

DÉPÉNALISATION DU STATIONNEMENT PAYANT

Mise en oeuvre de la réforme du stationnement : les 12 points clés... et alertes

Auteur associé | actus experts technique | Analyses juridiques | France | Publié le 27/09/2017

Au 1er janvier 2018 (dans trois mois !) la dépenalisation-décentralisation du stationnement interviendra par application de l'article L. 2333-87 du Code général des collectivités territoriales tel que prévu par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014. Le stationnement payant sur voirie souffrait d'un mal endémique : les usagers ne s'acquittaient en moyenne de leurs paiements qu'à hauteur de 33% (moins encore dans certaines grandes villes) en raison tout particulièrement du montant trop faible de l'amende (17 euros) et de la faiblesse du contrôle. L'idée était donc d'augmenter la sanction d'une part, et le contrôle d'autre part. Mais ... c'est plus compliqué, explique Philippe Taithe, avocat au Barreau de Paris.



Philippe TAITHE
Avocat - Taithe Panassac Associés

La réforme du stationnement payant est, d'un point de vue formel, un peu symptomatique de la réglementation actuelle : bavarde, contradictoire, difficile à lire compte tenu de nombreux renvois, faisant l'objet de nombreux textes d'application et qui, à force de trop embrasser, mal étreint.

Les concepts et fondements ne sont pas définis clairement ou ne vont pas au bout de leur logique, à tel point que le Conseil constitutionnel a dû dégager un principe de clarté et d'intelligibilité de la loi, à savoir que celle-ci doit être compréhensible... On est bien loin du Code civil de 1804 qui en 2000 articles pouvait régir la société française et d'autres d'ailleurs !

Si bien que le juriste, même expérimenté, s'arrache les quelques cheveux qui lui restent. Quant à l'utilisateur, qui n'est pas censé ignorer la loi... il faudra faire œuvre de beaucoup de pédagogie... Le point est d'importance car l'un des gages de réussite d'une réforme réside dans son appréhension et sa compréhension par les destinataires.

L'un des gages de réussite d'une réforme réside dans son appréhension et sa compréhension par les destinataires.

“ L'un des gages de réussite d'une réforme réside dans son appréhension et sa compréhension par les destinataires. ”

En l'occurrence, le texte est tellement complexe qu'il a dû faire l'objet de la nomination d'un Préfet, de la constitution d'une mission spéciale et d'un guide d'application de 150 pages de la part du CEREMA ⁽¹⁾, au demeurant remarquable, même si on peut ne pas être d'accord avec un certain nombre de ses conclusions.

1 - Principes de base de la réforme

“ L'amende pénale disparaît. En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant l'automobiliste doit s'acquitter d'un Forfait de Post-Stationnement (FPS). ”

Le principe de base de la réforme repose sur le fait que le paiement du stationnement payant correspond à une redevance de stationnement, en principe d'occupation du domaine public (ce sur quoi il sera revenu).

Seul le conseil municipal peut instituer une redevance de stationnement et définir le barème tarifaire applicable. Le maire demeure compétent pour déterminer par arrêté les lieux, les jours et les heures où le stationnement est réglementé (ce sur quoi il sera également revenu).

L'amende pénale disparaît. En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant l'automobiliste doit s'acquitter d'un Forfait de Post-Stationnement (FPS). Ce FPS ne constitue pas une sanction administrative, mais une indemnité forfaitaire d'occupation du domaine public des collectivités. Son montant ne doit pas dépasser celui de la durée maximale de stationnement sur la zone (tout en étant dissuasif).

L'amende pénale disparaît. En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant l'automobiliste doit s'acquitter d'un Forfait de Post-Stationnement (FPS).

Pour contester le FPS, l'utilisateur doit impérativement effectuer un Recours administratif préalable obligatoire (RAPO) dans le mois qui suit l'émission du FPS, avant de saisir le juge, à savoir une juridiction administrative spéciale, la Commission du contentieux du stationnement payant, composée de magistrats administratifs (auxquels on souhaite en passant bien du courage, s'agissant d'un contentieux de masse, de l'ordre de plus de 15.000 recours par an), pour le moins rébarbatif et autrefois confié aux Juges de proximité.

