

## LE DROIT DE LA RUE

**L**E JURISTE N'EST PAS UN USAGER DE LA VOIE PUBLIQUE comme les autres. Il la fréquente à la manière dont les médecins auscultent leurs patients : avec un regard de professionnel.

65

S'il emprunte la « rue de la République » de la commune X, il sait qu'il a fallu une délibération du conseil municipal pour que cette voie soit ainsi dénommée, lorsque la rue appartient au domaine public de la commune<sup>1</sup>; en revanche, s'il fréquente une voie privée, il sait que seul le propriétaire de celle-ci est compétent pour lui donner, le cas échéant, une dénomination. En principe, conseil municipal et propriétaire privé sont libres de choisir la dénomination des voies relevant de leur compétence; toutefois, le maire, en vertu de son pouvoir de police administrative générale, pourrait interdire la dénomination d'une voie privée ou publique communale qui porterait atteinte à l'ordre public et aux bonnes mœurs<sup>2</sup>. C'est en application de ces mêmes pouvoirs de police que le maire décide du numérotage des immeubles de la commune<sup>3</sup>. Toutefois, conformément à l'article L. 2213-28 du code général des collectivités territoriales (CGCT), la pose des plaques des numéros et des rues ne pourra être effectuée qu'après qu'une délibération du conseil municipal aura approuvé le principe de l'achat de ces matériels, qui constitue une dépense obligatoire pour les communes.

S'il conduit un véhicule dans cette même rue, et que la vitesse est limitée à 30 km/h, il sait que le maire a pris un arrêté pour fixer une telle limite: l'article R. 413-3 du code de la route, issu d'un décret du Premier ministre, indique que, dans les agglomérations, cette vitesse

---

1. CAA Bordeaux, 20 avril 2002, *Farrugia*, *BJCL*, 2002, p. 316.

2. CE, 19 juin 1974, *Broutin*, *Leb.*, p. 346.

3. CE, 22 janvier 1993, *Commune de Bougival*, *AJPI*, 1995, p. 41; TA Dijon, 29 juin 2004, *Arnoult*, *Collectivités-Intercommunalité*, 2004, n° 228.

est normalement de 50 km/h. Cependant, pour tenir compte des particularités de la voie publique (présence d'établissements scolaires, étroitesse de la voie...), l'autorité locale peut décider d'imposer par arrêté une vitesse moins élevée.

S'il est piéton, le juriste sait qu'il est tenu, en application des articles R. 412-34 à R. 412-42 du code de la route, de circuler sur les trottoirs – la partie de la chaussée spécialement aménagée pour la circulation permanente et fréquente des piétons – et de respecter la signalisation tricolore lors de la traversée des chaussées devant être effectuée dans les passages protégés.

66 La rue est donc le monde du droit. C'est elle qui a constitué le contexte de nombreuses décisions importantes rendues par le juge administratif: par exemple, la contestation de l'arrêté de 1927 du maire de Cannes interdisant à tout véhicule de transport en commun de prendre ou de laisser des voyageurs dans l'agglomération de Cannes, sans autorisation du maire, a permis au Conseil d'État de reconnaître au maire la faculté de protéger l'entreprise concessionnaire de la commune contre la concurrence d'autres entreprises<sup>4</sup>; l'interdiction illégale faite à un photographe d'exercer sa profession dans la rue a permis au juge d'affirmer le principe de la liberté du commerce et de l'industrie<sup>5</sup>; le libre accès des riverains à la voie publique étant une liberté fondamentale dérivée du droit de propriété, une commune lui porte une atteinte grave et manifestement illégale en empêchant le libre accès de garages ou d'entrepôts à cette voie<sup>6</sup>.

La rue a en outre une existence juridique, puisque le terme « rue » figure par exemple à deux reprises à l'article L. 22121-2 CGCT, qui définit les fonctions de la police municipale dont le maire est chargé. Mais « la rue » a essentiellement, dans l'esprit de ce texte, une fonction générique: elle désigne à la fois les voies publiques et les voies privées. Le terme « rue » a surtout été employé par les pouvoirs publics au cours du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>7</sup>: désormais, la rue est désignée par la « voie publique » dans les textes législatifs ou réglementaires<sup>8</sup> comme dans la jurispru-

---

4. CE sect., 29 janvier 1932, *Sté des autobus antibois*, *Leb.*, p. 117.

5. CE, 22 juin 1951, *Daudignac*, *Leb.*, p. 362.

6. CE réf., 31 mai 2001, *Commune d'Hyères-les-Palmiers*, *Leb.*, p. 253.

7. Voir, par exemple, la loi du 25 juin 1841 autorisant les communes à établir des taxes pour frais de pavage des rues.

8. Voir, par exemple, l'article L. 211-16 du code rural relatif à la circulation de certains chiens sur la voie publique; les articles L. 171-4 et L. 173-1 du code de la voirie routière relatifs aux opérations d'établissement et d'entretien des appareils d'éclairage public et de signalisation;

dence. Cette appellation a une justification très précise: elle permet de distinguer les voies publiques, qui appartiennent au domaine public si elles sont affectées à l'usage du public (c'est-à-dire qu'elles doivent être ouvertes à la circulation des piétons ou des véhicules), des voies privées, qui appartiennent à des propriétaires privés et sur lesquelles les pouvoirs publics n'interviennent normalement pas. L'article L. 112-1 du code de la voirie routière prévoit qu'il revient à l'autorité administrative, par un « plan d'alignement », de déterminer la limite entre la voie publique et les propriétés privées des riverains.

Cela établi, « l'affectation de la voie publique à la circulation et au stationnement impose théoriquement un régime administratif dominé par les trois principes de “liberté, égalité, gratuité”<sup>9</sup> ». Comme chacun peut le constater quotidiennement, les dérogations à ces principes sont fort importantes. La rue est à la fois un espace de liberté et un espace de contraintes, pour les êtres comme pour les choses.

67

## LA RUE ET LES ÊTRES

La liberté fondamentale d'aller et de venir implique la liberté de circuler sur la voie publique. Celle-ci doit toutefois être conciliée à la fois avec d'autres droits et libertés et avec l'existence de différents types d'usagers de cette voie. Elle peut donc être limitée, pour le piéton comme pour l'animal – c'est-à-dire pour le propriétaire de celui-ci.

