



L'entretien des aménagements cyclables

Vendredi 4 juillet



Présentation de l'association AGIR Transport

AGIR Transport

AGIR Transport est une association Loi 1901, créée par des élus locaux, qui apporte aux collectivités et aux opérateurs indépendants une expertise complète en matière de transport public et de mobilité.

550+

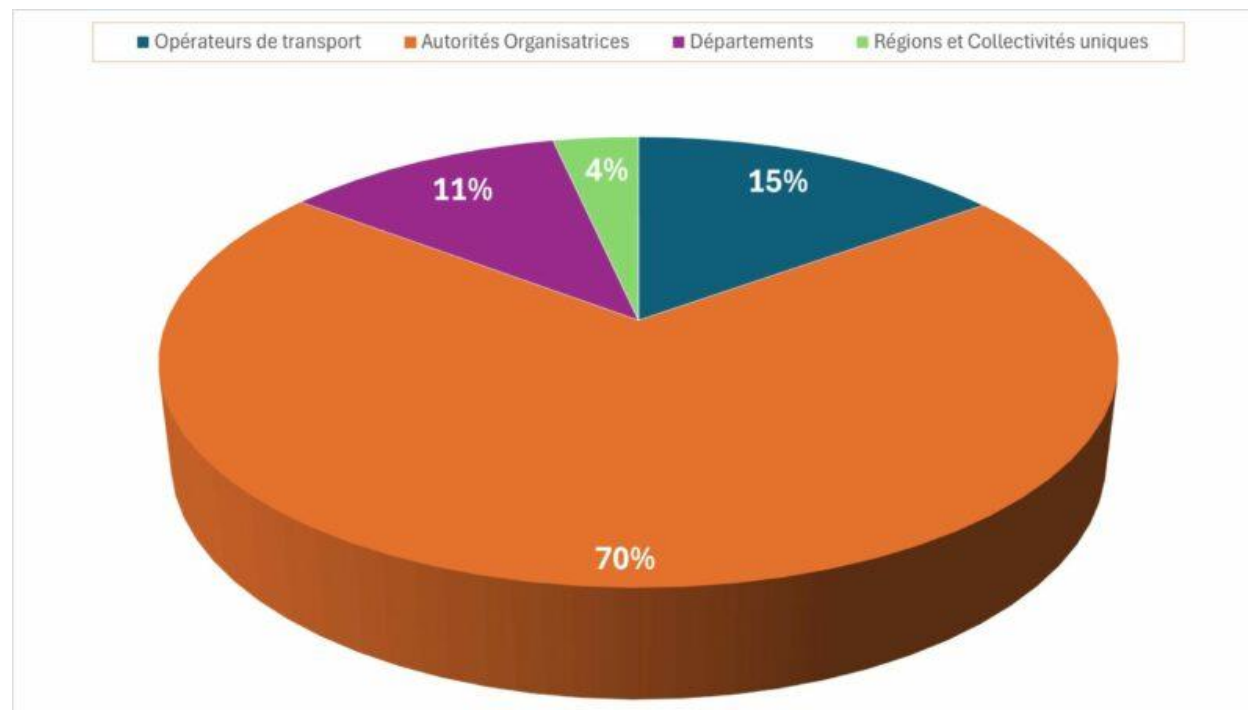
adhérents, dont

470

collectivités territoriales ou leurs
groupements

80

opérateurs de mobilité
indépendants des groupes
de transport



Une plateforme de services

pour répondre aux besoins opérationnels des adhérents

1. Assistance / Études

- Réponses aux questions juridiques et techniques du quotidien, véritable outil d'aide à la décision



2. Formations

- Un organisme de formation agréé pour parfaire ses connaissances avec + 200 RDV



3. Échanges

- L'association favorise les partages d'expérience en organisant des groupes de travail et des moments de convivialité.



4. Achats centralisés

- La centrale d'achat spécialisée (CATP) pour accélérer les projets de mobilité dans les territoires



Répartition des compétences en matière d'aménagements cyclables

- ❖ Le gestionnaire de voirie
- ❖ L'autorité de police

Rappel : le domaine public routier est constitué des voies publiques (routes) et des dépendances fonctionnelles (exemples : trottoirs, talus).

Les pistes cyclables ont été qualifiées par le juge comme des dépendances du domaine public routier (CAA Marseille, 15 décembre 2009, *Ville de Marseille*, n°09MA00773) et relèvent donc de la compétence du gestionnaire de voirie.

Sur son domaine public routier, le gestionnaire de voirie est compétent pour l'aménager (faire des travaux) et l'entretenir (entretien courant). Ces missions d'aménagement et d'entretien du domaine public routier sont indissociables (CE, 18 mai 1988, *Decines-Charpieu*, n° 53575).



Ces principes, appliqués au cas des aménagements cyclables, impliquent que **ce sont les gestionnaires de voirie qui sont compétents pour les réaliser et les entretenir.**



❖ Chaque propriétaire d'un domaine public routier est gestionnaire de ce domaine :

- La commune sur le domaine public communal
- Le département sur le domaine public départemental
- Les communautés urbaines et les métropoles sur leur domaine respectif
- Les communautés de communes et les communautés d'agglomération sur la voirie transférée par les communes et qui est qualifiée de voirie d'intérêt communautaire

➤ **En tant que gestionnaire de son domaine public routier, chaque collectivité compétente doit pourvoir à son entretien**

! Attention : L'AOM et le gestionnaire de voirie peuvent être des collectivités distinctes.