Passé le délai de 3 mois après émission du FPS, si ce dernier reste impayé, on passe alors en phase de recouvrement forcé des sommes dues par le biais de l'émission d'un titre exécutoire. Ce dernier mentionne le montant du forfait impayé et de la majoration due à l'État.

La loi prévoit également que les agents d'un tiers contractant peuvent contrôler le stationnement et percevoir pour le compte de la Ville, la redevance de stationnement et le FPS, sous réserve de l'intervention le cas échéant de l'ANTAI ⁽²⁾ ^[15] notamment en cas de recouvrement forcé.

Code général des collectivités territoriales, article L.2333-87

Sans préjudice de l'application de l'article L. 2512-14 ^[16], le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétents pour l'organisation des transports urbains, lorsqu'il y est autorisé par ses statuts, peut établir sur des voies qu'il détermine une redevance de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains s'il existe. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis conforme de cette dernière est requis hors agglomération.

La délibération établit les tarifs applicables à chaque zone de stationnement payant.

Le tarif peut être modulé en fonction de la durée du stationnement. Il peut prévoir également une tranche gratuite pour une durée déterminée. L'acte instituant la redevance peut prévoir une tarification spécifique pour certaines catégories d'utilisateurs et notamment les résidents.

Une fois cela dit... les problèmes juridiques commencent.

L'objet de la présente à caractère synthétique n'est pas d'épuiser au fond les questions juridiques en cause, à supposer au demeurant que cela soit possible, – d'autres l'ont mieux fait ⁽³⁾ ^[17], mais de dresser un état des difficultés juridiques qui ne vont pas manquer de se poser pour l'année 2018, au travers d'un certain nombre de thèmes ou de questions.

2 – Entrée en vigueur de la réforme au 1er janvier 2018

Celle-ci a fait l'objet de plusieurs renvois. Mais en principe, la date du 1er janvier 2018 sera tenue, car de nombreuses collectivités, et notamment les plus grandes, se sont engagées dans le processus. Elles ont signé des marchés ou délégations de service public pour le renouvellement ou l'adaptation du matériel et la gestion du service, de telle sorte que l'on appréhende difficilement comment il pourrait être revenu en arrière ou comment la réforme pourrait être différée.

3 – Caractère obligatoire de la réforme

D'aucuns ont pu considérer, à tort, que le régime antérieur, à savoir le pouvoir de police du maire accordant des « permissions de voirie » dans le cadre de l'article L. 2213-6 du CGCT ^[18] pourrait continuer à s'exercer de manière concurrente (et ce en raison notamment d'une rédaction maladroite du futur article en cause). Tel n'est pas le cas, puisque notamment la sanction correspondante prévue initialement par l'article R. 417-6 du Code de la route ^[19] disparaîtra au 1^{er} janvier 2018.

Si elles veulent un stationnement payant sur voirie, les collectivités devront donc appliquer la réforme. Beaucoup d'entre elles ne seront pas prêtes.

Si elles veulent un stationnement payant sur voirie, les collectivités devront donc appliquer la réforme. Beaucoup d'entre elles ne seront pas prêtes, soit en raison de la durée des procédures de mise en concurrence de marchés ou de concessions à mettre en œuvre qu'elles viennent de lancer ; soit parce que les fabricants d'horodateurs ne seront pas en mesure de répondre à la demande au début de l'année 2018...outre l'assermentation des agents du délégataire chargés du contrôle qui peut prendre beaucoup de temps.

En l'absence de stationnement payant, on devrait alors voir reflourir les désuètes et charmantes zones bleues et les disques et macarons vintage, voire carrément des zones provisoirement gratuites.

4 – Autorité compétente pour instituer le stationnement payant

Les choses se corsent. Conformément au futur article L. 2333-87 du CGCT ^[20], la compétence pour instituer le stationnement payant et la redevance correspondante relève du Conseil municipal ou de l'assemblée délibérante de l'EPCI chargé des transports, ce qui va clairement dans le sens de la création d'un service public du stationnement sur voirie ⁽⁴⁾ ^[21]. Leur décision doit permettre de favoriser la fluidité du trafic et la rotation des véhicules, ce qui correspond à la finalité des anciennes mesures de police en la matière.