### *La rue et les hommes*

La voie publique est le lieu où chacun doit pouvoir manifester son opinion et circuler librement.

### *La liberté d'expression dans la rue*

Elle est plus ou moins encadrée, en fonction du mobile de l'expression. Le régime le plus libéral est celui de la manifestation sur la voie publique. La manifestation est l'exercice d'un droit; elle participe de la liberté d'opinion. Toutefois, elle peut aussi être source de troubles graves ou plus simplement de difficultés de circulation du fait qu'elle

---

l'article 6 de la loi du 29 juillet 1881 modifiée sur la liberté de la presse qui soumet à une obligation de déclaration quiconque voudra exercer la profession de colporteur ou de distributeur sur la voie publique.

9. Jacques Lajous, « La rue: généalogie et modélisation des normes », *Les Petites Affiches*, 14 juin 1991, n° 71, p. 16.

se tient sur la voie publique. En conséquence, les pouvoirs publics ont encadré le régime de la manifestation, tout en conservant son caractère libéral. Le décret-loi du 23 octobre 1935 portant réglementation des mesures relatives à la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse soumet toutes manifestations sur la voie publique à déclaration préalable, faite à la mairie du ou des communes ou à la préfecture concernée(s). Ce régime, adopté en conséquence des manifestations sanglantes de février 1934<sup>10</sup>, est en réalité très souple, puisqu'il ne nécessite pas d'autorisation préalable de la part de l'autorité locale compétente. Des restrictions au droit de manifester sur la voie publique ne peuvent être opposées que pour un motif lié à la nécessité de préserver l'ordre public, c'est-à-dire la sécurité, la santé, la salubrité publiques et le bon ordre; lorsque de tels troubles à l'ordre public sont susceptibles de se produire, l'autorité locale ne doit en principe pas aller jusqu'à interdire la manifestation: elle doit prendre la mesure la moins attentatoire possible aux libertés publiques, en se bornant par exemple à interdire l'accès à certaines voies «sensibles», telles celles où la circulation est particulièrement difficile.

Un régime intermédiaire, car il est en principe interdit mais bénéficie de dérogations, est celui applicable aux quêtes sur la voie publique, c'est-à-dire à l'appel à la générosité publique – qui se distingue de la mendicité dans la mesure où les fonds, recueillis dans un but philanthropique, ne sont pas destinés à l'usage personnel des quêteurs. Le principe est celui de l'interdiction des quêtes: un arrêté préfectoral, pris dans chaque département en exécution d'une circulaire du 9 septembre 1950 du ministre de l'Intérieur, prohibe la tenue des quêtes sur la voie publique. Deux dérogations, l'une nationale et l'autre locale, sont apportées à ce principe.

Chaque année, des dérogations nationales sont accordées dans les départements sur la base d'un calendrier national des appels à la générosité publique annuellement dressé par une circulaire du ministère de l'Intérieur (journée mondiale des lépreux, semaine nationale de lutte contre le cancer...). Comme pour les manifestations «revendicatives» organisées sur la voie publique, l'article 3 de la loi 91-772 du 7 août 1991 relative au congé de représentation en faveur des associations et des mutuelles et au contrôle des comptes des organismes faisant appel à la générosité publique, prévoit que les organismes qui souhaitent faire, sur la voie publique, appel à la générosité dans le cadre d'une

---

10. Marcel-René Tercinet, «La liberté de manifestation en France», *RDP*, 1979, p. 1014.

campagne menée à l'échelon national, doivent en faire la déclaration préalable auprès de la préfecture du département de leur siège social.

Au plan local, c'est un régime d'autorisation préalable, prévu par circulaire, qui régit les autres quêtes sur la voie publique. Elles peuvent être autorisées par le préfet si elles se déroulent sur le département ou par le maire si elles se limitent à la commune; les quêtes localement autorisées par le maire ou le préfet doivent se dérouler sur une seule journée et en dehors des dates retenues par le calendrier national<sup>11</sup>.

Enfin, le régime le plus sévère est celui applicable à l'attroupement, qui peut-être défini comme un rassemblement de personnes sur la voie publique ou dans un lieu public, qui, d'une part, n'a pas fait l'objet d'une déclaration préalable et qui, d'autre part, est susceptible de troubler l'ordre public; l'attroupement est interdit, ce qui peut donner lieu à des sanctions pénales<sup>12</sup>; les dommages consécutifs à un attroupement engagent la responsabilité de l'État<sup>13</sup>.

69

### *La liberté de circulation dans la rue*

Le maire doit s'assurer que les voies publiques placées sous son autorité restent librement ouvertes à la circulation des piétons; le cas échéant, il doit prendre des mesures de police de nature à assurer la commodité du passage sur ces voies. Depuis 1991, de nombreux maires ont pris, sur le fondement de leurs pouvoirs de police, des arrêtés « anti-mendicité », également qualifiés d'arrêtés « anti-bivouac ». Ces arrêtés, adoptés alors qu'était envisagée la suppression du délit de mendicité opérée par la publication du nouveau code pénal en 1994, interdisent les occupations abusives et prolongées de certaines parties de la voie publique, accompagnées ou non de sollicitations ou quêtes à l'égard des passants, lorsqu'elles sont de nature à entraver la libre circulation des personnes ou de porter atteinte à la tranquillité publique. Le juge administratif n'a admis la légalité de ces arrêtés qu'à la condition qu'ils soient limités dans le temps – par exemple à la période estivale – et dans l'espace – c'est-à-dire qu'ils ne soient applicables qu'à certaines des voies publiques, notamment celles du centre de la commune.

11. Circulaire INTD8700196C du 21 juillet 1987 du ministre de l'Intérieur relative aux appels à la générosité publique.

12. Voir les articles 431-1 et suivants du code pénal.

13. Article L. 2216-3 CGCT; CE sect., 29 décembre 2000, *Assurances générales de France*, *Leb.*, p. 679.

Faisant suite à la vague des arrêtés « anti-mendicité », des maires ont pris, à partir de 2001 et toujours sur le fondement de leur pouvoir de police, des arrêtés « couvre-feu » pour les enfants. Ces maires, n'estimant pas convenable que des mineurs circulent la nuit dans les rues, ont interdit la circulation sur la voie publique de mineurs de moins de treize ans non accompagnés. Le juge administratif a admis la légalité de ces restrictions à la liberté d'aller et de venir, à condition qu'elles soient limitées à certains secteurs de la ville, qu'elles ne soient effectives qu'une partie de l'année, qu'elles ne prennent effet qu'à partir de 23 heures<sup>14</sup>, et qu'il soit justifié de risques particuliers encourus par les mineurs dans certains lieux de la commune en raison par exemple de l'existence de « faits de délinquance de voie publique »<sup>15</sup> qui seraient survenus dans la commune au cours des mois précédant l'édiction de l'arrêté. Par une disposition comparable mais applicable sur l'ensemble du territoire, un décret 2005-1386 pris le 8 novembre 2005 pour faire face au développement des violences urbaines constatées depuis le 27 octobre dans plusieurs centaines de communes a notamment autorisé les préfets à interdire la circulation des personnes ou des véhicules dans les lieux et aux heures fixées par arrêté.

