

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

Annexe au procès-verbal de la séance du 1^{er} juin 1966.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1) *sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, complétant l'article 98 du Code de l'administration communale et relatif aux pouvoirs de police conférés aux maires en matière de circulation,*

Par M. Michel DURAFOUR,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Avant d'analyser le projet de loi qui nous est soumis, il a paru utile à votre rapporteur de rappeler les principes qui régissent la police municipale de la circulation sur les voies publiques.

(1) Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Pierre de La Gontrie, Marcel Prélot, Marcel Champeix, vice-présidents ; Gabriel Montpied, Jean Sauvage, Modeste Zussy, secrétaires ; Paul Baratgin, Pierre Bourda, Robert Bruyneel, Robert Chevalier, Louis Courroy, Etienne Dailly, Jean Deguise, Emile Dubois, Michel Durafour, Fernand Esseul, Paul Favre, Pierre de Félice, Pierre Garet, Jean Geoffroy, Paul Guillard, Baudouin de Hauteclocque, Léon Jozeau-Marigné, Edouard Le Bellegou, Pierre Marcihacy, Paul Massa, Marcel Molle, Lucien De Montigny, Louis Namy, Jean Nayrou, Camille Vallin, Fernand Verdeille, Robert Vignon, Joseph Voyant.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1452, 1803 et in-8° 470.

Sénat : 132 (1965-1966).

I

RAPPEL DES PRINCIPES

A. — Principes généraux.

La circulation sur les voies publiques est régie :

1° Par un ensemble de dispositions législatives et réglementaires groupées pour la plupart dans le Code de la route ;

2° Par des arrêtés préfectoraux complétant ce Code ;

3° Par des arrêtés municipaux qui trouvent leur fondement soit dans le Code de la route, soit dans les articles 96, 97 et 98 du Code de l'administration communale qui définit la police municipale comme le moyen d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques. La police de la circulation constitue une branche de la police municipale qui se distingue notamment de la police dite de la conservation, qui concerne surtout la protection de la voirie et des ouvrages d'art.

La police de la circulation est assurée dans la commune par le maire. Le conseil municipal ne saurait se substituer à lui ; il ne peut éventuellement qu'exprimer des vœux et assurer le vote des dépenses qu'implique la réalisation des décisions arrêtées par le maire, qui peut toutefois déléguer tout ou partie de ses pouvoirs de police aux adjoints ou à des membres du conseil municipal.

Les arrêtés municipaux ne s'appliquent pas hors du territoire de la commune.

Ils ne peuvent réglementer que pour des voies ouvertes à la circulation publique. Le caractère de voie ouverte à la circulation publique est une notion de fait, tranchée en cas de contestation par les tribunaux. Le maire peut parfaitement réglementer la circulation sur les voies privées dès lors qu'elles sont ouvertes à la circulation publique.

Les pouvoirs du maire doivent être distingués selon qu'ils s'exercent, toujours sur le territoire de la commune bien entendu, en dehors ou dans l'agglomération. En dehors de l'agglomération, le maire a la police de la circulation sur les voies communales et sur les chemins ruraux.

En ce qui concerne ses pouvoirs dans l'agglomération, il faut rappeler d'abord que les limites de l'agglomération sont fixées par arrêté du maire après approbation du préfet (art. 44, alinéa 2, du code de la route) ; les limites de l'agglomération sont matérialisées par des panneaux définis par l'article 5 de l'arrêté du 22 juillet 1954 relatif à la circulation routière.

Le maire a la police de la circulation sur toutes les voies ouvertes à la circulation publique quel que soit leur classement domanial, dès lors qu'elles sont à l'intérieur de l'agglomération. Mais, alors que pour les voies communales le maire cumule à la fois la police de la circulation et la police de la conservation, sur les routes nationales et sur les chemins départementaux, il ne dispose que de la police de la circulation (art. 98 du Code de l'administration communale).

A l'intérieur des agglomérations un problème particulier se pose au sujet des voies à grande circulation et des grands itinéraires routiers :

Les voies à grande circulation, qui peuvent être des routes nationales ou des chemins départementaux, sont celles qui ont été choisies en raison de leur densité de circulation ;

Les grands itinéraires routiers sont des routes nationales choisies parmi les routes à grande circulation, en raison de leur importance et selon des caractéristiques techniques.