* Note disponible pour les adhérents d'AGIR Transport

➤ Qu'est-ce que l'intérêt communautaire ?

Il s'agit de la **ligne de partage au sein d'une compétence transférée** entre les actions qui ont vocation à être mises en œuvre par une communauté d'agglomération ou une communauté de communes et celles qui relèvent des communes membres.

Voirie qui relève des communes

Voirie qui relève de la CA ou de la CC qualifiée d'intérêt communautaire

Une piste cyclable constitue donc une chaussée en tant que telle.

Une bande cyclable au contraire n'est qu'une voie réservée située sur une chaussée partagée.

[...]

En ce qui concerne une piste cyclable ou une voie verte, dès lors qu'elles constituent une chaussée ou une route, la problématique de distinction matérielle d'exercice de la compétence voirie communale et communautaire ne se pose pas.

Autrement dit, la compétence voirie d'intérêt communautaire, dans toutes ses dimensions (création, aménagement, entretien), s'exercera sur l'ensemble d'une piste cyclable dès lors que celle-ci est en site propre.



[Source](#)

- D'une part, qu'au titre de la compétence « **Création, aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire** », la Communauté sera compétente pour la **création, l'aménagement et l'entretien de la voirie** dont l'intérêt communautaire est défini de la manière suivante :

- Les voies communales d'accès aux déchetteries existantes dont la liste figure en annexe.
- Les voies communales d'accès, parking bus et voitures aux collèges du territoire (Lacanau, Hourtin, Soulac-sur-Mer) dont la liste figure en annexe.
- Les voies communales d'accès aux zones d'activités communautaires.
- Les voies communales dont la liste figure en annexe

Le périmètre matériel de la compétence de la communauté de communes porte :

- Sur l'emprise de voirie de fil d'eau à fil d'eau en zone urbaine.
- Uniquement sur la bande roulante en zone rurale.
- Sur la signalisation horizontale réglementaire

L'éclairage public reste de la compétence communale, en dehors des zones d'activités économiques, artisanales et commerciales.



[Source](#)

Le schéma directeur cyclable identifie notamment trois niveaux d'aménagements cyclables :

- niveau 1 : axe structurant permettant de relier les principaux pôles générateurs de plaine avec le centre-ville de Chambéry,
- niveau 2 : axe de liaison intercommunale, ou inter-quartiers ou entre pôles générateurs,
- niveau 3 : maillage fin et desserte locale.

Ainsi, sont d'intérêt communautaire les ouvrages et les équipements nécessaires à la création et à la réalisation des aménagements cyclables du niveau 1 et du niveau 2.

Les aménagements de niveau 3 ne sont pas transcrits dans le schéma directeur cyclable, leur étude et leur réalisation sont fonction du gestionnaire de voirie ou de l'aménageur compétent.

Pour les aménagements de niveau 1 et de niveau 2, seule la bande roulante est intégrée à la compétence aménagements cyclables et en sont exclus :

- la réalisation des mails piétonniers, des zones pacifiées (zones de rencontres, zones 20 et 30...) sauf si un aménagement cyclable s'avérait nécessaire,
- le mobilier urbain (bancs, corbeilles, jardinières...) autre que le mobilier sécuritaire (potelets...),
- les arbres y compris arbres d'alignement, bacs à fleurs, plantations, embellissement, espaces verts ainsi que leur entretien,
- l'éclairage public,
- le déneigement,

Concernant l'entretien, que ce soit des aménagements ou ouvrages cyclables existants ou à réaliser au titre du schéma directeur cyclable, sont distingués le gros entretien correspondant au renouvellement des voiries, et l'entretien courant regroupant les petites interventions (nids de poule...) de réparation relevant principalement de leur bon fonctionnement.

Le gros entretien est réalisé et financé par l'agglomération, sur les axes de niveaux 1 et 2.

Le petit entretien courant relève de la compétence du gestionnaire de voirie ou de l'aménageur compétent, y compris sur voie verte.

❖ Rappel sur la compétence de l'autorité de police pour l'entretien des aménagements cyclables :

- **Pouvoir de police de la circulation et du stationnement** : implantation de la signalisation adéquate
- **Pouvoir de police administrative générale** : assurer le bon ordre, la sureté, la sécurité et la salubrité publique = la police municipale comprend le nettoyage, l'éclairage, et l'enlèvement des encombrements
- **Pouvoir de police de la conservation du domaine public routier** : lutte contre les dégradations c'est-à-dire contre toute atteinte à l'intégrité et à la conservation du domaine public ou de nature à compromettre son usage

❖ Rappel sur les collectivités reconnues autorités de police :

- Communes,
- Départements,
- Certains EPCI de plein droit (communautés urbaines et métropoles)
- Certains EPCI après transfert de la voirie d'intérêt communautaire et en l'absence d'opposition des maires (communautés d'agglomération et de communes)

! Attention : là encore, dans certaines situations, l'autorité de police n'est pas la même autorité que l'AOM et que l'autorité gestionnaire de voirie.