Enfin, divers arrêtés ont été pris visant à limiter l'exercice de la prostitution sur la voie publique – étant entendu que l'usage du trottoir par un ou une prostitué(e) peut seulement être réglementé, et non supprimé<sup>16</sup>. Par exemple, le 3 juin 2002, le maire d'Aix-en-Provence, au motif notamment que « le comportement des personnes se livrant à la prostitution sur la voie publique [...], qui peut s'apparenter à du racolage à destination des automobilistes, perturbe le déroulement de la circulation routière sur des voies très fréquentées, notamment aux heures de pointe », a adopté un arrêté « interdisant aux personnes se livrant à la prostitution de stationner ou de se livrer à des allées et venues répétées, sur les abords, les trottoirs, les accotements et pistes cyclables de [certaines] voies de la commune ». À Caen, un intéressant arrêté du 8 novembre 2002 avait interdit la prostitution sur la totalité du territoire de la commune, à l'exception de certaines rues bien définies où se trouvent la préfecture, le commissariat de police, le palais de justice... et encore, seulement sur le trottoir riverain de ces bâtiments administratifs ! Sur requête du préfet du Calvados, cet arrêté a

---

14. CE, 9 juillet 2003, *Lecomte*, *BJCL*, 2003, p. 816.

15. CE, réf., 2 août 2001, *Préfet de Vaucluse*, *Leb.*, tables p. 1101.

16. Cass., crim., 1<sup>er</sup> février 1956, *Flavien*, *D*, 1956, jurispr. p. 365.

été annulé par un jugement du tribunal administratif de Caen du 19 novembre 2003.

### *La rue et les animaux*

Il existe plus de 56 millions d'animaux domestiques en France; parmi ceux-ci, l'on compte plus de 8 millions de chiens. Ceux-ci sont donc quotidiennement présents dans les rues. Ils sont susceptibles d'y engendrer deux types de nuisances, que les pouvoirs publics tentent de combattre: les unes, de nature sanitaire, les autres, de nature physique.

### *La propreté de la rue*

Au-delà même de la réglementation relative à la circulation des animaux sur la voie publique, la salubrité de celle-ci est une exigence que s'impose et qui est imposée par les pouvoirs publics, nationaux et locaux.

71

Au plan national, les articles L. 581-10 et L. 581-14 du code de l'environnement permettent au conseil municipal et au maire d'instituer des zones de publicité restreinte ou élargie, soumettant la publicité à des prescriptions plus ou moins restrictives, afin de protéger le cadre de vie des habitants.

Au plan local, dans les règlements sanitaires départementaux adoptés par les préfets sur le fondement de l'article L. 1311-2 du code de la santé publique, l'on trouve en principe un article consacré à la « propreté des voies et des espaces publics », qui prévoit que ceux-ci « doivent être tenus propres. Les usagers de la voie et les occupants des propriétés riveraines sont tenus d'éviter toute cause de souillure desdites voies ». Sont par exemple interdits par ces textes le fait de jeter ou de déposer sur les voies publiques: les poussières collectées dans les immeubles; les eaux usées; les cadavres d'animaux; les graines, miettes de pain ou de nourriture quelconque... Des obligations positives sont également imposées par ces arrêtés aux propriétaires riverains de la voie publique, qui sont tenus, lorsqu'ils résident dans des voies livrées à la circulation publique où le service du balayage n'est pas assuré par la municipalité, de balayer le trottoir situé devant leur façade, aux jours et heures fixés par le maire. Ce dernier détient en effet, sur la base de ses pouvoirs de police, le pouvoir d'ordonner le balayage des trottoirs et des caniveaux des voies ouvertes au public par les riverains de ces voies<sup>17</sup>.

Il arrive que les maires prennent des arrêtés ayant pour objet d'instituer des mesures de propreté, dont la méconnaissance sera sanctionnée

17. CE, 15 octobre 1980, *Garnotel, Leb.*, tables p. 816.

par des contraventions. Par exemple, l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du maire de Boulogne-Billancourt du 5 juillet 1971 portant nettoyage des engins de chantiers devant circuler sur la voie publique fait obligation aux propriétaires de ces véhicules de les débarrasser préalablement des terres et autres résidus, et ajoute que, pour cela, « les routes, les garde-boue et les essieux devront être soigneusement nettoyés au jet ou par grattage ». Par exemple encore, l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 13 avril 1992 du maire de Mulhouse relatif à la propreté prévoit qu'il est interdit « de pousser ou projeter des balayures, et en particulier des feuilles mortes, sur la voie publique » ; l'article 2 de l'arrêté du 12 juillet 1999 du maire de Rueil-Malmaison portant sur la collecte des ordures ménagères interdit formellement « de déposer toute forme de résidus sur les voies publiques ou privées ouvertes au public, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit ».