Ces éléments amènent à considérer qu'il s'agirait d'une compétence propre de l'assemblée délibérante déconnectée et autonome des pouvoirs de police du Maire. Mais....., et c'est là un problème récurrent de la réforme, cette dernière ne choisit pas clairement sa direction et oscille entre plusieurs concepts qu'elle cherche à ménager.

Ainsi la compétence de l'assemblée délibérante s'exerce « sans préjudice de l'application des articles L. 2213-2 ^[22] et L. 2512-14 ^[23] » du CGCT, à savoir des pouvoirs de police du maire ou du préfet de police à Paris. De plus l'article L. 2213-6 ^[24] sur les permissions de voirie, qui constituait le fondement juridique, certes contestable mais réel au regard de la jurisprudence, des pouvoirs de police du maire en matière de stationnement payant par le biais des « permissions de voirie », est maintenu, même s'il renvoie à l'article L.2233-87.

Les avis divergent, à savoir celui notamment du Professeur Petit précité qui considère que le pouvoir de police

continue à s'exercer en même temps, ou celui précité également du Professeur de Gaudemar, selon lequel l'assemblée délibérante serait devenue pleinement et exclusivement compétente.

Mon sentiment irait vers ce dernier, dès lors que le stationnement payant doit constituer aujourd'hui un véritable service public, déconnecté de la notion de police, que rien n'empêche que le maire prenne des mesures ponctuelles de police lorsque l'ordre public le nécessite (de telle sorte que le pouvoir de l'assemblée s'exercerait bien « sans préjudice » des pouvoirs du maire), que la décision de l'assemblée doit être motivée par des considérations liées à l'amélioration du trafic, (ce qui implique une réflexion générale sur l'ensemble du territoire et notamment les voies en cause, ce qui paraît exclure que le maire doive ensuite prendre une seconde décision fondée également sur les mêmes motifs) et surtout on appréhende difficilement la portée d'un arrêté de police, qui ne serait plus sanctionné pénalement par le code de la route, mais dont la transgression ferait l'objet d'un paiement « contractuel » qui pourrait par la même être irrégulier.

A trop ménager le chou et les deux positions, et en oscillant entre elles, on aboutit à des situations complexes, le mieux étant souvent l'ennemi du bien.

La position du CEREMA, dans son guide, rejoint celle du Professeur Petit, en invitant les collectivités, à prendre une délibération de l'assemblée sur les tarifs et une autre de l'autorité de police sur les voies concernées. A cet égard, le CEREMA propose de prendre d'abord l'arrêté de police pour déterminer les voies soumises ou non au stationnement réglementé avec les heures correspondantes et ensuite la délibération du conseil municipal pour fixer les tarifs, comme cela aurait été le cas auparavant.

Sur ce point (et qui aime bien châtie bien), le CEREMA se trompe. D'une part et avant la réforme, le conseil municipal fixait en premier les éléments de tarifs et le maire les mettait ensuite en œuvre, rue par rue, dans le cadre de ses pouvoirs de police. Le conseil n'intervenait donc pas en second. D'autre part, on mesure difficilement comment le maire pourrait dans le cadre de la réforme se prononcer en premier en fixant des durées de stationnement réglementé sans connaître le tarif de la zone en cause. Ainsi par exemple, une durée courte de rotation va de pair avec des tarifs élevés et une durée longue ne peut être prévue que si une zone verte a été créée avec des tarifs de longue durée pour les résidents.

Par là même, dans le cadre d'une politique de stationnement, il faut une rue, une durée et un tarif (voire des tarifs selon les usagers), et ces trois éléments doivent être appréciés ensemble sans pouvoir être séparés. C'est ce qui se passait auparavant lorsque le maire se prononçait dans le cadre de ses pouvoirs de police. C'est ce qui devrait se passer aujourd'hui dans le cadre de la réforme au travers des nouveaux pouvoirs du conseil municipal.