Le maire ne peut réglementer la circulation sur les grands itinéraires routiers qui traversent sa ville qu'après approbation de ses arrêtés par le préfet, pris sur avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Le statut des grands itinéraires routiers permet également au préfet d'intervenir dans la police de la circulation municipale, après en avoir averti le maire.

B. — Réglementation prise par le maire en matière de circulation.

Compte tenu des développements précédents, les mesures de circulation prises par le maire, peuvent l'être :

- soit en application du Code de la route ;
- soit en vertu de ses pouvoirs généraux de police municipale.

A. — MESURES PRISES EN APPLICATION DU CODE DE LA ROUTE

Le maire peut, dans les agglomérations, après approbation du préfet, limiter l'emploi de l'avertisseur sonore ou même l'interdire en dehors *du cas de danger immédiat*.

Il peut ordonner l'établissement de barrières de dégel et fixer les conditions de circulation pendant la fermeture de ces barrières (art. R 45 du Code de la route) sur toutes les routes à l'exception des routes nationales, départementales et forestières pour lesquelles, en ces circonstances, compétence est donnée au préfet.

Il peut réglementer l'usage des feux de route et des feux de croisement des véhicules sur les routes pourvues d'un éclairage public suffisant (Code de la route, art. R. 40).

— Dans les agglomérations pourvues d'un éclairage public suffisant, il peut limiter ou supprimer l'obligation faite aux véhicules d'utiliser les feux de stationnement durant les heures de nuit.

— Il fixe, dans les conditions définies par arrêté du Ministre de l'Intérieur et du Ministre des Travaux publics, les limites de l'agglomération.

— Il peut prendre les mesures jugées nécessaire pour assurer la sécurité sur le passage des ponts franchissant les voies communales.

— En outre, dans les *circonstances urgentes*, il peut prendre pour tous les ponts situés dans le ressort de la commune, les mesures provisoires que commanderait la sécurité publique. Il doit alors en rendre compte à l'autorité supérieure (art. R. 46).

— Enfin, à l'intérieur des agglomérations, il peut, après avis du service des ponts et chaussées, désigner les intersections auxquelles seront placés des panneaux « Stop ». Prévue pour réduire les accidents aux intersections particulièrement dangereuses, l'implantation de tels panneaux doit être limitée aux cas les plus justifiés par la sécurité. La généralisation des panneaux « Stop » à l'intérieur des agglomérations doit être proscrite dans l'hypothèse où elle serait destinée à établir en fait des voies de circulation prioritaire.

B. — MESURES PRENANT LEURS SOURCES DANS LES POUVOIRS GÉNÉRAUX DE POLICE MUNICIPALE

L'article R. 225 du Code de la route confirmant les pouvoirs confiés au maire en vertu du Code d'administration communale, précise que celui-ci peut, lorsque l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public l'exige, prendre des mesures plus rigoureuses ou plus précises que celles édictées par le Code lui-même.

Mais les pouvoirs conférés au maire ne sont pas absolus. Conformément à la jurisprudence des tribunaux de l'ordre administratif, ils ne peuvent s'exercer que dans certaines limites, plus ou moins larges selon la nature des libertés auxquelles ces réglementations sont susceptibles de porter atteinte.

Sans épuiser le sujet, citons quelques exemples :

a) *Circulation des particuliers et de leur véhicule.*

Les mesures qui restreignent la circulation ou les interdictions partielles et limitées quant au temps et aux lieux sont légales. Au contraire, *les prohibitions générales et absolues ne sont pas admises*. A été ainsi annulé l'arrêté d'un maire décidant de façon générale et permanente qu'une rue déterminée serait interdite à la circulation des véhicules de 18 heures à 6 heures du matin.