72

S'agissant des animaux, et plus précisément de la circulation des chiens sur la voie publique, ce sont normalement les règlements sanitaires départementaux qui prévoient que « les fonctions naturelles des chiens ne peuvent être accomplies que dans les caniveaux des voies publiques ». Le plus souvent, des arrêtés municipaux précisent et complètent ces prescriptions, en n'autorisant par exemple le propriétaire du chien à ne laisser ce dernier effectuer ses fonctions naturelles que dans des parties du domaine public réservées à cet effet – les « canisites ». Par exemple, c'est « afin d'assurer et de maintenir la propreté de l'espace public » que le maire d'Aix-en-Provence, par l'article 4 de l'arrêté du 7 février 2003 portant mesures particulières à l'égard des animaux errants, a fait obligation à « chaque personne ayant la garde d'un chien de veiller à ce que les déjections de son animal se fassent dans les caniveaux des voies publiques ou dans les emplacements prévus à cet effet ». Lorsque le propriétaire est autorisé à laisser son chien effectuer ses fonctions naturelles sur des parties du domaine public qui sont ouvertes à la circulation, de nombreuses municipalités font obligation au propriétaire de ramasser les déjections, sous peine d'amende. Ainsi, à Paris, un arrêté municipal du 2 avril 2002 fait « obligation aux personnes accompagnées d'un chien de procéder immédiatement, par tout moyen approprié, au ramassage des déjections que cet animal abandonne sur toute partie de la voie publique, y compris dans les caniveaux, ainsi que dans les parcs, jardins et espaces verts » ; au cours des premiers mois de l'année 2005, 2 500 procès-verbaux d'infraction à

---

18. *Libération*, 11-12 juin 2005, p. 16.



l'obligation de ramassage ont été dressés par les inspecteurs de la salubrité de la ville de Paris<sup>18</sup>.

### *La sécurité dans la rue*

La préservation de la sécurité sur la voie publique, qu'il incombe au maire ou au préfet d'assurer, justifie par exemple que soit installé un système de vidéosurveillance de cette voie: le Conseil constitutionnel a en effet considéré que, pour répondre aux objectifs de valeur constitutionnelle de préservation de l'ordre public, et notamment de protection contre les risques d'atteinte à la sécurité des personnes et des biens, le législateur pouvait habiliter le préfet à autoriser l'installation de ce dispositif sur la voie publique et dans les lieux et établissements ouverts au public, à condition que sa mise en œuvre soit assortie de garanties de nature à sauvegarder l'exercice de libertés individuelles telle que la liberté d'aller et de venir<sup>19</sup>.

73

S'agissant plus spécialement des animaux, les maires sont, aux termes de l'article L. 211-22 du code rural, tenus de prendre « toutes dispositions propres à empêcher la divagation des chiens et des chats ». En application de ce texte et de leur pouvoir de police administrative, les maires peuvent interdire aux chiens l'accès à certaines parties du domaine public, pour des individus isolés ou regroupés; lorsque ces chiens accèdent à des parties autorisées de la voie publique, c'est à condition d'être identifiables, tenus en laisse et, le cas échéant, muselés.

En règle générale, les chiens peuvent librement circuler sur la voie publique. Cette circulation se fait selon des modalités spécifiques, propres à assurer la sécurité des autres usagers de la voie publique: en 1920, déjà, le Conseil d'État avait admis que le préfet de police pouvait légalement, au titre de ses pouvoirs de police générale, prévoir que « les chiens circulant sur les voies publiques seraient à la fois tenus en laisse et muselés », dès lors que ces mesures exceptionnelles avaient un caractère provisoire et qu'elles étaient motivées par l'extension très sensible de la rage dans le département de la Seine<sup>20</sup>. Le législateur a autorisé les autorités locales de police à aller beaucoup plus loin, c'est-à-dire à imposer le port de la laisse et de la muselière à titre permanent, sans qu'il soit non plus nécessaire de justifier de circonstances exceptionnelles<sup>21</sup>. De même,

---

19. CC, 94-352 DC, 18 janvier 1995, *Loi d'orientation et de programmation relative à la sécurité*.

20. CE, 19 mars 1920, *Société protectrice des animaux, Leb.*, p. 290.

21. Article L. 211-22 du code rural.

on trouve l'obligation de tenue en laisse inscrite dans certains arrêtés préfectoraux portant règlement sanitaire départemental : par exemple, l'article 99-6 du règlement sanitaire départemental des Hauts-de-Seine interdit, en son premier alinéa, de laisser vaquer les animaux domestiques dans les rues, sur les places et autres points de la voie publique ainsi que dans les halles et marchés, et précise que « les chiens ne peuvent circuler sur la voie publique en zone urbaine que s'ils sont tenus en laisse ». À Vincennes, l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté municipal n° 707 du 28 mai 1997 portant obligation de tenir les chiens en laisse indique qu'« en zone urbaine, sur le domaine public, les chiens doivent impérativement être tenus en laisse ». Pour les chiens particulièrement dangereux, tels les pit-bulls ou les bull-terriers, le II de l'article L. 211-16 du code rural indique qu'ils ne peuvent circuler sur la voie publique qu'à la condition d'être muselés et tenus en laisse par une personne majeure.

Cette obligation de laisse est fréquemment accompagnée du rappel de l'obligation de collier, c'est-à-dire de l'obligation de munir le chien d'un collier sur lequel sont gravés le nom et l'adresse du propriétaire. Ainsi, à Lyon, un arrêté municipal du 6 mai 1999 précise, en son article 2, que « les chiens ne pourront circuler sur la voie publique sans être tenus en laisse », et ajoute, en son article 6, que « tous les chiens circulant sur la voie publique devront être munis d'un collier comportant une plaque mentionnant le nom et le domicile du propriétaire de l'animal » ; à Boulogne-Billancourt, un arrêté du 7 mars 2002 recommande aux propriétaires ou gardiens d'utiliser une laisse dont la longueur ne dépasse pas deux mètres, et ajoute que « les chiens ne peuvent circuler sur la voie publique que pour autant qu'ils sont munis d'un dispositif (tatouage, plaque ou autres) permettant d'identifier le propriétaire ».

Il arrive certes que, même tenus en laisse, les chiens non dangereux se voient interdire l'accès à certains espaces, afin notamment de prévenir tout risque pour des catégories de populations particulièrement exposées, comme celle des enfants. Une telle interdiction se trouve par exemple dans les jardins municipaux : en ce sens, l'article 9 de l'arrêté du maire de la ville de Boulogne-Billancourt du 6 juillet 1998 portant règlement des parcs, squares et espaces verts dispose ainsi que « les chiens sont strictement interdits dans les espaces réservés aux jeux d'enfants et aux activités sportives, ainsi que dans tout espace signalé ». Mais ces interdictions ne concernent que des parties bien délimitées de la voie publique.