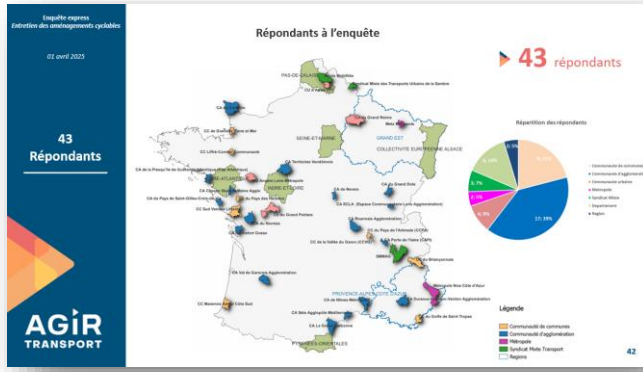


Les conventionnements envisageables en matière d'entretien des aménagements cyclables

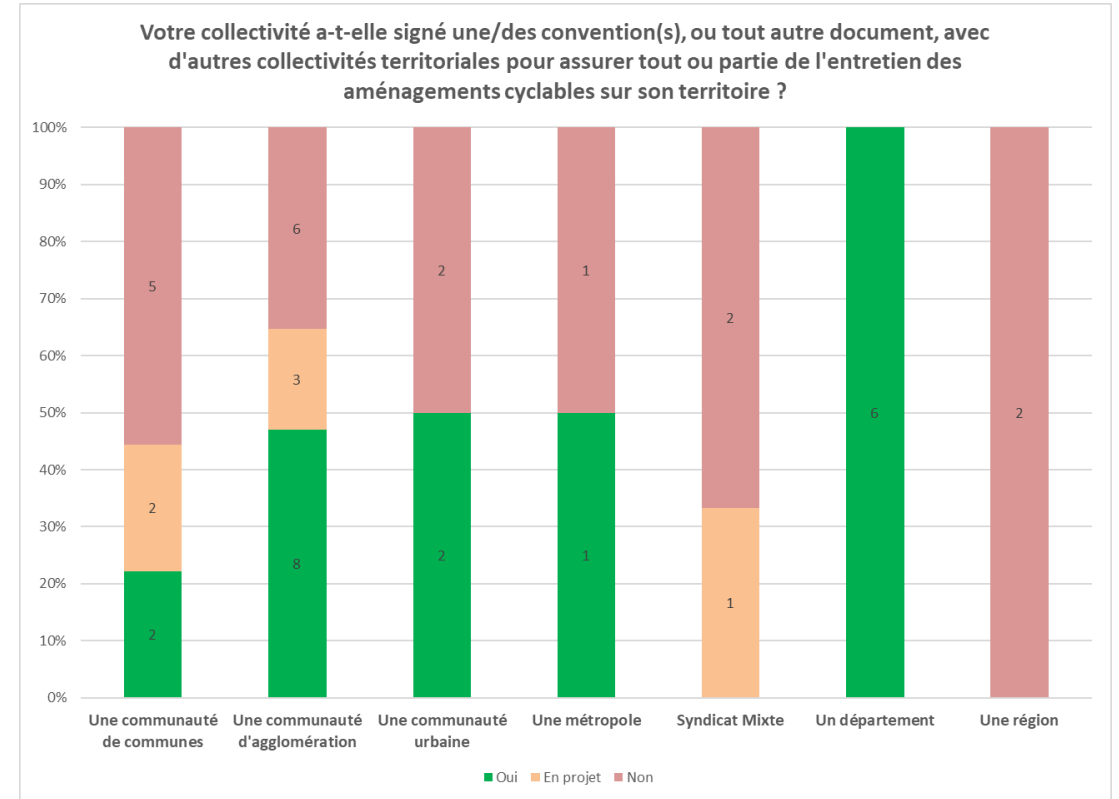
**Rappel : les gestionnaires de voirie sont compétents pour entretenir leur domaine public routier.
Des conventions portant sur la mission d'entretien sont-elles toutefois possibles ?**

- Depuis la loi « 3DS » de février 2022 : possibilité de déléguer via une convention tout ou partie des équipements et services nécessaires à l'entretien de la voirie expressément prévue **pour les communautés urbaines et les métropoles** au bénéfice de leurs communes membres (articles L5215-20 et L5217-2 du CGCT)
- **Pour les autres collectivités et groupements**, pas de mécanisme contractuel spécifique prévu à notre connaissance en matière d'entretien. Toutefois, en pratique, de nombreuses conventions sont conclues en matière d'entretien.
- **Des pistes contractuelles** afin de confier l'entretien des aménagements cyclables font l'objet d'une réflexion d'AGIR Transport :
 - La **convention de délégation de compétence** prévue par l'article L1111-8 du CGCT
 - La **convention de gestion** / prestation de services prévue par plusieurs articles du CGCT