La prudence, au moins dans les premiers temps de la réforme, incitera à mettre en œuvre ces deux décisions, et dans l'ordre prescrit par le CEREMA pour suivre la doctrine. Au pire, l'arrêté du maire pris en premier, sera superfétatoire et inutile. Il est d'ailleurs nécessairement sans effet juridique puisqu'il n'est pas sanctionné pénalement en matière de stationnement payant. Cette démarche présente au moins l'avantage d'avoir une délibération complète du conseil municipal au final sur les trois éléments signalés ci-dessus et qui appréhende ainsi l'ensemble du stationnement payant sur voirie. Ce qui me paraît au demeurant encore une fois confirmer la totale compétence de l'assemblée délibérante en la matière.

Avant même le 1^{er} janvier 2018, les problèmes commencent donc dès maintenant pour les collectivités qui veulent prendre leurs délibérations (et) leurs arrêtés de police pour l'année 2018.

En tout cas et avant même le 1^{er} janvier 2018, les problèmes commencent donc dès maintenant pour les collectivités qui veulent prendre leurs délibérations (et) leurs arrêtés de police pour l'année 2018. La question pourrait passer pour sans objet pratique, le maire étant en général d'accord avec son conseil municipal (ou plutôt l'inverse...). Ce n'est pas le cas.

En effet, la question de la police reste extrêmement complexe dans les EPCI, le pouvoir de police pouvant ou pas, être transféré au Président, de manière plus ou moins large, par certains maires ou pas d'autres, etc. Et dans un EPCI, il peut exister des divergences importantes entre l'établissement intercommunal chargé des transports et/ou de la voirie, ce qui ne va pas forcément ensemble et certains maires tout particulièrement ceux

n'appartenant pas à la même majorité politique locale.

Il est assez clair, comme c'est le cas souvent pour le stationnement en parkings en ouvrages, que le stationnement payant sur voirie a vocation à terme à relever de la compétence intercommunale chargée des transports et/ou de la voirie, sans dépendre d'une nécessaire application par le maire dans le cadre de ses pouvoirs de police.

Les règles de tarifications différenciées pour les résidents, les commerçants, sédentaires ou non, étudiants, voitures propres, petites voitures, personnes au chômage, à faible revenu, etc. ne sont pas les mêmes dans le cadre d'un service public ou d'une mesure de police.

La question est tout aussi importante pour l'application des concepts. Ainsi et par exemples, les règles de tarifications différenciées pour, entre autres et à supposer que cela soit possible, les résidents, les commerçants, sédentaires ou non, étudiants, voitures propres, petites voitures, personnes au chômage, à faible revenu, etc. ne sont pas les mêmes dans le cadre d'un service public ou d'une mesure de police.

A superposer de manière concomitante obligatoire les 2 notions, on arrive à retenir le plus petit commun multiple et à affaiblir les concepts ainsi qu'à rendre complexe leur application. Ainsi peut-on penser qu'une « réforme de la Réforme » pourrait clairement et expressément déconnecter le stationnement payant sur voirie du pouvoir de police.

5 – Institution d'une « redevance » de stationnement

Le terme est fort puisqu'il renvoie aux notions de redevance d'occupation domaniale, de redevance pour service fait ou de redevance de propriété (qui permet à l'utilisateur de tirer un avantage de ladite propriété), comme le montre bien le Professeur Petit précité, et sans que le choix ait été clairement fait par le grand Réformateur. Alors que ces concepts présentent chacun des conséquences différentes quant à leur application.

A noter au passage, pour rebondir sur le débat du précédent point, qu'on appréhende difficilement comment une autorité de police pourrait être compétente pour l'institution sur les voies d'une telle redevance d'occupation domaniale.

On appréhende difficilement comment une autorité de police pourrait être compétente pour l'institution sur les voies d'une telle redevance d'occupation domaniale.

Le monde ne pouvant être parfait, cette redevance constitue une recette non fiscale de la section de fonctionnement de la collectivité ^{(5) [25]}, ce qui entraîne des contorsions contractuelles complexes en cas de concession du service, où les sommes doivent transiter par le Trésor public avant d'être reversées le cas échéant au délégataire, qui peut les percevoir pour le compte de la collectivité dans le cadre d'un mandat conforme aux dispositions de l'article L. 1611-7-1 du CGCT [26].

