



## POSITION DU GART

# La décentralisation du stationnement payant sur voirie

a réforme de l'organisation du stationnement payant sur voirie entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Adopté dans le cadre de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), ce nouveau dispositif participera au développement de politiques locales de mobilité ambitieuses puisqu'il offrira aux collectivités territoriales la possibilité de mieux gérer les flux automobiles, et de résoudre une bonne partie des dysfonctionnements du système actuel.

## DÉPASSER LA LOGIQUE DE LA SANCTION PÉNALE

Le stationnement doit-il être considéré comme un élément à part entière des politiques de déplacements ou bien comme un composant des décisions prises par l'autorité de police pour assurer l'ordre public ? En d'autres termes, un automobiliste se transforme-t-il en délinquant dès lors qu'il ne paie pas son stationnement ? A l'heure de l'avènement des autorités organisatrices de la mobilité, la logique de sanction pénale encadrant le stationnement payant apparaît largement inadaptée. Elle est de plus inefficace puisque moins de 4 automobilistes sur 10 paient aujourd'hui leur stationnement. L'idée est donc de dépénaliser le non-paiement du stationnement afin de pouvoir l'inscrire dans les politiques de mobilité de la collectivité. Traduit en termes juridiques, cela revient à considérer le stationnement non plus comme résultant de l'exercice d'un pouvoir de police, mais comme une occupation du domaine public que l'automobiliste paiera en fonction de son utilisation.

## LES PRINCIPES CLÉS DE LA RÉFORME

Les dispositions de cette réforme, inscrites aux articles 63 et 64 de la loi MAPTAM promulguée le 27 janvier 2014, consacrent la dépénalisation des règles relatives au défaut ou à l'insuffisance de paiement du stationnement. Concrètement, ne pas payer le tarif horaire du stationnement ne sera plus considéré comme une infraction pénale, avec pour conséquence la disparition de l'amende de 17 euros pour défaut ou insuffisance de paiement. Le conducteur aura désormais le choix entre s'acquitter immédiatement de sa redevance de stationnement à l'horodateur, ou le faire plus tard, sous la forme d'un forfait de post-stationnement dont le montant ne pourra excéder celui de la durée maximale de stationnement (qui varie généralement entre 2 et 10 heures).

L'objectif principal de la réforme étant d'améliorer la qualité de l'air et de rééquilibrer les parts modales en faveur des modes de transport alternatifs à l'utilisation individuelle de la voiture, le montant de la redevance de stationnement devra être fixé à ces fins. La collectivité aura la possibilité d'augmenter progressivement le montant de la redevance avec la durée du stationnement, afin de lutter plus efficacement contre les voitures ventouses qui stationnent trop longtemps sur la voirie et empêchent une bonne rotation des véhicules. En ce sens, le prix pourra être fixé en fonction de la rareté des places disponibles. Cela signifie que le montant de la redevance pourra différer en fonction des territoires, et parfois même au sein d'une commune. En résumé, la réforme votée constituera une véritable politique publique décentralisée, d'autant plus que le produit financier sera utilisé exclusivement pour des projets locaux, à la différence du système en vigueur qui ne prévoit qu'un versement partiel aux collectivités.

Lorsqu'un conducteur aura opté pour le paiement forfaitaire du stationnement, il stationnera son véhicule sans s'acquitter d'aucune somme à l'horodateur. Des agents assermentés seront alors chargés d'édition d'un avis de paiement, indiquant précisément le montant forfaitaire redevable. Cet avis de paiement pourra être édité de manière dématérialisée, à l'instar de ce qui existe aujourd'hui suite au déploiement du PV électronique. L'avis de paiement ainsi édité sera apposé sur le pare-brise du véhicule ou transmis par

voie postale au propriétaire du véhicule. Chaque collectivité pourra, si elle le souhaite, confier la mission de délivrer ces avis de paiement à ses propres agents ou à une entreprise, par le biais d'une délégation de service ou d'un marché public. Dans ce deuxième cas, il convient de rappeler qu'il ne s'agirait bien évidemment pas d'une privatisation. En effet, de nombreux exemples de telles délégations existent pour d'autres services publics et démontrent que le travail des agents délégataires est encadré par un cahier des charges fixé par la collectivité. Les agents de contrôle, qu'ils appartiennent à une entité publique ou privée, continueront d'être assermentés comme c'est actuellement le cas.

Les droits des automobilistes se verront renforcés puisqu'ils disposeront de plusieurs voies de recours pour contester le bien-fondé d'un forfait de post-stationnement. Un premier recours, qui fait partie de la catégorie des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO), devra être porté devant la collectivité ou l'entreprise dont dépend l'agent ayant établi l'avis de paiement du forfait contesté. En cas d'échec de cette première requête, l'automobiliste pourra saisir le juge administratif. Afin de permettre une gestion

efficace des contestations, la réforme prévoit la création d'une juridiction spécialisée dans le traitement de l'ensemble des contentieux liés au nouveau dispositif. De ce fait, les requérants pourront s'affranchir de l'engorgement des tribunaux administratifs, ce qui leur assurera un traitement à la fois rapide et précis de leur dossier par des magistrats spécialisés.