Un maire ne pourrait de même interdire la circulation des voitures automobiles d'un type particulier dans certaines voies sans limiter cette interdiction dans le temps. Par contre, un maire peut interdire toute circulation de véhicules lorsque celle-ci présenterait des inconvénients exceptionnellement graves pour la sécurité du fait de la sinuosité et de l'étroitesse du tracé.

b) *Pouvoirs du maire en matière de stationnement.*

Le Code de la route interdit de « laisser abusivement un véhicule ou un animal stationner sur la route ». De son côté le Code pénal punit d'amende (art. R. 38-11°) ceux qui embarrassent la voie publique « en y déposant ou y laissant, sans nécessité, des matériaux ou des choses quelconques qui empêchent ou diminuent la liberté ou la sûreté du passage ». Mais une première distinction s'impose entre l'arrêt et le stationnement.

a) *L'arrêt* peut être défini comme l'immobilisation momentanée permettant, dans le minimum de temps nécessaire, la montée ou la descente des voyageurs et le chargement ou le déchargement des marchandises ; il suppose que le conducteur se trouve en mesure de déplacer son véhicule ; il est à la fois nécessaire et légitime lorsqu'il assure l'exercice du droit d'accès et la desserte des immeubles riverains de la voie publique ; l'accès et la desserte ne doivent pas cependant être considérés comme interdisant, sauf au droit des portes cochères, des immobilisations prolongées.

b) *Le stationnement* peut, de son côté, être défini comme l'état d'immobilisation temporaire, hors la présence de son conducteur, de tout véhicule sur la voie publique ; il suppose le respect de certaines limitations du temps d'immobilisation, éventuellement déterminées par les règlements, faute de quoi il transforme la voie publique en *garage* ce qui est contraire à la destination même de celle-ci ; il présente une régularité et une permanence qui par opposition à l'arrêt, lui confèrent un caractère anormal et s'analyse en une occupation privative du domaine public visant à la seule satisfaction d'un intérêt privé et pouvant donner lieu à perception de droits.

Il appartient au maire de déterminer les emplacements affectés au stationnement des voitures effectué sans nécessité soit par des prescriptions de police, soit par l'organisation de parcs de stationnement ; ces mesures peuvent être au demeurant complémentaires et être assorties du paiement d'une « *taxe de stationnement* ». La décision a été jugée régulière (C. Et. 11 décembre 1951, Ligue pour la défense du commerce parisien, Rec. Lebon, p. 1099) de l'établissement dans certaines rues de parcs de stationnement payants et disposant que même sur les emplacements réservés à cet effet le passage sera laissé libre au droit des portes cochères.

Les décisions prises doivent respecter certains impératifs :

— les arrêtés municipaux ne sont opposables aux usagers que s'ils ont fait l'objet d'une signalisation ; aucune contravention ne peut être dressée en l'absence de celle-ci ;

— aucune infraction ne peut être relevée à la charge des usagers qui ne respectent pas les panneaux d'interdiction de stationner implantés irrégulièrement, c'est-à-dire non motivés par un arrêté régulièrement pris et publié ;

— les décisions sont illégales qui prohibent tout stationnement sur toutes les voies publiques ou qui aboutissent à créer des « catégories privilégiées d'usagers » que les mesures discriminatoires visent l'usage des emplacements réservés ou l'assiette de la taxe éventuellement instituée.

c) *Stationnement unilatéral alterné.*

Le maire a la possibilité de décider à titre permanent, pour tout ou partie de l'année, sur une ou plusieurs voies de l'agglomération, que le stationnement sera unilatéral alterné.

Mais si cette alternance est décidée, la périodicité de celle-ci doit être *obligatoirement semi-mensuelle* et s'opérer dans les conditions suivantes : stationnement autorisé

- du 1^{er} au 15 de chaque mois du côté des numéros impairs ;
- du 16 au dernier jour du mois du côté des numéros pairs.

d) *Le stationnement et les « zones bleues ».*

Le maire peut décider que, sur une voie ou un ensemble de voies de l'agglomération, la durée maximale du stationnement y sera contrôlée par l'apposition obligatoire sur le véhicule d'un dispositif ou disque de contrôle (régime dit des « zones bleues »).

Si ce régime est institué, le dispositif de contrôle doit être *d'un modèle type uniforme*, plus spécialement en ce qui concerne les tranches horaires. Aucun modèle de disque comportant un fuseau horaire différent de celui du modèle type ne peut et ne doit être agréé.