Mieux aurait sans doute valu que les sommes puissent être directement perçues par le délégataire (a fortiori dans le cadre des nouveaux moyens de paiement par téléphone ou Internet) et reversées dans le cadre d'une redevance à la collectivité comme cela peut se passer pour les parcs en ouvrage (étant rappelé qu'à juste titre, le délégataire ne peut pas être destinataire final du produit du FPS, de telle sorte qu'il n'est pas, au moins directement, intéressé au produit du contrôle)

6 – Le forfait de post-stationnement (FPS)

Il semble que ce dernier soit né d'une crainte de nature juridique, consistant à éviter la qualification juridique de sanction administrative, cette dernière devant être précédée d'un débat contradictoire, ce qui aurait difficilement pu être mis en œuvre au moment de l'apposition du papillon sur la voiture en infraction.

Le grand Réformateur a donc créé une véritable fiction juridique selon laquelle l'utilisateur déciderait d'acquiescer son droit de stationnement, soit spontanément par avance, soit a posteriori...

Comme le montre le Professeur Petit précité, une telle crainte s'avérerait sans fondement dès lors qu'il suffit pour valider une sanction administrative que le débat contradictoire en cause puisse intervenir, même a posteriori devant une juridiction.

Le grand Réformateur a donc créé, pour de mauvaises raisons, une véritable fiction juridique, selon laquelle l'utilisateur déciderait d'acquiescer son droit de stationnement, soit spontanément par avance à hauteur de par exemple 2€ l'heure, soit a posteriori et toujours volontairement à hauteur de 25, 30 ou 50 € ... J'ai exposé la question à mon fils adolescent de 14 ans, que de savoir s'il préférerait avec son argent de poche acquiescer maintenant son nouveau jeu informatique pour 2 € ou après pour 50 € en « post-paiement ». Sa réponse fut éloquente et je préfère la garder pour moi.

La notion de paiement spontané a posteriori, de post-paiement, ne tiendra sans doute pas longtemps devant le juge

Il en résulte que la notion de paiement spontané a posteriori, de post-paiement, ne tiendra sans doute pas longtemps devant le juge. Les exemples fournis par le Professeur Petit précité sont tout aussi éloquents, mais en des termes plus choisis.

Ce qui n'est pas grave en soi, car le post-paiement, même requalifié en sanction n'en resterait pas moins valable. Il en changerait simplement de nom ou d'objet, ce qui serait au demeurant sans doute beaucoup plus intelligible pour les usagers, qui comprendraient facilement qu'ils doivent s'acquiescer de leur stationnement à peine d'une sanction, comme l'admettent nos voisins belges, anglais ou espagnols notamment, pour des taux de paiement spontanés de l'ordre de 90% qui font rêver (même s'ils doivent quelque peu être relativisés).

Faute de quoi, je crains que l'utilisateur, à qui l'on propose un « paiement » de 50 € n'ait la même réaction que mon fils, et qu'il ne vaille pas bon être élu au 1er janvier 2018. La réforme de la Réforme pourrait intégrer ce point rapidement ou risque d'y être contrainte par le Juge en tout état de cause.

7 – Montant du FPS

La Réforme est sur ce point catastrophique, en ce qu'il ne peut pas être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximum de stationnement sur la zone.

Cette limitation semble avoir été dictée, soit par la volonté de persister dans la démarche de post-stationnement avec un FPS en rapport avec la durée du stationnement, ce qui n'est donc pas justifié comme on l'a vu précédemment s'agissant d'une sanction, soit par une défiance vis-à-vis des élus quant au montant du FPS, qui n'est pas plus justifiée dès lors que ces derniers ne veulent pas s'aliéner leur population et envisagent des FPS somme toute assez proches du montant de l'ancienne amende, de l'ordre de 20-25-30 € avec un FPS minoré en cas de paiement rapide de l'ordre d'une vingtaine d'euros.

Elle conduit en tout état de cause à des résultats assez inintelligibles pour l'utilisateur.