Enfin, la remise à plat des politiques de stationnement sera l'occasion de proposer le déploiement de solutions dématérialisées de paiement du stationnement afin d'offrir un meilleur service aux automobilistes.

## LES ÉTAPES CLÉS JUSQU'EN 2016

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, toutes les collectivités devront avoir construit un dispositif fonctionnel permettant la mise en œuvre de la réforme du stationnement. D'ici là, de nombreux travaux devront être menés pour aboutir à cet objectif ambitieux.

Les impacts de la réforme sont multiples et nécessitent des réflexions croisées sur des thématiques aussi variées que la tarification du stationnement,

### → Les principes clés de la réforme du stationnement

<b>Caractère juridique du stationnement payant sur voirie</b>	Redevance domaniale
<b>Tarification du stationnement</b>	Montants de la redevance horaire et du forfait de post-stationnement fixés par la collectivité
<b>Modalités de paiement</b>	Paiement spontané dès le début du stationnement <u>ou</u> Paiement ultérieur par acquittement d'un forfait de post-stationnement
<b>Défaut ou insuffisance de paiement du stationnement</b>	Dépénalisation des règles relatives au défaut ou à l'insuffisance de paiement du stationnement ----- Disparition de l'amende nationale de 17 € et établissement d'un forfait de post-stationnement
<b>Contrôle du respect des règles de stationnement</b>	Déconnexion entre contrôle et exercice d'un pouvoir de police ----- Contrôle exercé par la collectivité avec la possibilité de déléguer cette mission à un prestataire extérieur ----- Contrôle réalisé par des agents assermentés

l'organisation du contrôle, le processus de recouvrement des nouveaux forfaits de post-stationnement, l'équipement des horodateurs installés sur la voie publique, ou la gestion des contestations. Parmi ces thématiques, certaines nécessitent des dispositions réglementaires qui pourront être prises uniquement par l'État. D'autres, intrinsèquement liées à la gouvernance locale des collectivités, relèvent de la répartition des compétences entre communes et intercommunalité au sein d'un même territoire.

Les collectivités devront tout d'abord décider à quel échelon sera exercé le pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement. Dans chaque intercommunalité, si aucun maire ne s'oppose formellement au transfert de ce pouvoir de police, le président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) compétent en matière de voirie se verra attribuer la compétence de définir les emplacements où le stationnement sera réglementé. Dans le cas contraire, les maires conserveront cette prérogative. Par ailleurs, les communes devront choisir si elles souhaitent fixer elles-mêmes le tarif de la redevance de stationnement ou si elles préfèrent confier cette tâche à l'autorité organisatrice de la mobilité.

Les barèmes tarifaires du stationnement devront à ce titre être remodelés. Ils détermineront à la fois le montant à payer en cas de paiement spontané de la redevance, mais également le montant du forfait de

post-stationnement. De ce fait, un barème respectant les objectifs politiques assignés au stationnement, devra être institué. Ce barème tarifaire pourra également prévoir la mise en place de services d'abonnement destinés à de nouvelles catégories d'usagers (professionnels, deux roues motorisés,...), offrant ainsi une plus grande modularité.

Pour ce faire, il importe que le gouvernement publie rapidement les premiers décrets d'application de la réforme. Ces textes devront par exemple permettre de préciser les coûts induits par la mise en œuvre du recouvrement des forfaits de post-stationnement. De même, la possibilité permise par la loi de recourir à un comptable public spécifiquement désigné par le ministre du Budget pour recouvrir les forfaits de post-stationnement pour le compte des collectivités qui le souhaitent devra être précisément définie. L'État devra présenter aux collectivités un mode opératoire clair, indiquant les délais de recouvrement, les modalités d'articulation entre les services des collectivités et le comptable public, les coûts liés à cette mission,...

Avec ce nouveau dispositif, les communes et les intercommunalités disposeront désormais de leviers d'action visant à faire du stationnement un outil efficace au service d'un meilleur partage de la voirie, des politiques de mobilité durable et d'amélioration de la qualité de l'air.



22 rue Joubert  
75009 Paris  
01 40 41 18 19  
[www.gart.org](http://www.gart.org)

#### A PROPOS DU GART

Le GART est une association d'élus fondée en 1980 qui agit en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à la voiture individuelle. En sa qualité d'acteur incontournable du monde de la mobilité, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents (autorités organisatrices de transport urbain, départemental et régional) et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.

Contact : Laurent Kestel, [laurent.kestel@gart.org](mailto:laurent.kestel@gart.org)