L'autorité municipale est chargée de contrôler que les modèles qui lui seraient présentés, notamment ceux comportant de la publicité, sont conformes au modèle type et n'ont aucune mention contraire à l'ordre public ou à la législation en vigueur.

Cette conformité est attestée par un agrément accordé par le maire. Les dispositifs de contrôle agréés par l'autorité municipale ou, dans certaines hypothèses, par le Ministre de l'Intérieur, sont utilisables *indistinctement* dans toutes les agglomérations dans lesquelles ont été ou seront établies des zones bleues.

e) *Limitation de vitesse.*

Dans l'intérêt de la sécurité, le maire peut, à l'intérieur de l'agglomération, sur une partie ou la totalité des voies, instituer des limitations de vitesse soit temporaires (chantiers et travaux), soit permanentes.

Depuis l'intervention du décret n° 62-1179 du 12 octobre 1962, un plafond général de 60 km-heure a été fixé. Il en résulte :

— que l'autorité municipale ne peut fixer un plafond supérieur à 60 km-heure ;

— que le maire conserve toutefois la possibilité de fixer une limite inférieure à ce chiffre pour tous les véhicules ou seulement quelques catégories d'entre eux. Une circulaire du Ministre de l'Intérieur du 13 octobre 1962 recommande instamment, dans un souci d'uniformisation, de ne réduire le plafond de 60 km-heure que dans des cas impérieusement justifiés par des nécessités de sécurité tenant en particulier à la configuration de l'agglomération. Il y a lieu également de rappeler que l'adoption par les maires du plafond national de 60 km-heure dispense de l'apposition de panneaux de signalisation et allège d'autant le budget communal.

Le plafond de 60 km-heure peut être relevé à 80 km-heure par arrêté du préfet sur tout ou partie des sections de voies faisant partie d'un grand itinéraire routier et situées à l'intérieur d'une agglomération. Cet arrêté est pris après consultation du maire.

Ces quelques principes brièvement rappelés, voyons maintenant ce que propose le projet de loi.

H

EXAMEN DU PROJET DE LOI

L'objet du projet de loi est essentiellement de renforcer les pouvoirs de police du maire et de les préciser.

En effet, les problèmes de la circulation deviennent de plus en plus ardues ; les maires font de leur mieux pour les résoudre, mais ils se heurtent à des difficultés dont certaines tiennent à la jurisprudence.

Les textes législatifs en la matière sont peu nombreux, ils sont formulés en termes généraux et la jurisprudence les interprète à la lumière des principes généraux du droit, ce qui aboutit, en pratique, à restreindre les pouvoirs du maire.

Il semble qu'il y ait une opposition entre l'orientation du Conseil d'Etat et celle de la Cour de cassation. Si le Conseil d'Etat a apprécié largement les pouvoirs des maires, la Cour de cassation, en revanche, protège au maximum la liberté de circuler et de stationner, ce qui est excellent pour la défense des libertés individuelles mais place les maires devant des difficultés parfois insurmontables. La Cour de cassation a jugé que toute limitation à la liberté de circulation doit être partielle ou temporaire, elle doit respecter la liberté du commerce et de l'industrie, elle doit respecter l'égalité devant la loi et ne pas créer une catégorie privilégiée d'usager.

Le projet de loi a pour but de faciliter la tâche des maires en permettant une réglementation inégalitaire, à condition que celle-ci soit justifiée par des motifs d'intérêt général d'où l'innovation qui consiste à exiger désormais que les arrêtés du maire soient motivés. Cette exigence rendra plus facile un contrôle juridictionnel en permettant de sanctionner l'usage des pouvoirs de police pour des motifs étrangers à l'intérêt général.

La rédaction du projet de loi est, à dessein, très souple.

La jurisprudence devra l'interpréter, comme elle avait interprété l'ancien article 98, mais son pouvoir d'appréciation se trouve réduit par la nouvelle rédaction qui donne au maire des pouvoirs que les tribunaux lui contestaient.