❑ L'entretien des aménagements cyclables – Les conventionnements envisageables

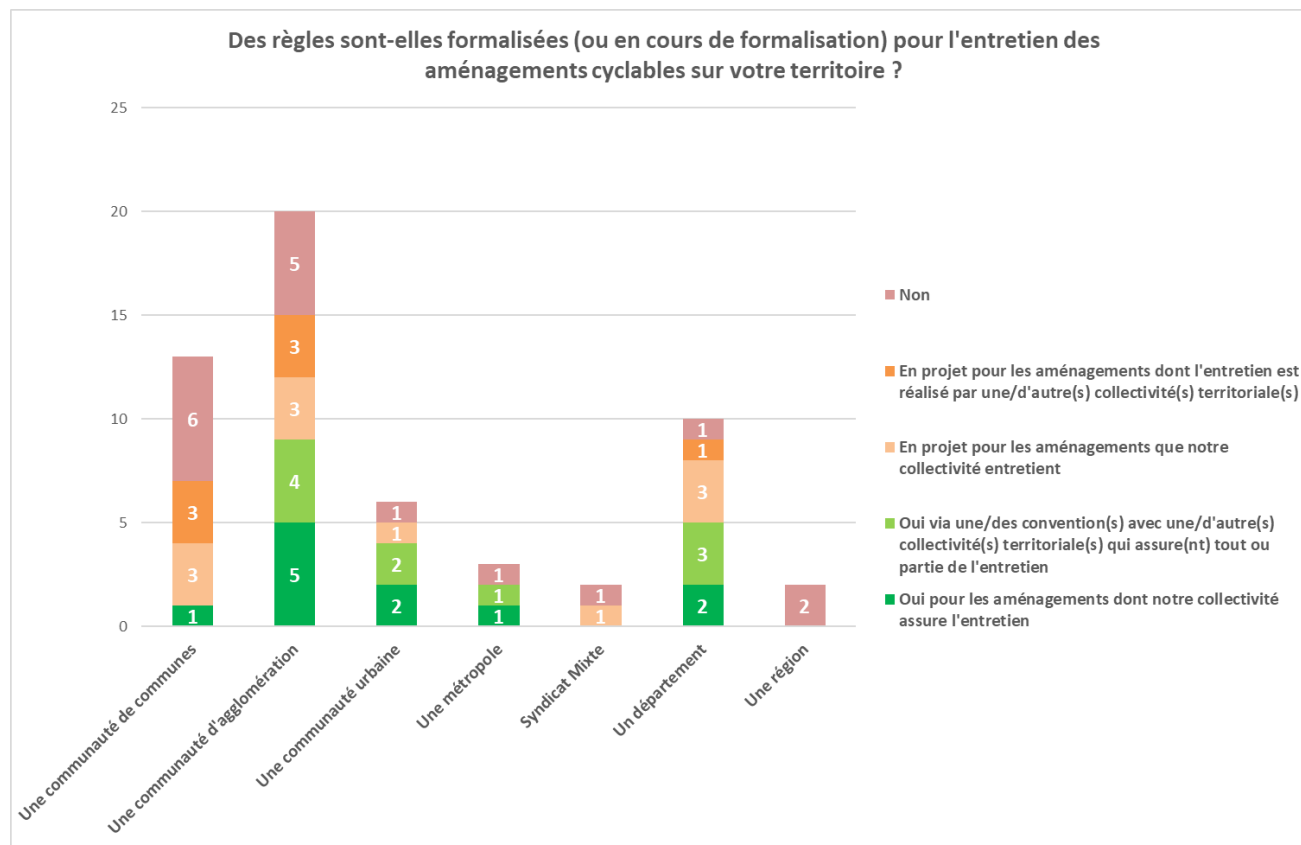


- A l'exception des régions, tous les répondants réalisent des aménagements cyclables (45% via des transferts de maîtrise d'ouvrage pour tout ou partie des aménagements)
- Sur 36 répondants réalisant des aménagements sur une/des compétences propres, la moitié seulement entretient tous les aménagements



44% (19 répondants) conventionnent pour procéder à la réalisation de tout ou partie des aménagements cyclables sur leur territoire / En projet pour 6 répondants

❑ L'entretien des aménagements cyclables – Les conventionnements envisageables

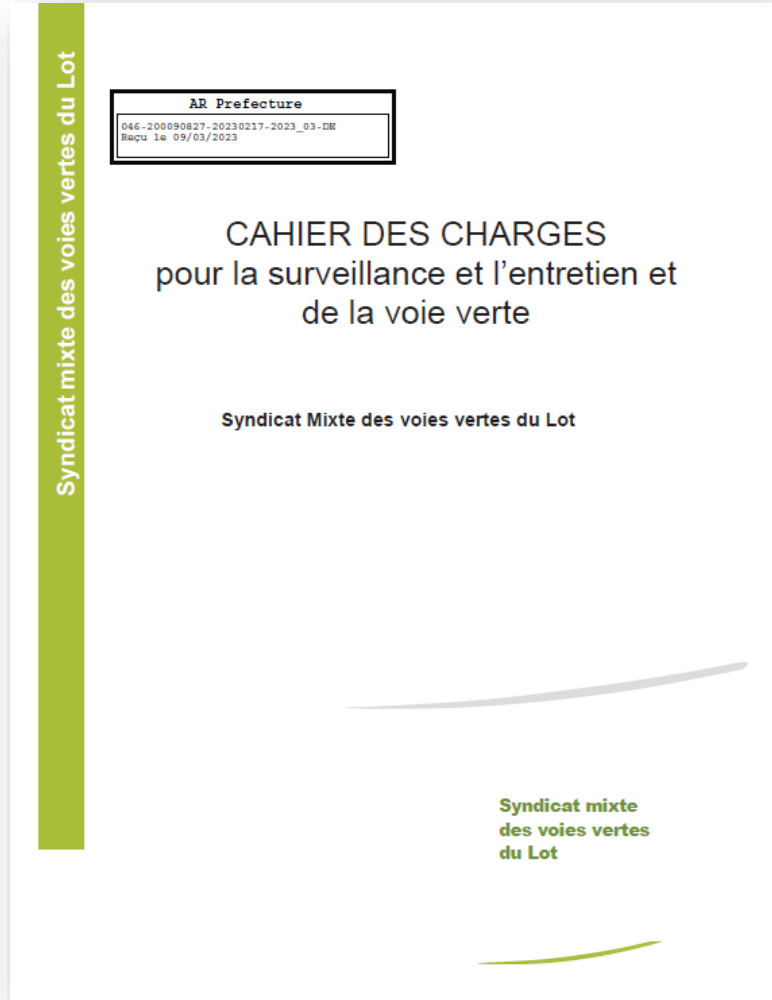


- 40% des répondants n'ont pas formalisé de règles / process pour l'entretien des aménagements cyclables
- Un peu plus d'1/3 (35%) l'ont formalisé pour leurs propres besoins et/ou à travers la signature d'une convention