Exemple de tarification

Pour un stationnement limité à 2 heures, d'un prix horaire de 2€, et un FPS de 25 €, il faudra et toujours passer sur la 3^{ème} heure, de 4€ à 25€ pour pouvoir justifier le montant du FPS. Soit par un saut brutal (mais on penchera encore plus vers la sanction) ; soit par une montée hyperbolique du prix sur l'heure en cause, avec 21€ sur une heure, soit 33 centimes la minute par exemple... Ce qui peut être compris par l'utilisateur dans un parking ultra-rotatif de dépôt minute de gare ou d'aéroport, où le prix s'envole après les 20 premières minutes, ne le sera sans doute pas sur la voirie pure et simple.

La tarification de la 3^{ème} heure dans l'exemple ci-dessus est donc uniquement juridique, pour de mauvaises raisons, et sa perception par les usagers, prompts à parler de « racket » quand il s'agit de stationnement payant, ne pourra qu'être négative. Elle ne s'inscrit ainsi pas dans une bonne acceptation de la réforme par les usagers.

Une autre solution adoptée par certaines collectivités est de remplacer cette « 3ème heure » par une durée plus longue maximale de l'ordre de 6 heures d'un prix de l'ordre d'une trentaine d'euros, soit le montant du FPS. Mais encore une fois, cette durée ne correspond qu'à une solution juridique pour « justifier » le montant du FPS et non pas à une logique de politique du stationnement qui jusqu'ici était gouvernée par un caractère rotatif et cher pour les visiteurs d'une part, long et pas cher pour les résidents d'autre part.

On créerait une nouvelle durée longue et chère de stationnement qui ne paraît s'inscrire dans aucune logique de stationnement et de déplacement. De plus, une longue durée possible de stationnement et un FPS correspondant à celle-ci, limite la fréquence des FPS pouvant être apposés sur une même voiture en infraction dans la journée.

Il est clair que ce point devra être modifié. Il en va de la compréhension de la réforme et de son acceptation par les usagers.

8 – Soumission à la TVA de la redevance de stationnement ?

La question mérite aussi d'être posée. La réponse est actuellement en principe négative, compte tenu notamment de son lien encore existant avec le caractère de police de la mesure, qui ne tiendra pas forcément, et du caractère non concurrentiel ou administratif du service public que constituerait le service public du stationnement payant sur voirie. Mais la différence avec les parkings publics (SPIC) ou privés en ouvrages, eux soumis à TVA, n'est peut-être plus si grande. Peut-être conviendrait-il d'insister à terme sur le caractère administratif du service public en cause.

9 – Oubli de l'intercommunalité en Île-de-France

Une fois n'est pas coutume, l'Île-de-France est moins bien lotie que la province. En régions donc, la compétence stationnement payant sur voirie peut relever de l'EPCI chargé des transports, ce qui correspond à une vraie politique de déplacement dont le stationnement constitue un levier important. Ce qui n'est pas le cas en Île-de-France puisque le STIF constitue l'autorité organisatrice en matière de transports et de mobilité.

Ainsi le futur article L.2333-87 du CGCT donne compétence potentielle à l'établissement public de coopération intercommunale « compétent pour l'organisation de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports », alors que l'Île-de-France relève du titre IV du même livre. Ce qui empêche des EPCI ou EPT ⁽⁶⁾ ^[27] en Île-de-France, de prendre la compétence stationnement payant sur voirie, alors qu'ils souhaiteraient mettre en œuvre une politique commune et intégrée en la matière, et ce alors même qu'ils seraient compétents en matière de voirie et que la redevance de stationnement constituerait une redevance d'occupation du domaine public dont précisément ils seraient responsables.

Ce point doit donc être modifié.

10 – En Ile-de-France, les communes perçoivent l'entier produit du FPS

C'est le cas pour les collectivités en province (on ne rentrera pas ici dans le débat complexe de l'affectation du produit en cause aux communes ou à l'EPCI selon la nature de l'EPCI, ou de celles des dépenses auxquelles peuvent être consacrées les recettes du FPS).

Les collectivités d'Île-de-France conservent donc l'entier FPS mais perdent une importante contribution provenant des amendes.