Le premier alinéa du projet reprend le texte de l'actuel article 98 du Code de l'Administration communale en l'allégeant en ce sens qu'il rappelle les pouvoirs dévolus aux préfets sur les « routes à grande circulation », mais sans plus faire référence expresse au décret-loi du 30 octobre 1935, étant donné les textes intervenus depuis lors sur ce point : décret-loi du 24 mai 1938, décret d'application du 22 avril 1939 et, pour ce qui concerne le préfet de police, loi du 10 juillet 1964 réorganisant la région parisienne.

Les alinéas 2 et suivants du projet vont donner aux maires la possibilité d'exercer pleinement, en fonction des difficultés propres aux agglomérations qu'ils administrent, leur responsabilité en matière de police de la circulation, tout en ne méconnaissant pas les intérêts légitimes des individus.

Entre autres mesures, le maire pourra édicter :

1° *Des mesures restrictives de circulation* : par exemple, interdire totalement, à certaines heures, l'accès de certaines artères ou portions de voies aux véhicules de livraison ou réserver cet accès durant certaines heures à diverses catégories soit de véhicules (tels les autobus de transport en commun), soit d'usagers (par exemple, les piétons) ;

2° *Des mesures réglementant l'arrêt* (bref instant nécessaire à la descente ou à la montée d'un client dans un taxi, par exemple) *et le stationnement* (de plus longue durée et généralement sans que le conducteur soit présent) des véhicules, sans entraver la desserte des immeubles riverains ;

3° *Des réglementations réservant des portions de chaussée* sur les voies urbaines à l'effet de faciliter la circulation des transports publics de voyageurs et des taxis, ainsi que le stationnement des véhicules appartenant aux services publics, etc.

Ces derniers, tels ceux, à titre d'exemple, de police, d'incendie, de services hospitaliers... ne disposent pas toujours de locaux ou de parkings judicieusement implantés dans la localité, leur permettant d'intervenir ou d'assurer leur mission avec la célérité requise, surtout à des périodes de circulation intense.

En bref, l'application de ce nouveau texte de loi instaurera un nouvel et nécessaire équilibre entre les légitimes droits des particuliers et les exigences de l'intérêt public, tout en conservant à ce dernier sa primauté. Son contrôle s'effectuera, comme par le passé, par les tribunaux de l'ordre administratif et judiciaire.

III

LE TEXTE VOTE PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE

L'Assemblée Nationale a adopté le projet de loi et l'a complété en votant un amendement présenté par le Gouvernement et ainsi conçu :

« Dans la ville de Paris, les pouvoirs conférés au maire par les dispositions qui précèdent sont exercés par le préfet de police.

« Les décrets-lois du 30 octobre 1935 et du 24 mai 1938 relatifs aux pouvoirs de police des maires et des préfets sur les grands itinéraires routiers, à l'exclusion des articles premier, 2, 3 et 4 de ce dernier texte, sont applicables aux voies classées, en application du Code de la route, dans la catégorie des routes à grande circulation.

« Dans la ville de Paris et dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, les pouvoirs dévolus à l'autorité préfectorale sur les voies à grande circulation par les dispositions de l'alinéa précédent sont exercés par le préfet de police. »

Ce texte comporte trois dispositions distinctes :

I. — Application du projet de loi dans la ville de Paris.

L'application des dispositions du projet à la ville de Paris a paru au Gouvernement susceptible de soulever quelques difficultés inhérentes à la complexité de la réglementation en vigueur dans la capitale et qu'il importe de prévenir.

Actuellement, en effet, le préfet de police est investi en matière de circulation à Paris, de pouvoirs qui, en droit strict, découlent, non de l'article 98 du Code de l'administration communale, mais de textes particuliers : loi des 16 et 24 août 1790 et arrêtés des Consuls du 12 Messidor, An VIII, et textes qui l'ont modifié.

Juridiquement, il était donc opportun que cette autorité, en tant qu'autorité municipale, se voie conférer, par une disposition expresse, des pouvoirs identiques à ceux que les maires vont détenir en application du nouvel article 98.

Tel est l'objet du premier alinéa de l'amendement.