❑ L'entretien des aménagements cyclables – Les conventionnements envisageables

Opérations	Toutes les semaines	Tous les mois	Tous les trimestres	Tous les semestres	Tous les ans	Non défini / Ponctuellement, suivant les besoins, si signalement, etc.	TOTAL
Balayage	1	3	2			11	17
Propreté (ramassage déchets, etc.)	1	1				14	16
Tonte, élagage de la végétation			5	5		8	18
Assainissement				1	1	12	14
Reprise des marquages / signalisation horizontale					2	15	17
Reprise du jalonnement / signalisation verticale					1	17	18
Réfection de voie (nids de poule, racines, etc.)					1	16	17
TOTAL	2	4	7	6	5	93	117

⇒ Une synthèse opérationnelle générale des process d'entretien donc complexe (impossible?) à élaborer



4 OBJECTIFS ET MODALITÉS POUR L'ENTRETIEN DE LA VOIE VERTE

De manière régulière et récurrente, certaines actions devront être réalisées.

4.1. Les actions programmées d'entretien annuel

1. Réfection chaussées et couches de roulement si détériorations significatives de la voie.
2. Réalisation si besoin d'un passage à la débroussailleuse-fil sur les bords de la voie pour éviter que la végétation ne gagne du terrain et évacuation des débris au souffleur.
3. Curage et entretien des fossés existants de l'ancienne voie ferrée ou des fossés de gestion des eaux pluviales s'ils ont été créés, si nécessaire.
4. Fauchage et débroussaillage 1 à 4 fois par an suivant les besoins, sur les bas-côtés et végétation latérale. Elagage si nécessaire.
5. Evacuation des blocs importants provenant des falaises situées en aplomb de la voie verte.
6. Réparation ou changement de mobilier urbain.
7. Entretien général des dispositifs de fermeture des potelets et barrières (dégrippage ou remplacement si nécessaire).
8. Remise en peinture de la signalisation horizontale tous les 3 ans.
9. Remplacement des panneaux dégradés ou absents.
10. Passage du souffleur manuel de l'ordre de 5 fois dans l'hiver pour les feuilles ou balayage et aspiration des feuilles 2 à 3 fois par an à partir du moment où elles commencent à tomber en automne ou après un fort coup de vent.

[Lien](#)



GUIDE

des infrastructures
cyclables

PRINCIPES ET RECOMMANDATIONS
TECHNIQUES POUR LA CRÉATION
DE VOIES CYCLABLES
NOUVEAU DÉPARTEMENT



MORBIHAN

[Lien](#)

Entretien DE LA PISTE

L'entretien de l'infrastructure demeure enfin un sujet important pour assurer la sécurité et le confort des usagers. Le département formalise, dans le cadre d'une convention passée avec les communes, les modalités d'entretien et les domaines de responsabilité. Deux types d'entretien sont définis :

L'ENTRETIEN STRUCTUREL

L'entretien structurel regroupe l'ensemble des interventions nécessaires à la remise totale ou partielle de l'infrastructure dans son état de mise en service, comprenant notamment :

- ▶ Le renouvellement des couches de roulement,
- ▶ La réfection de la structure de chaussée,
- ▶ Le renouvellement des dispositifs de séparation physique,
- ▶ L'entretien et le renouvellement des ouvrages d'art.

L'ENTRETIEN COURANT

Les travaux d'entretien courant comprennent notamment :

- ▶ Le balayage fréquent de l'infrastructure (2 fois par mois à minima, notamment à l'automne et en hiver). La fréquence sera adaptée aux conditions météorologiques.
- ▶ Le fauchage des accotements, des talus et autres dépendances vertes (arbres isolés et/ou haies, espaces paysagers, pelouses...),
- ▶ L'entretien des haies séparant la piste de la voie routière,
- ▶ L'entretien des bordures (excepté celles sur la route départementale),
- ▶ L'entretien et le renouvellement des dispositifs anti-chute (barrière bois par exemple),
- ▶ Le curage des fossés,
- ▶ Les petites réparations,
- ▶ L'entretien et la remise en état (fourniture et pose) de la signalisation verticale (panneaux de police) et horizontale (marquage au sol).

Le département assure l'entretien structurel et les communes, bénéficiaires de l'infrastructure, l'entretien courant. Le tableau ci-après, présente à titre d'exemple, les missions de chacun. ●