Les chiens non dangereux peuvent toutefois se voir interdire l'accès à la voie publique dès lors que leur réunion en nombre excessif sur un

même emplacement risquerait d'entraîner des troubles à l'ordre public. Le plus souvent, les arrêtés « anti-mendicité » évoqués ci-dessus interdisent, à certaines périodes et dans certains lieux, les regroupements de chiens même tenus en laisse et accompagnés de leur maître. Les arrêtés prévoient en général que le non-respect de cette dernière interdiction « entraînera l'intervention de la fourrière canine aux frais des contrevenants ». Leur non-respect peut avoir pour conséquence qu'une amende sera infligée aux propriétaires des chiens, voire la mise en fourrière et l'abattage de ceux-ci. Indépendamment de cette lutte contre la mendicité, des maires peuvent prendre des arrêtés interdisant, en raison des désagréments causés par leurs propriétaires, « le stationnement de personnes accompagnées de plus de deux chiens, même tenus en laisse, dans le centre-ville et dans les parcs et jardins publics<sup>22</sup> ».

75

## LA RUE ET LES CHOSES

La rue est un lieu vivant. Les choses y circulent sans cesse, elles peuvent l'occuper de manière temporaire ou prolongée.

### *La circulation dans la rue*

Le droit de circulation sur la voie publique doit être assuré par l'entretien de celle-ci et bénéficie non seulement aux piétons, comme cela a été dit, mais aussi aux véhicules.

### *L'entretien de la rue*

C'est aux pouvoirs publics qu'incombe l'entretien normal de la voie publique. Si par exemple il existe des excavations ou des déformations de la voie publique, il appartient aux autorités locales compétentes, dès lors que ces excavations atteignent une certaine profondeur et une certaine longueur, de signaler leur existence avant de procéder à leur comblement. Si cette signalisation n'est pas effectuée et que l'excavation est cause d'un accident, la victime pourra rechercher la responsabilité de la personne publique responsable sur le terrain (préfet pour les routes départementales, maire pour les voies communales...) des dommages de travaux publics<sup>23</sup>.

Les pouvoirs publics sont également tenus d'entretenir certaines voies privées, lorsqu'elles sont ouvertes à la circulation générale et

22. Arrêté du 24 juin 2002 du maire de Grenoble.

23. Parmi de très nombreux exemples, voir CE, sect., 14 février 1958, *Thorrand, Leb.*, p. 104.

donc mises par leurs propriétaires privés à la disposition directe du public.

Les riverains de la voie publique, à l'exception des autoroutes et des routes expresses, bénéficient de ce qu'il est convenu d'appeler des « aisances de voirie », c'est-à-dire de certains droits (droit de vue, droit d'accès, droit d'égout, droit de déversement des eaux pluviales et ménagères) qui constituent la contrepartie des obligations qui leur sont imposées. En contrepartie de ces droits, ils peuvent se voir imposer des participations à l'entretien de la voie publique.

76 Cette participation peut être matérielle, comme l'a montré par exemple l'obligation de balayage qui pèse sur les riverains lorsque la commune n'a pas créé un service public de balayage, ou comme l'impliquent les obligations de déblaiement imparties par les règlements de police aux riverains des voies publiques en temps de verglas et de glace.

Elle peut aussi être financière, comme le montrent deux exemples. D'une part, l'article L. 141-8 du code de la voirie routière prévoit que « les dépenses d'entretien des voies communales font partie des dépenses obligatoires des communes ». Celles-ci peuvent toutefois répercuter certains des frais occasionnés par cette dépense obligatoire. Ainsi, le produit de la « taxe de balayage » figure parmi les recettes fiscales de la commune<sup>24</sup>; cette taxe est fondée sur l'obligation de balayage qui incombe aux propriétaires riverains de la voie publique « chacun au droit de sa façade sur une longueur égale à celle de la moitié desdites voies, sans pouvoir toutefois excéder six mètres »<sup>25</sup>. D'autre part, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, chaque propriétaire riverain était responsable de la construction d'une partie du trottoir, avec les matériaux qu'il choisissait. L'article L. 2333-58 CGCT, issu d'une loi du 7 juin 1845, a institué une « taxe de trottoir », permettant aux autorités communales de mettre une partie de la dépense de construction des « trottoirs des rues et places » à la charge des propriétaires riverains. Cette répartition ne peut légalement être opérée qu'à certaines conditions cumulatives : une enquête publique doit avoir été menée, qui permet aux riverains de se prononcer sur les avantages et les inconvénients de la création de trottoirs ; le conseil municipal doit avoir reconnu l'utilité publique de l'établissement des trottoirs ; et un devis doit avoir été préalablement soumis aux propriétaires riverains, qui contribuent ainsi au choix

---

24. Article L. 2321-20 CGCT.

25. Article 317 de l'annexe II du code général des impôts.

des matériaux utilisés en fonction, notamment, de leur prix<sup>26</sup>. En pratique, cette taxe n'est que rarement perçue par les communes.

### *La création de voies réservées*

Revenant sur une jurisprudence de la Cour de cassation du 25 octobre 1961, fondée sur le principe d'égalité, qui interdisait que des emplacements de la voie publique soient réservés à certains usagers, le législateur a autorisé les exécutifs locaux à instituer des discriminations entre ces usagers, sous certaines limites.

Certaines voies peuvent ainsi être affectées au seul usage des piétons. L'article L. 2213-3 CGCT permet au maire de créer des « zones piétonnières »; leur légalité est subordonnée au maintien pour les commerçants y résidant de la possibilité de recevoir des livraisons par des emplacements réservés à cet effet. Le maire peut aussi décider de mettre certaines parties de la voie publique en zone piétonne, à un jour et à des heures définies, afin par exemple que puisse se tenir une kermesse ou un marché. La circulation de tout véhicule est alors interdite dans ces zones, à l'exception des véhicules de sécurité et des véhicules des riverains.

D'autres voies peuvent être, elles, affectées à des véhicules. Une loi du 18 juin 1966 a admis que des couloirs puissent être réservés aux transports en commun et aux taxis; quelque temps plus tard, le Conseil d'État déclarera légale cette institution pour les services de police d'urgence<sup>27</sup>. L'article L. 228-2 du code de l'environnement oblige les autorités locales, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à « mettre au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ». L'article L. 2213-3 CGCT donne compétence au maire pour réserver certaines parties de la voie publique à la circulation de catégories d'usagers de ces voies: les transports publics de véhicules, les taxis, les véhicules transportant des fonds... La liste fixée par ce texte n'est pas limitative: le juge administratif a par exemple admis que le maire pouvait, si les nécessités de la circulation le justifient, réserver un emplacement pour la circulation des tramways<sup>28</sup>.