Pour l'Île-de-France, la loi Maptam prévoyait un prélèvement sur le produit du FPS en faveur du STIF à hauteur de 50%. La loi de finances rectificative pour 2016 ⁽⁷⁾ ^[28] l'a remplacé par un prélèvement en sa faveur sur le produit des amendes (ainsi qu'un prélèvement sur le même produit en faveur de la Région). Les collectivités d'Île-de-France conservent donc l'entier FPS mais perdent une importante contribution provenant des amendes. Il est difficile à ce stade d'en apprécier les conséquences financières, mais l'enjeu est important.

Transfert au maire de Paris de la police de la circulation et du stationnement sur certains axes essentiels ^[29]

11 – Détachement des ASVP

La délégation de service de la gestion du stationnement payant sur voirie lorsqu'elle est mise en œuvre, sous la forme d'une concession conformément notamment à l'ordonnance du 29 janvier 2016 sur les concessions, comme l'a déjà mis en œuvre un certain nombre de collectivités en prévision du 1^{er} janvier 2018, permet pour la première fois d'obtenir un bilan financier global du stationnement payant sur voirie, en intégrant notamment les coûts de contrôle à la charge du délégataire.

Ce qui n'était pas le cas auparavant, dès lors que le contrôle, de police, était assuré par la Collectivité au travers notamment de la police municipale ou des ASVP (agents de surveillance de la voirie publique). Son coût relevait alors du budget général de la collectivité et n'apparaissait pas directement (sauf comptabilité analytique rarement mise en œuvre).

La délégation permet d'appréhender une vue globale du service et de son coût, sous réserve d'une bonne lecture des rapports annuels du délégataire ou de ses comptes prévisionnels d'exploitation

La délégation permet ainsi d'appréhender une vue globale du service et de son coût, sous réserve d'une bonne lecture des rapports annuels du délégataire ou de ses comptes prévisionnels d'exploitation présentés dans le cadre des procédures de mise en concurrence (étant précisé que lorsque le service est géré en interne ou par le biais d'un marché public, il n'est pas nécessaire de constituer un budget annexe en absence de caractère industriel et commercial du service). La Collectivité peut ainsi disposer de manière consolidée, des coûts d'investissement et d'entretien du matériel, des recettes et du coût de contrôle et plus généralement du coût et du produit du stationnement payant et de savoir au final ce que lui coûte ou rapporte le stationnement payant sur voirie.

Le détachement des anciens ASVP ne peut s'effectuer qu'avec l'accord des agents en cause, faute de quoi ceux-ci restent employés au sein de la collectivité et affectés à d'autres missions.

A cet égard, et si la collectivité décide de faire assurer le contrôle par un cocontractant privé dans le cadre d'un marché ou d'une concession, l'un des enjeux financiers importants réside dans le sort des anciens ASVP. Ceux-ci peuvent être détachés au sein des services du délégataire pour une durée à déterminer. Mais le détachement ne peut s'effectuer qu'avec l'accord des agents en cause, faute de quoi ceux-ci restent employés au sein de la collectivité et affectés à d'autres missions.

La Mairie de Paris a confié le contrôle à des sociétés privées après 2018 au travers de marchés publics de services et a affecté près de 1.500 de ses anciens ASVP à d'autres tâches, comme le contrôle des incivilités

La Mairie de Paris a résolu le problème en confiant le contrôle à des sociétés privées après 2018 au travers de marchés publics de services et en affectant près de 1.500 de ses anciens ASVP à d'autres tâches comme le contrôle des incivilités. La question est en tout cas prégnante en cette période où il n'est pas de bon ton de recruter ou de conserver des agents publics.

12 – Véhicules LAPI (lecture automatisée des plaques d'immatriculation)

De toute façon, les agents de contrôle privés ou publics seront remplacés un jour ou l'autre par des robots. Et en l'occurrence par des voitures ou scooters, équipés par des systèmes LAPI, capables de contrôler plus de 1.000 places en une heure... Et, au regard notamment de la position de la CNIL, la verbalisation assistée par ordinateur – émission de FPS, de manière « automatique » n'apparaît pas possible dans le cadre des textes en vigueur. Gageons cependant que les robots auront prochainement leur revanche. En l'état, les véhicules LAPI sont utilisés à des fins d'études d'une part et d'autre part de détection des personnes en état « d'infraction » ou de non-respect du paiement et guident les « followers » humains qui dressent les procès-verbaux en suivant le LAPI.