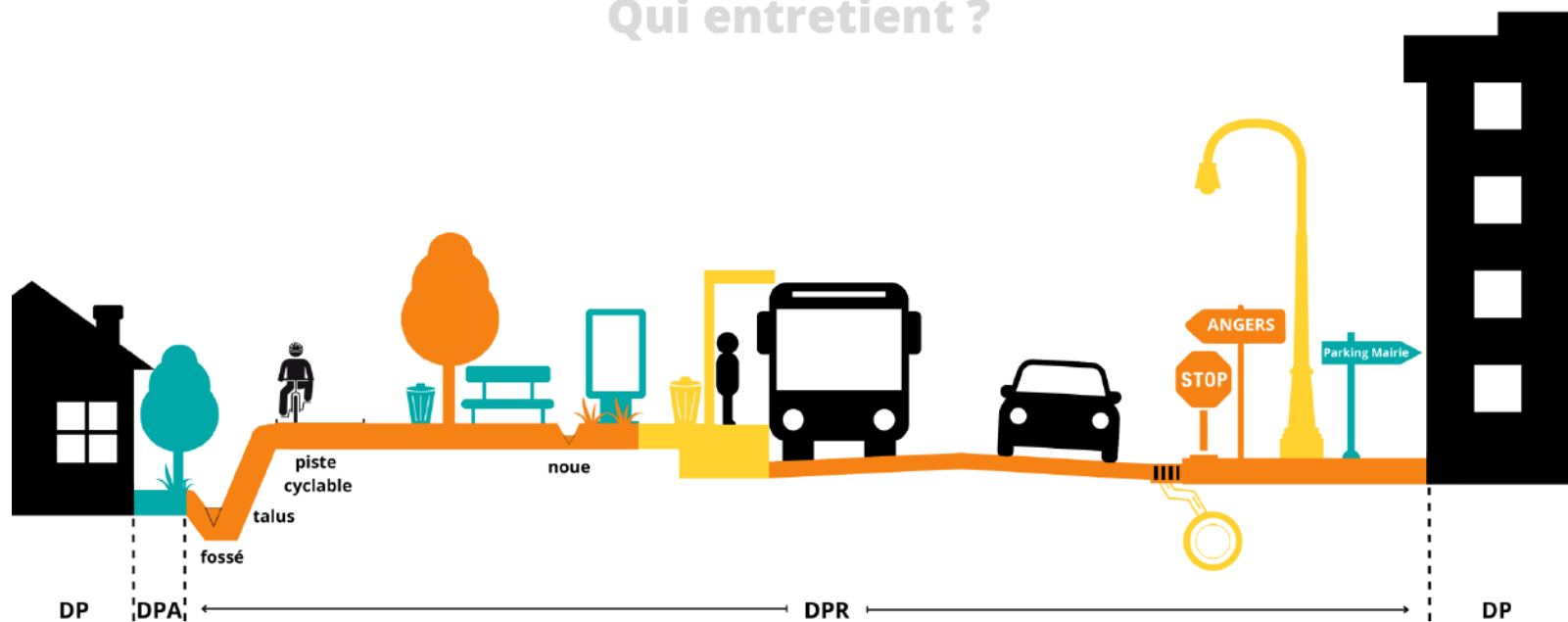
Objet	Entretien par	
	Département	Communes
Revêtement, corps et balayage de la piste		
Entretien et renouvellement du revêtement et du corps de la piste cyclable	X	
Balayage de la piste		X
Entretien des espaces verts situés aux abords de la piste		X
Entretien des fossés contigus à la piste cyclable		X
Dispositifs de séparation physique routier et anti-chute		
Entretien et renouvellement (fourniture et pose) du dispositif de séparation physique routier	X	
Entretien et renouvellement (fourniture et pose) des dispositifs anti-chute		X
Entretien de la haie séparant la piste cyclable de la chaussée routière		X
Signalisation verticale de police		
Panneaux de police (entretien, fourniture et renouvellement)		X
Marquage au sol		
Renouvellement (fourniture et pose) de la résine gravillonnée		X
Renouvellement (fourniture et pose) des marquages au sol sur la piste cyclable		X
Renouvellement (fourniture et pose) des marquages au sol sur voirie communale		X
Renouvellement (fourniture et pose) des marquages au sol sur route départementale	X	
Dépendances		
Entretien, fauchage des accotements, talus, fossés, pelouse, massifs (hors route départementale)		X

❑ L'entretien des aménagements cyclables – Exemples de formalisation

Voirie Communautaire **en Agglomération**

Qui aménage ?

Qui entretient ?