Les voies peuvent également être temporairement réservées à certaines

26. CE, 28 octobre 2002, *Communauté urbaine de Strasbourg*, *BJCL*, 2003, p. 51.

27. CE, 15 mars 1968, *Syndicat national des automobilistes*, *Leb.*, p. 188.

28. CE, 19 juin 2002, *Briot*, *Collectivités-Intercommunalité*, 2002, n° 198.

catégories d'usagers : les épreuves sportives les plus importantes, telles les courses cyclistes, « bénéficient d'une privatisation totale et temporaire de la voie publique et de la mise à disposition de forces de l'ordre, dont le coût est assuré par l'organisateur de l'épreuve dans la mesure où il s'agit d'un service exceptionnel qui dépasse les missions ordinaires assignées aux forces de l'ordre<sup>29</sup> ». Par exemple, par arrêté 2002-11063 du 3 juillet 2002 relatif au Tour de France cycliste, le préfet de police a autorisé cette épreuve sportive à emprunter, le dimanche 28 juillet 2002, certaines voies de la Ville de Paris et a en conséquence interdit, sur ces voies, la circulation de tous véhicules autres que ceux munis de l'insigne officiel des organisateurs de l'épreuve.

78

Il appartient en principe (sauf par exemple à Paris) au maire, en application de l'article L. 2213-1 du CGCT, d'exercer la police de la circulation à l'intérieur des agglomérations : il doit « prendre les mesures nécessaires pour concilier, à tout moment et en tous lieux, les droits des usagers de la voie publique avec les exigences de la circulation automobile<sup>30</sup> ». À cet effet, le maire – ou un adjoint au maire ayant reçu délégation à cet effet –, ou à défaut le préfet, peut prendre une impressionnante panoplie de mesures : il peut temporairement neutraliser la circulation des véhicules sur certaines voies publiques, notamment à l'occasion de manifestations ; il peut temporairement ou définitivement modifier le sens de la circulation à la suite de travaux ; interdire temporairement celle-ci ; il peut interdire certains mouvements aux conducteurs de véhicule, comme celui de tourner à gauche ou à droite à l'intersection de certaines voies ; il peut interdire la circulation de véhicules publicitaires dans certaines rues de la commune ; il peut limiter la vitesse des véhicules dans certaines voies communales ; il peut instituer des temps d'arrêt obligatoire et des priorités de passage aux intersections des rues...

Pour certaines professions soumises à un régime d'autorisation, tels les taxis ou les auto-écoles, le maire peut prévoir des modalités particulières d'utilisation de la voie publique ; par exemple, l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 8 février 1960 du maire de Boulogne-Billancourt portant réglementation de la circulation des voitures-écoles prévoit que les exercices d'instruction, marches arrière, demi-tours et manœuvres diverses des voitures-écoles ne pourront avoir lieu dans dix voies mentionnées dans l'arrêté.

---

29. Rép. min., n° 16642, 19 mai 2003, *CTI*, 2003, comm. 156.

30. CE, ass., 23 mars 1973, *Association Les droits du piéton*, *Leb.*, p. 245.

Lorsqu'elles sont justifiées par des circonstances locales et qu'elles sont proportionnées au trouble à l'ordre public qu'elles cherchent à prévenir, ces mesures peuvent difficilement être mises en cause, quand bien même elles causeraient une gêne aux riverains: par exemple, le Conseil d'État a jugé légal l'arrêté municipal interdisant, afin de détourner de cette voie la circulation de transit, la circulation des automobiles et des motocycles sur une portion de rue de la commune, malgré la gêne causée par l'arrêté aux riverains<sup>31</sup>; il a également jugé que ne portait atteinte ni à la liberté du commerce et de l'industrie ni à la liberté de circulation, l'arrêté municipal qui interdit la circulation, sur une route nationale traversant la commune, de transports routiers de marchandises d'un poids total en charge supérieur à 6 tonnes, mais prévoyant des exceptions permettant la desserte locale à ceux de ces véhicules dont les origines ou destinations sont limitées à ces agglomérations<sup>32</sup>.

79

### *L'occupation de la rue*

Parmi les différentes catégories d'occupation du domaine public – et donc de la voie publique –, la plus connue est le stationnement des véhicules sur cette voie.

### *Les conditions générales d'occupation de la rue*

Il existe deux formes principales d'occupation unilatérale (délivrée par arrêté et non à l'issue de la conclusion d'un contrat) du domaine public en général et de la voie publique en particulier.

D'une part, la permission de voirie constitue un mode d'utilisation privative du domaine public avec emprise: elle relève des attributions domaniales (c'est un acte de gestion du domaine public) et non du pouvoir de police des autorités administratives<sup>33</sup>, même si alors les impératifs de sécurité et de commodité de circulation sur la voie publique peuvent légitimer une restriction à la liberté d'aller et de venir ou à la liberté du commerce et de l'industrie. Par conséquent, ce n'est pas l'autorité investie du pouvoir de police, mais celle investie du pouvoir de gestion domaniale qui peut les délivrer (le maire, le président du conseil général ou régional, ou le préfet); en pratique, les pouvoirs

31. CE, 8 novembre 1999, *Comité de défense du quartier des Gatinettes et des usagers du pont de la Hutte*, n° 142055.

32. CE, 5 novembre 1980, *Fédération nationale des transports routiers, Leb.*, tables p. 816.

33. CE, 11 février 1998, *Ville de Paris, Leb.*, p. 46.

de gestion domaniale du maire peuvent être transférés à un établissement public de coopération intercommunale. Une permission de voirie est par exemple nécessaire pour la construction de kiosques à journaux sur une dalle de béton encastrée dans les trottoirs<sup>34</sup> ou pour l'implantation du mobilier urbain.