II. — Uniformisation de la réglementation sur les grands axes routiers.

Le projet de loi élargit les pouvoirs des maires sur les voies publiques à l'intérieur de leurs agglomérations. Il convenait de prendre, en contrepartie, des garanties pour que cet élargissement ne puisse risquer, dans certains cas, de nuire aux impératifs de la circulation rapide à longue distance, en constant développement.

Il est, à cet égard, deux catégories de voies soumises à un trafic intense pour lesquelles il convient de prévoir une réglementation urbaine uniforme, notamment en ce qui concerne la vitesse et le stationnement.

Il s'agit en l'espèce : d'une part, des voies qui, en raison de leurs caractéristiques techniques et de leur importance économique et touristique (répondant aux normes définies par la Convention de Genève du 16 septembre 1950 sur les routes de trafic international), ont reçu la dénomination de « grands itinéraires routiers » ; d'autre part, de celles qui sont classées, en application du Code de la route, « routes à grande circulation » étant donné la densité du trafic qu'elles supportent.

Les premières sont d'une longueur d'un peu moins de 7.000 km, tandis que les secondes représentent un réseau de 40.000 km.

Depuis longtemps déjà, les préfets se sont vu confier, par le décret-loi du 30 octobre 1935 et celui du 24 mai 1938, un rôle coordinateur de l'action des autorités municipales en ce qui concerne les sections urbaines des « grands itinéraires routiers ».

Compte tenu du développement de la circulation générale et des nécessités de faciliter celle-ci, notamment à l'occasion des week-ends et des périodes de vacances, il était nécessaire de prévoir une réglementation homogène pour l'ensemble de ces grands axes routiers.

Le deuxième alinéa complète la réforme entreprise par les décrets précités, en étendant aux sections urbaines des routes « à grande circulation » le régime actuellement applicable aux seuls grands itinéraires, de façon à permettre que soit harmonisée, sous la tuelle de l'autorité préfectorale, la réglementation applicable à l'ensemble des grands axes routiers.

III. — Application du projet de loi aux communes des départements des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne.

Il pouvait sembler que l'article 10 de la loi du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne, qui a attribué au préfet de police des pouvoirs « pour tout ce qui concerne la liberté et la sûreté de la voie publique sur les voies à grande circulation » dans les communes des départements des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne, se suffirait à lui-même.

En réalité, il n'en est pas ainsi parce que la notion des grands itinéraires routiers, telle qu'elle résulte du décret-loi du 30 octobre 1935, du décret-loi du 24 mai 1938 et du décret d'application du 22 avril 1939, est sensiblement différente de celle des routes à grande circulation.

Sans doute les grands itinéraires, comme les routes à grande circulation, peuvent être soit des routes nationales, soit des routes départementales, soit même des voies communales. Mais ces deux notions ne se superposent pas : tous les grands itinéraires routiers ne sont pas nécessairement des routes à grande circulation.

D'autre part, la seule particularité des routes à grande circulation consiste dans le droit de priorité de passage aux intersections, qui est conféré hors agglomération aux usagers de ces routes. Cette particularité n'a aucune répercussion sur les pouvoirs réglementaires ou de police détenus respectivement par l'autorité municipale et par l'autorité préfectorale en matière de circulation.

Il en va différemment des grands itinéraires routiers, surtout en ce qui concerne leurs sections urbaines, sur lesquelles les pouvoirs de police du maire sont partiellement transférés à l'autorité préfectorale ou à l'autorité ministérielle. C'est ainsi qu'en application du décret-loi du 24 mai 1938 :

1° Lorsqu'une route nationale faisant partie d'un grand itinéraire routier est déviée pour contourner une agglomération, les propriétaires riverains n'ont pas accès direct à la déviation (art. 1^{er}) ;

2° Les voies publiques (communales ou départementales) ou privées destinées à traverser un grand itinéraire ou y aboutir, doivent, pour que la haute administration soit assurée qu'elles ne

cisailleront pas les courants de circulation sur le grand itinéraire, être tracées conformément à une autorisation du Ministre de l'Équipement (art. 4) ;

3° En cas de foires et marchés déjà existants, tenus sur ces sections urbaines et gênant gravement la circulation générale, le préfet, par arrêté pris sur le rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées, peut mettre le maire en demeure de transférer ces foires et marchés en des emplacements moins gênants (art. 6) ; de même, le maire n'a pas le droit d'instituer, sur ces sections urbaines, des foires et marchés gênant la circulation générale (art. 7) ;

4° Le Ministre de l'Intérieur et le Ministre de l'Équipement peuvent étendre ces règles aux voies qui, non classées grands itinéraires routiers ni même routes à grande circulation, contournent les agglomérations en vue de faciliter la circulation générale (art. 8).