DPR : Domaine Public Routier

DPA : Domaine Public Autre

DP : Domaine Privé

▼ : curage fossés & noues

Commune

ALM - Voirie

- Autres



Direction Communautaire et Espace Public - Mars 2022

❑ L'entretien des aménagements cyclables – Exemples de formalisation

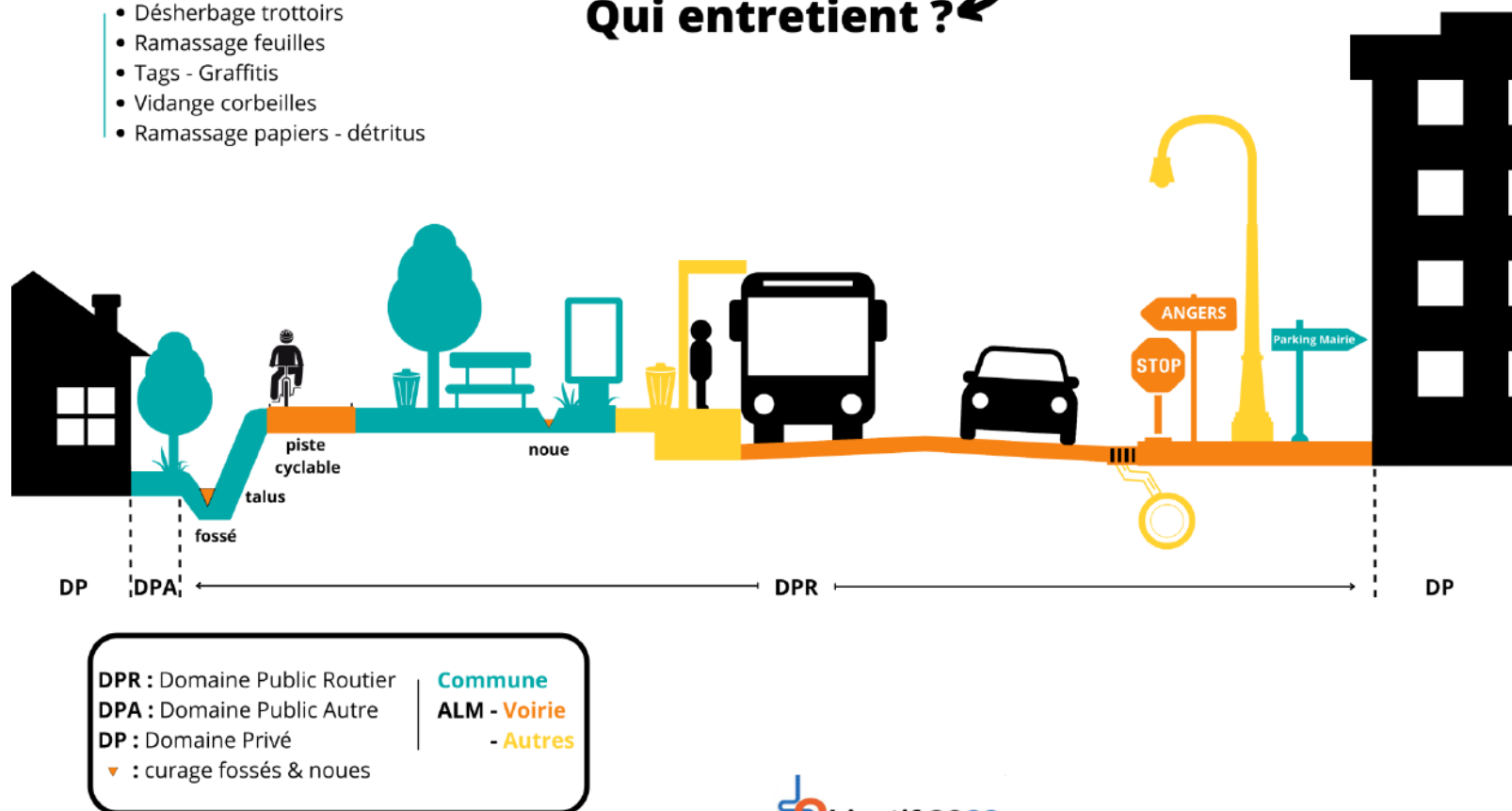
Voirie Communautaire **en** Agglomération



Qui aménage ?
Qui entretient ?

Propreté

- Désherbage trottoirs
- Ramassage feuilles
- Tags - Graffitis
- Vidange corbeilles
- Ramassage papiers - détrit



Direction Communautaire et Espace Public - Mars 2022

❑ L'entretien des aménagements cyclables – Exemples de formalisation / convention

Exemple convention entre le département de Loire Atlantique et la ville de Blain (4,1 km d'aménagements)

La voie verte a une largeur moyenne d'environ 8 mètres (2 x 2.5 mètres d'accotement et 1 x 3 mètres de voie verte).

Sa couche de roulement est constituée d'un revêtement en enrobé (principalement coulé à froid).

Travaux et prestations à réaliser	Période considérée			Département	Commune
	Moyenne saison	Haute saison	Basse saison		
	01.04 au 30.06 et 01.09 au 30.09	01.07 au 31.08	01.10 au 31.03		
Visite et inspection générale de l'itinéraire	1 fois par mois	1 fois par mois	1 fois tous les 2 mois	X	
Reprise du revêtement de la voie verte (Entretien courant)	Semaine suivant le constat			X	
Reprise du revêtement de la voie verte (Grosses réparations)	Délai nécessaire à la budgétisation des travaux suivant le constat			X	
Balayage complet de l'itinéraire (hors phénomènes naturels et imprévisibles nécessitant une intervention spécifique) et nettoyage des abords immédiats (papiers et débris non végétaux)	1 balayage en avril	1 balayage avant le 01.07	1 balayage après la chute des feuilles	X	
Balayage manuel ponctuel de la piste (accumulation localisée de sable, d'épines, de feuilles)	Dès que la sécurité de la piste n'est pas assurée, en fonction d'un usage normal (réduction importante de la largeur de roulement...)			X	
Elagage de sécurité des arbres bordant la piste	1 fois par an (en automne)				X
Fauchage de sécurité de la végétation bordant la piste	2 à 3 fois par an selon besoin				X
Curage réseau pluvial (fossés, batardeaux, ...)	Quinzaine suivant le constat				X
Signalisation directionnelle (remplacement, maintenance et lavage)	Semaine suivant le constat			X	
Signalisation de police (remplacement, maintenance et lavage)	Semaine suivant le constat			X	
Signalisation horizontale (marquage au sol)	Quinzaine suivant le constat			X	X si l'effacement est lié à des travaux communaux
Dispositif de séparation des voies (Bordures, glissières, ...)	Quinzaine suivant le constat			X Hors aggro.	X En aggro.
Remplacement du mobilier bois défectueux ou dégradé mis en place par le Département	Quinzaine suivant le constat	Quinzaine suivant le constat	Mois suivant le constat	X Hors aggro	X En aggro.