80 D'autre part, le permis de stationnement ne modifie pas l'assiette du domaine public: l'occupation se fait sans emprise ou avec une intégration superficielle au sol, comme pour les terrasses de café non fermées, les étalages des commerçants sur les trottoirs ou les stationnements de taxis; son attribution relève des autorités chargées de la police de la circulation, c'est-à-dire du maire dans les communes. Par exemple, en application de l'article L. 310-2 du code de commerce, les ventes de marchandises neuves ou d'occasion effectuées notamment sur des emplacements non destinés à la vente au public de ces marchandises sont soumises à autorisation de vente au déballage. Cette autorisation est délivrée par le maire si la surface de vente est inférieure à trois cents mètres carrés; les particuliers qui souhaitent participer en qualité de vendeur aux «foires à la brocante» ou aux «videgreniers» doivent donc préalablement demander au maire une autorisation d'occuper le domaine public. De façon plus générale, le Conseil d'État a jugé «qu'en subordonnant à une autorisation municipale l'occupation prolongée par les commerçants ambulants, pour exercer leur activité, des emplacements fixes des voies publiques normalement affectées à la circulation générale, le maire a pris une mesure qui ne porte pas par elle-même une atteinte illégale à la liberté du commerce<sup>35</sup>».

L'attribution de permissions de voirie ou de permis de stationnement est une compétence que l'administration communale ou de coopération intercommunale, départementale ou nationale, exerce en tant que propriétaire du domaine public<sup>36</sup>. L'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, qui protège le droit de propriété, est également applicable à la propriété des personnes publiques. Le juge administratif a considéré que, en application de ce texte, les pouvoirs publics ne pouvaient jamais accorder *tacitement* une autorisation d'occuper le domaine public: celle-ci doit être expresse afin que soient, le cas échéant, précisées les prescriptions d'implan-

---

34. CE, 15 juillet 1964, *Longuefosse, Leb.*, p. 423.

35. CE, 17 janvier 1986, *Mansuy, AJDA*, 1986, p. 185.

36. CE, 10 novembre 1972, *Dubois, Leb.*, tables p. 1088.



tation et d'exploitation nécessaires à la circulation publique et à la conservation de la voirie<sup>37</sup>.

Cette autorisation implique une contrepartie. Le principe selon lequel les usagers de la voie publique peuvent gratuitement emprunter celle-ci ne trouve pas à s'appliquer lorsque l'occupant est autorisé à stationner sur la voie publique à titre privatif. L'article 2213-6 CGCT indique que 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. Cette occupation donne donc normalement lieu à perception de redevances dont le montant est fixé par l'organe délibérant de la collectivité, qui ne sont pas des redevances pour services rendus, en ce sens que leur fixation n'est pas équivalente au coût des prestations fournies à l'utilisateur : « la redevance imposée à un occupant du domaine public doit être calculée non seulement en fonction de la valeur locative d'une propriété privée comparable à la dépendance du domaine public pour laquelle la permission est délivrée, mais aussi de l'avantage spécifique que constitue le fait d'être autorisé à jouir d'une façon privative d'une partie du domaine public<sup>38</sup> ». En appliquant cette jurisprudence, le Conseil d'État a estimé qu'un fleuriste n'était pas fondé à contester l'augmentation sensible du montant de la redevance qui lui était réclamée au titre de l'installation de son étalage sur la voie publique<sup>39</sup>.

81

Cette autorisation peut être subordonnée à certaines réserves, puisque l'article L. 2213-6 CGCT précise qu'elle ne doit « entraîner aucune gêne pour la circulation et la liberté du commerce ». C'est pourquoi l'arrêté par lequel le maire d'Antibes a autorisé un restaurant à installer une seconde terrasse sur le trottoir est illégal, car il « a pour effet de réduire à à peine plus d'un mètre la largeur de la partie de ce trottoir maintenue à la disposition des piétons et de gêner ainsi la circulation<sup>40</sup> ». À l'inverse, le maire de Cannes a légalement pu autoriser une occupation du domaine public en vue de l'exécution de travaux de rehaussement d'un immeuble, sous réserve que la circulation des piétons demeure possible sur les deux trottoirs ; si cette condition est méconnue par le bénéficiaire de l'autorisation, le maire est fondé à

37. CE, 21 mars 2003, *Syndicat intercommunal de la périphérie de Paris pour l'électricité et les réseaux, Leb.*, p. 335.

38. CE, 10 février 1978, *Ministre de l'Économie et des Finances c. Scudier, Leb.*, p. 66.

39. CE, 11 octobre 2004, *Pourvoyeur, Collectivités-Intercommunalité*, 2004, n° 243 ; *BJCL*, 2005, p. 29.

40. CE, 5 octobre 1998, *Commune d'Antibes*, n° 170895.

l'abroger<sup>41</sup>. En particulier, les riverains bénéficient d'un droit au libre accès à leur immeuble<sup>42</sup>. L'autorisation d'occuper le domaine public ne doit pas faire obstacle à leur droit d'entrer et de sortir de ces immeubles à pied ou avec un véhicule; ils doivent pouvoir immobiliser momentanément leur véhicule au droit des portes cochères pendant le temps nécessaire à la montée ou à la descente des occupants ou au chargement ou au déchargement des marchandises. Il s'agit d'un droit de «desserte», qui s'analyse en un simple «arrêt», c'est-à-dire en une immobilisation momentanée justifiée par un chargement ou un déchargement, la montée ou la descente de véhicule, mais qui ne comporte pas le droit de «stationner», qui implique une immobilisation prolongée des véhicules.

82 *Le stationnement des véhicules sur la rue*

L'on comprend aisément qu'en raison de leur nombre considérable – 30 millions en France – les véhicules en circulation fassent l'objet d'une réglementation pointilleuse, s'agissant notamment des conditions dans lesquelles ils peuvent stationner sur la voie publique. Le maire peut totalement interdire ce stationnement dès lors que son étroitesse et l'intensité du trafic qu'elle connaît créent de graves difficultés de circulation<sup>43</sup>; en dehors de ces exceptions, tout véhicule a le droit de stationner sur la voie publique, dès lors que celui-ci n'est ni dangereux<sup>44</sup>, ni gênant, ni abusif.

L'article R. 417-10 du code de la route fixe une liste des emplacements sur lesquels l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule est considéré comme gênant la circulation publique: il s'agit par exemple des trottoirs, passages ou accotements réservés à la circulation des piétons; des emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de transport public de voyageurs, des taxis ou des véhicules affectés à un service public... Ce texte permet également au maire de désigner d'autres voies publiques que celles que l'article R. 417-10 énumère sur lesquelles le stationnement sera localement considéré comme gênant. Le maire prend généralement un arrêté déclarant gênant le stationnement sur l'ensemble des carrefours de la ville, devant les abords des

---

41. CE, 16 juin 1995, *Achache, Leb.*, tables, p. 627.

42. CE, 20 octobre 1972, *Ville de Paris c. Marabout, Leb.*, p. 664; CE, 8 juin 1994, *Audouin, Leb.*, tables p. 830.

43. CE, 14 mars 1973, *Almela, Leb.*, p. 213.

44. Article R. 417-9 du code de la route.

bureaux de poste, ou des locaux de police, devant les portes cochères et toutes autres ouvertures conçues pour le passage des véhicules, et sur des voies énumérées par l'arrêté.