De même, aux termes du décret du 22 avril 1939 (art. 1^{er}), les arrêtés municipaux intéressant la police de la circulation sur les routes nationales faisant partie des grands itinéraires routiers ne sont exécutoires qu'après approbation par arrêté du préfet pris sur l'avis de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées.

Compte tenu de ces particularités d'ordre réglementaire importantes, attachées aux seuls grands itinéraires routiers, il a paru indispensable d'attribuer expressément au préfet de police les mêmes pouvoirs que ceux que détiennent depuis longtemps tous les autres préfets.

Faute d'une telle disposition, le préfet de police pourrait en effet être considéré comme dépourvu des moyens légaux de réglementer la circulation sur les sections urbaines des « grands itinéraires » puisque la loi du 10 juillet 1964 ne lui confère des pouvoirs de police, dans les limites des trois nouveaux départements de la région parisienne, que sur les « voies à grande circulation ». Paradoxalement, ses pouvoirs eussent été moindres que ceux des préfets de province.

Le troisième alinéa de l'amendement évite une telle situation.

En même temps, il écarte une ambiguïté. S'agissant en effet des grands itinéraires routiers traversant les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, on pouvait se demander si l'autorité préfectorale qualifiée pour empêcher, par exemple, la tenue des foires et marchés gênant la circula-

tion générale n'était pas les préfets de ces départements plutôt que le préfet de police.

En définitive, ce dernier alinéa, affirmant les pouvoirs du préfet de police en tant qu'autorité préfectorale, fait pendant au 1^{er} alinéa, traitant de ses pouvoirs en tant qu'autorité municipale.

*

* *

Votre Commission a approuvé ce projet de loi.

Au cours de la discussion à laquelle elle a procédé, le rapporteur a été chargé de demander au Gouvernement des précisions sur trois points :

1. — Le présent texte permettra-t-il aux maires d'instaurer des stationnements payants sur la voie publique ?

2. — Permettra-t-il de réserver sur la voie publique des couloirs spéciaux affectés aux autobus ?

3. — Rendra-t-il possible l'instauration d'emplacements de stationnements réservés aux véhicules utilisés par des personnes exerçant une profession d'intérêt public : voitures de médecins et d'ambulances notamment ?

*

* *

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission vous demande d'adopter sans modifications le projet de loi voté par l'Assemblée Nationale, dont le texte suit :

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

L'article 98 du Code de l'administration communale est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 98. — Le maire a la police des routes nationales et départementales et des voies de communication à l'intérieur des agglomérations mais seulement en ce qui touche à la circulation sur lesdites voies et sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet sur les routes à grande circulation.

« Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation :

« 1° 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 ;

« 2° Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules, ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains.

« Le maire peut, 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, des stationnements réservés sur les voies publiques de l'agglomération.

« Le maire peut, par arrêté motivé, réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation et le stationnement des transports publics de voyageurs et des taxis.

« Dans la ville de Paris, les pouvoirs conférés au maire par les dispositions qui précèdent sont exercés par le préfet de police.

« Les décrets-lois du 30 octobre 1935 et du 24 mai 1938 relatifs aux pouvoirs de police des maires et des préfets sur les grands itinéraires routiers, à l'exclusion des articles premier, 2, 3 et 4 de ce dernier texte, sont applicables aux voies classées en application du Code de la route dans la catégorie des routes à grande circulation.

« Dans la ville de Paris et dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, les pouvoirs dévolus à l'autorité préfectorale sur les voies à grande circulation par les dispositions de l'alinéa précédent sont exercés par le préfet de police. »