Un plan de situation relatif à l'entretien de l'itinéraire cyclable concerné est joint en annexe n° 2

L'entretien des aménagements cyclables – Exemples de formalisation / convention



Exemple convention entre le département du Calvados et la communauté urbaine de Caen la Mer



Ouvrages et équipements	Entretien	Renouvellement à l'occasion de travaux décidés et réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté urbaine	Renouvellement à l'occasion de travaux décidés et réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du Département
EN AGGLOMERATION			
Pistes cyclables communautaires (y compris celles sur chaussée mais avec séparation physique) Couche de roulement et structure	Communauté urbaine y compris l'éventuelle réfection du marquage réglementaire nécessaire au droit de la surface entretenue	Communauté urbaine	Sans objet
Bandes cyclables communautaires (c'est-à-dire sur chaussée sans séparation physique) Couche de roulement et structure	Département y compris l'éventuelle réfection du marquage réglementaire nécessaire au droit de la surface entretenue	Département Le CD14 peut décider de ne pas reprendre la chaussée sous la bande cyclable s'il la juge en bon état. Si le projet de la CU impacte cette chaussée, elle est autorisée à intervenir pour son renouvellement, à sa charge	Département y compris la réfection du seul marquage réglementaire (voir ci-après « signalisation »)
Pistes cyclables départementales Couche de roulement et structure	Département	Département Le CD14 peut décider de ne pas reprendre la piste s'il la juge en bon état. Si le projet de la CU impacte la piste, elle est autorisée à intervenir pour son renouvellement, à sa charge	Département
Nettoyage / balayage d'une piste ou d'une bande cyclable	Communauté urbaine	Sans objet	Sans objet

Ouvrages et équipements	Entretien	Renouvellement à l'occasion de travaux décidés et réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté urbaine	Renouvellement à l'occasion de travaux décidés et réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du Département
HORS AGGLOMERATION			
Pistes cyclables communautaires y compris accessoires (bordures éventuelles, signalisation directionnelle, de police et horizontale)	Communauté urbaine Nids de poule, balayage, soufflage, ...	Communauté urbaine	Communauté urbaine
Pistes cyclables départementales	Département Nids de poule, balayage, soufflage, ...	Département Le CD14 peut décider de ne pas reprendre la piste s'il la juge en bon état. Si le projet de la CU impacte la piste, elle est autorisée à intervenir pour son renouvellement, à sa charge	Département
Haies d'ornement ou Mobiliers implantés par la CU en séparation d'espaces	Communauté urbaine	Communauté urbaine	Sans objet

Les responsabilités liées au défaut d'entretien normal des aménagements cyclables

- ❖ Absence d'entretien normal de l'aménagement cyclable par la collectivité
- ❖ Exemples de jurisprudence en la matière

❏ Responsabilités liées au défaut d'entretien normal des aménagements cyclables

- Un examen du juge au cas par cas des circonstances de l'accident

- ❖ Le juge administratif, s'il est saisi, va vérifier l'existence d'un « **défaul d'entretien normal** » de l'aménagement cyclable par la collectivité, à l'origine de l'accident.
- ❖ Il s'agit d'une « **obligation de moyens** » = toutes les mesures doivent être prises par la collectivité pour assurer la sécurité des usagers.
- ❖ C'est à la collectivité elle-même de démontrer qu'elle a « *normalement entretenu l'ouvrage* », ou « *l'existence d'une faute de la victime* » ou un « *cas de force majeure* ».

❏ Responsabilités liées au défaut d'entretien normal des aménagements cyclables

- **Un examen du juge au cas par cas des circonstances de l'accident**

❖ Le défaut d'entretien normal est caractérisé par la réunion de trois éléments :

- **Un dommage** (accident subi par l'usager)
- **Une faute** (défaut d'entretien de l'aménagement cyclable)
- **Un lien de causalité** (c'est le défaut d'entretien qui a mené à l'accident)

❖ Le juge apprécie également tous les autres éléments et interventions d'un tiers qui sont susceptibles d'expliquer l'accident = ex : l'inattention ou l'imprudence de l'usager.

- **Attention** : on constate de nombreux arrêts rendus par les juridictions en la matière. La collectivité doit être très vigilante au sujet de l'entretien de ces aménagements cyclables.

❏ Responsabilités liées au défaut d'entretien normal des aménagements cyclables

- Exemples de situations dans lesquelles la responsabilité de la collectivité a été retenue

La jurisprudence est constante au fil des années :

- ❖ CE, 7 octobre 1977, n°99421, *Société lyonnaise des eaux et de l'éclairage*

Condamnation de la Communauté urbaine de Bordeaux à réparer le préjudice d'une cycliste victime d'un accident sur une piste cyclable, causé par un bloc de béton, qui s'était détaché du trottoir qui bordait la piste.

- ❖ CAA de Paris, 22 juin 2020, 19PA03477

Condamnation de la Commune de Nouméa à réparer l'accident d'un cycliste survenu du fait d'une surévaluation excessive d'une piste cyclable.

❏ Responsabilités liées au défaut d'entretien normal des aménagements cyclables

- Exemples de situations dans lesquelles la responsabilité de la collectivité n'a pas été retenue

A l'inverse, dans un certain nombre d'affaires, le juge conclut à l'absence de faute de la collectivité :

❖ CAA de Nancy, 22 mars 2004, 03NC00010

Absence de condamnation du Département du Bas-Rhin, le potelet à l'origine de l'accident étant signalé par un marquage au sol en amont de celui-ci.

❖ CAA de Lyon, 13 octobre 2022, 21LY01821

Absence de condamnation de la Communauté de communes Entre Bièvre et Rhône car l'accident a été reconnu comme imputable à « l'imprudence » et à « l'inattention » de la victime.

Merci pour votre attention !



François MAUGERE

Chargé de Mission Mobilités

francois.maugere@agir-transport.org



Claire CAVIGNAUX

Juriste - Pôle Autorités
Organisatrices

claire.cavignaux@agir-transport.org