L'article R. 417-12 du même code considère comme abusif le stationnement ininterrompu d'un véhicule en un même point de la voie publique, pendant une durée de sept jours ou pendant une durée inférieure mais excédant celle fixée par arrêté du préfet ou du maire. Ainsi, l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du maire de Boulogne-Billancourt du 9 mars 1988 relatif au stationnement abusif prévoit que « le stationnement ininterrompu de tout véhicule, pendant une durée excédant 48 heures, en un même point de la voie publique ou de ses dépendances, est considéré comme abusif ».

Certains véhicules peuvent ou doivent bénéficier d'emplacements réservés à leur stationnement. Par exemple, les maires ont le pouvoir de réserver des emplacements aménagés aux véhicules dont les conducteurs sont titulaires des cartes « Grand invalide civil » ou « Grand invalide de guerre », le non-respect de ces réservations étant sanctionné par une amende de 2<sup>e</sup> classe (stationnement gênant) ou par la mise en fourrière du véhicule. Cette faculté peut se transformer en obligation : l'article 1<sup>er</sup> du décret 99-756 du 31 août 1999 relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique dispose que « lorsqu'un aménagement est prévu sur le domaine routier pour permettre le stationnement des véhicules, au moins un emplacement sur cinquante doit être réservé aux personnes handicapées, qui doivent pouvoir y accéder facilement ».

Des emplacements peuvent également être réservés à des véhicules de livraison : les maires prennent alors des arrêtés prévoyant que seuls les véhicules approvisionnant les commerces pourront stationner sur ces aires de livraison pendant le temps nécessaire au déchargement. La Cour de cassation a considéré que « 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 »<sup>45</sup>.

Alors que la circulation sur la voie publique est gratuite, le stationnement peut, comme il a été dit, être soumis au paiement d'une rede-

45. Cass., crim., 27 novembre 1991, *Bull. crim.*, n° 442.

vance. L'objectif du stationnement payant « est normalement de garantir une rotation rapide des véhicules<sup>46</sup> » ; dans la mesure où il porte atteinte à la liberté et à la gratuité d'usage du domaine public, il ne peut légalement être institué que s'il existe des circonstances locales particulières le justifiant. Sur ce dernier point, l'on conçoit que les exigences de la circulation dans le centre-ville expliquent que la plupart des communes aient, dans ces zones, institué un stationnement payant.

84 Le juge administratif a précisé que le maire est seul compétent pour déterminer les rues soumises au stationnement payant ; le maire prend alors un arrêté relatif à la définition des zones de stationnement payant dans diverses voies de la commune qui, d'une part, peut instituer notamment des « zones rouges » dans lesquelles la durée du stationnement est limitée à 2 heures et des « zones vertes », où la durée du stationnement est limitée à 10 heures et qui, d'autre part, fixe les périodes d'occupation pendant lesquelles les droits de stationnement sont dus.

En revanche, le conseil municipal a seule compétence pour fixer le montant du tarif horaire des redevances de stationnement<sup>47</sup> ; par délibération, il peut instituer des « forfaits résident », dont l'acquittement donne droit à l'occupation d'une place de stationnement sur tout ou partie des aires du stationnement payant de surface, sans avoir à acquitter les droits afférents ; le conseil municipal peut aussi prévoir la gratuité du stationnement sur le domaine public pour certains véhicules, comme ceux appartenant aux handicapés munis des macarons « Grand invalide civil » ou « Grand invalide de guerre ». Il y a donc une multiplicité des usagers de la voie publique, comme une multiplicité d'autorités chargées de réglementer, chacune dans son domaine de compétence, la vie quotidienne sur ce terrain, tellement familier que sa complexité est intégrée par ses usagers.

---

46. Concl. Jacques Lepers sur TA Lille, 19 juin 2001, *Groupement valenciennois de défense contre le stationnement abusif*, *Les Petites Affiches*, 19 avril 2002, n° 79, p. 9.

47. CAA Douai, 10 février 2000, *Ville d'Amiens*.

## R É S U M É

*Le droit applicable à la rue se caractérise par la recherche d'un équilibre permanent entre l'affirmation de libertés fondamentales, telles celles de circuler ou de stationner, et les restrictions posées à ces libertés à certains usagers de la voie publique, afin de faciliter la circulation ou le stationnement d'autres de ces usagers. Or, ceux-ci sont particulièrement nombreux et divers, qu'il s'agisse par exemple des commerçants, des automobilistes, des piétons ou des propriétaires de chiens, ce qui rend le point d'équilibre entre l'autorisation et l'interdiction fluctuant à la fois dans le temps et dans l'espace. À cette diversité, s'ajoute celle des autorités chargées de réglementer l'occupation, la circulation ou l'utilisation de la voie publique.*

85

## B I B L I O G R A P H I E   S O M M A I R E

- Jean-Marie Auby, « La réglementation administrative du stationnement des véhicules automobiles sur les voies publiques », *Dalloz*, 1962, chronique p. 83.
- Pierre Bon, *La Police du stationnement et de la circulation*, Sirey, 1981.
- Paul Cassia, « Le chien dans l'espace public municipal », *Bulletin juridique des collectivités locales*, 2003, p. 319 et p. 394.
- Emmanuelle Deschamps, « Le contentieux des arrêtés anti-mendicité », *Revue trimestrielle de droit sanitaire et social*, 2000, p. 495.
- Raymond Goy, « Les pouvoirs de police du maire et la réglementation du bruit de la circulation », *Droit et Ville*, 10/1980, p. 9.
- Jacques Lajous, « La régulation juridique locale du stationnement », *Les Petites Affiches*, 19 octobre 1990, n° 126, p. 4.
- , « La rue : généalogie et modélisation des normes », *Les Petites Affiches*, 14 juin 1991, n° 71, p. 16.
- J. Singer, « La contribution des riverains aux dépenses relatives au pavage des rues et aux trottoirs », *AJDA*, 1966, p. 530.