Conclusion

Il s'agit d'une réforme sans doute donc nécessaire et utile mais périlleuse juridiquement en ce qu'elle n'est pas allée au bout de la définition des concepts et de la logique suivie, avec ce qui aurait pu être l'élaboration d'un véritable service public administratif du stationnement payant sur voirie, une redevance de propriété intégrant les avantages dont bénéficie l'utilisateur, une logique domaniale et des impératifs de service public, non soumise à TVA, relevant de l'assemblée délibérante de la Collectivité et non des pouvoirs de police, exercé au niveau intercommunal, même en Ile de France et sanctionné par... une sanction, administrative, d'un montant fixé par l'assemblée sans référence à la durée, et sous le contrôle d'une juridiction administrative....

Le Professeur de Gaudemar a une jolie formule qui pourrait servir de guide en la matière, selon laquelle « cela n'exclut pas que le stationnement sur la voie publique puisse constituer un service public ayant pour objet la gestion d'emplacements payants de stationnement sur la voie publique, c'est-à-dire sur le domaine public. L'automobiliste qui est à la fois un usager de ce service public, qui lui permet de profiter d'un accès facilité au stationnement, et un occupant du domaine public, au sens matériel du terme, n'acquiesce qu'une seule redevance dont la nature a été déterminée par qualification législative, en tenant essentiellement compte de ce que ce service public a pour objet de permettre une occupation temporaire et non individualisée de dépendances du domaine public affectées à la circulation générale », le tout dans une logique de déplacement conditionnant également les objectifs du service public.

Une réforme de la réforme paraît donc nécessaire, ne serait-ce que limitée à la suppression de la limitation du montant du FPS au prix de la durée maximale de stationnement, pour que la dépenalisation – décentralisation du stationnement payant sur voirie puisse couler des jours heureux.

Nous y arriverons bien, nos amis belges l'ont fait.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Décentralisation du stationnement : les recommandations mises à jour
- Stationnement payant : à vos marques, prêts... décentralisez !
- Stationnement : dernière ligne droite pour être prêt le 1er janvier 2018
- Réforme du stationnement : une juridiction spéciale pour traiter les 100 000 recours attendus

Notes



Note 01 - ex CERTU - [Retour au texte](#)

Note 02 - Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions - [Retour au texte](#)

Note 03 - Philippe Taithe : « *La loi SRU et les plans de déplacement urbain* » (la Gazette des communes 15 octobre 2001) ; « *La loi SRU et le fondement juridique du stationnement payant* » (la Gazette des communes 19 novembre 2001) ; « *La modulation des tarifs du stationnement : le tarif résident* » (La Gazette des communes 25 mars 2002) ; « *La sanction du stationnement payant sur voirie et son éventuelle dépenalisation* » (La Gazette des communes 10 juin 2002) ; « *La gestion du stationnement payant et des parcs de stationnement* » (La Gazette des communes 24 juin 2002) ; « *Pour la dépenalisation du stationnement payant* » (La Gazette des communes 9 septembre 2002) ; « *Stationnement payant sur voirie et intercommunalité* » (avec Cécile Panassac TEC n°192, octobre-décembre 2006) ; « *Mieux partager l'espace public avec la mutualisation du stationnement* » (avec Eric Gantelet Ville Rail et Transports 14 décembre 2011) ; Fiche CERTU sur la mutualisation du stationnement (avec Eric Gantelet, décembre 2010) ; Fiche CERTU sur les conventions d'exploitation du stationnement hors voirie (avec Eric Gantelet, septembre 2010) ; « *La loi MAPTAM dépenalise (un peu) le stationnement payant sur voirie* » (La lettre du cadre territorial octobre 2014) - [Retour au texte](#)

Note 04 - ce sur quoi il sera revenu - [Retour au texte](#)

Note 05 - [article L.2331-4 du CGCT](#) - [Retour au texte](#)

Note 06 - établissements publics territoriaux - [Retour au texte](#)

Note 07 - [article 78 de la loi n° 2016-1918 du 29 décembre 2016](#) - [Retour au texte](#)