voie privée ouverte à la circulation publique incombent, en effet, au seul propriétaire (9). A quelques (importantes) exceptions près, cependant. Celle-ci d'abord : la signalisation routière est à la charge de l'administration (10). Puis, cette autre : il est admis que les communes puissent (ce n'est donc qu'une faculté) contribuer, en vertu de l'intérêt général, aux dépenses d'entretien d'une telle voie moyennant, le cas échéant, une convention liant la commune et le propriétaire de ladite voie. Dans ce cas, la commune est évidemment responsable des conséquences dommageables de tels travaux (11).

Enfin, cette dernière exception: l'insalubrité des voies privées, ouvertes ou non (12) à la circulation publique, peut conduire le maire (ou le préfet) à intervenir pour préserver l'hygiène publique (code de la voirie routière, art. L.162-6). Au préalable, le maire (ou le préfet) doit avoir

À NOTER

Sous certaines conditions prévues par le code de l'urbanisme, les voies privées ouvertes à la circulation publique peuvent être transférées d'office dans le domaine public communal.

mis en demeure les propriétaires de se constituer en syndicat et de désigner un syndic chargé d'assurer l'exécution des travaux en cause.

Si, dans le délai d'un mois après une telle injonction, rien n'a été fait, un syndic est désigné d'office par le président du tribunal de grande instance. Le syndic fait

alors exécuter les travaux nécessaires et procède, enfin, à la répartition des dépenses entre les différents propriétaires de la voie.

Sous réserve de ces trois exceptions, « aucune disposition n'autorise une commune à imposer aux propriétaires d'une voie privée des travaux d'aménagement de cette voie et de mettre en conséquence à leur charge une participation au financement de ces travaux à moins que ceux-ci n'aient expressément consenti tant à l'exécution des travaux par la collectivité qu'à la participation financière » (13).

Transfert de compétence

La question a pu se poser des conséquences d'un défaut d'entretien normal d'une voie privée ouverte à la circulation publique quand la compétence de la commune en matière de voirie a été transférée à un établissement public de coopération intercommunale (EPCI). Quand un tel établissement assume l'entretien d'une voie de ce genre, il est responsable des conséquences d'un défaut d'entretien de celle-ci (14). Il en est ainsi des communautés urbaines qui exercent, de plein droit, cette compétence au lieu et place des communes membres (CGCT, art. L.5215-20 et L.5215-28). Mais si l'accident est dû à la fois à un défaut d'entretien de la voie et à une faute du maire dans l'exercice de ses pouvoirs de police, la commune pourra en être jugée coresponsable (15), sauf transfert des pouvoirs de police du maire au président de l'EPCI.

En effet, en vertu de l'article L.5211-9-2 du CGCT, le transfert de compétence à l'EPCI emporte automatiquement le transfert des pouvoirs de police. Les maires peuvent tou-

tefois exprimer leur opposition dans le délai de six mois suivant l'élection du président de l'EPCI. Ce dernier est également en mesure de refuser l'exercice partiel de ces attributions (16).

Classement dans le domaine public

Deux questions surgissent souvent s'agissant des pouvoirs des maires à l'égard des voies privées ouvertes à la circulation publique. Les communes peuvent juger nécessaire, en raison de l'intérêt général, de classer ces voies dans leur domaine public. Or un classement d'office peut s'effectuer selon la procédure prévue par l'article L.318-3 du code de l'urbanisme. Celui-ci prévoit que, après enquête publique, le classement dans le domaine public communal de voies privées ouvertes à la circulation publique comprises dans un ensemble d'habitations est opéré par une simple délibération du conseil municipal, après accord unanime des propriétaires. Si un propriétaire intéressé fait connaître son opposition, la décision doit être prise par arrêté préfectoral à la demande de la commune. Ce transfert d'office s'opère sans indemnité.

Enfin, cette ultime question, plus légère en apparence, mais qui suscite parfois de réjouissantes chicanes: qui peut décider de la dénomination des voies privées ouvertes à la circulation publique? Réponse: les propriétaires de ces voies et eux seuls. Pour autant, leur liberté n'est pas totale car le maire tient de ses pouvoirs généraux de police le droit de contrôler les dénominations de toutes les voies et d'interdire celles qui seraient contraires à l'ordre public et aux bonnes mœurs. Il n'est pas rare, alors, que Picrochole s'invite à Clochernerle...

À RETENIR

➤ Responsabilité. Une voie privée n'est ouverte à la circulation publique que sous réserve du consentement exprès ou tacite de son propriétaire, ouverture emportant l'obligation pour le maire d'y exercer ses pouvoirs de police. La commune peut décider de son entretien, au risque d'engager sa responsabilité.

RÉFÉRENCES

- Code général des collectivités territoriales, art. L.2212-2, L.2213-1, L.5211-9-2, L.5215-20 et L.5215-28.
- Code de la voirie routière, art. L.141-11 et L.162-6.
- Code de la route, art. L.162-1 et L.411-6.

(1) CE, 15 février 1989, « Cne de Mouvaux », req. n°71992.

(2) Cass. soc., 9 janvier 1963, « Lebreton c/Cts Audran »: Bull. civ. 1963, IV, n°30.

(3) Cass. 2^e civ., 19 février 1992, « Sté d'assurance moderne des agriculteurs et a. c/Silvestre et a. ».

(4) CE, 5 novembre 1975, « Cne de Villeneuve-Tolosane »: Rec. CE 1975, tables, p.1341;

CE, 15 février 1989, « Cne de Mouvaux », req. n°71992.

(5) CE, 5 mars 2008, req. n°288540.

(6) CE, 29 mars 1989, req. n°80063.

(7) CE, 19 novembre 1975, req. n°93235.

(8) CE, 8 mai 1963, « Cne de Maisons-Laffitte ».

(9) CE, 26 avril 1968, « HLM Boulogne-sur-Mer »: Rec. CE 1968, p.261.

(10) Code de la voirie routière, art. L.162-1 et code de la route, L.411-6. Par suite, les panneaux de signalisation et le marquage au sol mis en place par les propriétaires d'une voie privée ouverte à la circulation publique n'ont aucune valeur.

(11) Lesquels sont des travaux publics. CE, 15 janvier 1982, « Communauté urbaine de Lille », req. n°19424.

(12) C'est le seul cas où la commune peut réaliser des travaux sur une voie privée non ouverte à la circulation publique. Les communes ne sauraient, en effet, participer à l'entretien des voies privées dont les propriétaires se réservent l'usage. CE, 17 octobre 1980, « Braech », req. n°17395.

(13) CAA de Paris, 15 mars 2001, « Cne de Sivry-Courtry », req. n°98PA01943.

(14) CAA de Lyon, 23 décembre 2010, « Denise A. », req. n°09LY00740. CAA de Bordeaux, 13 juillet 1989, « Cne de Bordeaux », req. n°89BX00306.

(15) CAA de Paris, 3 décembre 1996, « Boitel », req. n°94PA02181 et 24 septembre 1996, « GMF », req. n°94PA01895. CE, 18 avril 1980, « Communauté urbaine de Lyon ».

(16) Olivier Magnaval, « Gens du voyage: obligations et compétences des communes et interco », « La Gazette » du 25 novembre 2013, p.56.