

- **Partage des compétences.** Les possibles évolutions du stationnement payant sur voirie, décentralisation et dépenalisation
- **Pratique.** Concevoir un plan de stationnement
- **Pour en savoir plus**
 - **L'anglais du transport.** *Urban Logistics. Solving the Headache of the "Last Mile" Drives Creative Thinking*
 - **Agenda**
 - **Offres d'emploi**
 - **Appels d'offres**

[PARTAGE DES COMPÉTENCES]

Les possibles évolutions du stationnement payant sur voirie, décentralisation et dépenalisation

par **Philippe TAITHE, avocat à la Cour, cabinet Benesty Taithe Panassac**

De l'avis assez unanime, la gestion du stationnement sur voirie s'avère insatisfaisante et inadaptée aux besoins actuels, dans un contexte notamment de forte raréfaction de l'offre de stationnement, de volonté de limiter ou d'organiser la circulation automobile, et de protection de l'environnement.

Cette situation parfois critique résulte principalement de deux éléments :

- **l'ancienneté et l'inadaptation** des règles applicables au stationnement qui empêchent les élus de pouvoir mettre en place une véritable politique de stationnement, cohérente et intégrée dans une logique de déplacements,
- **l'absence de respect** par les automobilistes des règle-

ments prises par les élus, ce qui relance périodiquement les débats sur l'augmentation ou non du montant des contraventions, sur la dépenalisation de la sanction ou sur ceux des agents habilités à constater les infractions.

Les deux questions peuvent être considérées comme distinctes, complémentaires le cas échéant, mais pouvant être abordées de manière autonome ou de manière successive dans le temps. La création d'un service public du stationnement sur voirie permettrait de résoudre le premier grief. Elle pourrait constituer une première étape avant d'aborder la seconde, à savoir la dépenalisation par la suite, les deux réformes pouvant bien évidemment être menées de front le cas échéant.

→ La création d'un service public du stationnement payant sur voirie

Une telle création pourrait s'avérer justifiée au regard tout particulièrement de plusieurs éléments.

- **Elle se substituerait à une réglementation ancienne et inadaptée aux contraintes de l'époque**

Le stationnement sur voirie obéit actuellement à une stricte et seule logique de police, assurée par le maire. Il s'agit d'une vision réductrice de la politique de stationnement qui limite fortement

toute possibilité d'évolution en la matière (pour preuve et par exemple, parmi d'autres, le fait qu'il ait fallu remonter au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation, au travers de contentieux, pour

faire admettre la notion même de tarif résident, qui s'impose aujourd'hui et rétrospectivement de manière assez évidente).

On mesure fréquemment la difficulté

des collectivités pour la mise en œuvre du stationnement payant sur voirie par l'annulation par le juge pénal de réglementations considérées comme insuffisamment motivées. Les collectivités restent alors souvent sous la menace de l'annulation des mesures qu'elles peuvent prendre

▪ Le stationnement rentrerait logiquement dans le droit commun des services publics

Ainsi, et à titre d'exemples, constituent des services publics :

- le stationnement hors voirie (en parcs barriérés ou en ouvrages).
- la fourrière.
- les transports publics.

Le stationnement sur voirie constitue le prolongement et le complément de ces services dont il constitue même un des éléments à part entière, en ce qui concerne tout particulièrement les transports.

La définition du service public des transports dans le cadre de la LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs) s'avère à cet égard particulièrement éclairante, en ce que de très nombreux éléments pourraient être directement repris quant à la définition même du service public du stationnement, sa nature et ses objectifs et son régime juridique.

Les dispositions en cause de la LOTI sont notamment les suivantes :

« Chapitre I : Du droit au transport et des principes généraux applicables aux transports intérieurs

Article 1

Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationales, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire ainsi qu'à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.

Ces besoins sont satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions

en matière de stationnement. Des tentatives d'évolution sont intervenues :

▪ **La loi SRU** a créé un article L.2333-87 au sein du CGCT, permettant au conseil municipal ou à l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) d'intervenir en matière de stationnement.

de polluants et de gaz à effet de serre par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager, y compris les personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.

Article 2

La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs.

Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation. Le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation.

Article 4

L'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique, avec la participation des représentants de tous les intéressés.

En tenant compte des orientations

ment. Ce texte est néanmoins resté incomplet et imprécis.

▪ **La Loi LRL** a prévu le coexercice d'un pouvoir de police du stationnement partagé entre le maire et le président de l'intercommunalité.

Ces deux textes ont peu ou pas été appliqués dans la pratique sur ces points.

nationales et locales d'aménagement, les autorités compétentes pour l'organisation des transports et la gestion des infrastructures coordonnent leurs actions à partir d'une analyse globale et prospective des besoins de déplacements et harmonisent leur politique dans les aires urbaines et au niveau régional. [...]

Article 5

Le service public des transports comporte l'ensemble des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens.

Ces missions sont les suivantes :

- La réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport et leur mise à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité.
- La réglementation des activités de transport et le contrôle de son application ainsi que l'organisation des transports pour la défense.
- Le développement de l'information sur le système de transports.
- Le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports.
- L'organisation du transport public. Sont considérées comme des transports de marchandises les opérations de transport effectuées dans le cadre d'un déménagement.

L'exécution de ces missions est assurée par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics en liaison avec les entreprises privées ou publiques qui en sont chargées ou qui y participent en vertu des dispositions de la présente loi.

Article 6

Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité. »

On retrouve ainsi nombre d'éléments qui pourraient par analogie constituer le service public du stationnement et notamment les suivants :

▪ La création d'un service public du stationnement présenterait de nombreux avantages

Ceux-ci seraient notamment les suivants.

▪ La prévalence d'une notion de service public

Il s'agirait en particulier de :

- rompre avec la logique de simple mesure de police, qui est réductrice dans son principe et délicate juridiquement dans son application,
- mettre en valeur la notion de « service », le tout dans un espace contraint et en combinaison avec d'autres services publics et d'autres utilisations de la voie. Il s'agit donc bien d'un service rendu à l'utilisateur, qui doit l'apprécier comme tel et non d'un droit absolu dans son principe,
- faire du stationnement un service public comme un autre, ce qu'il devrait être en réalité.

▪ La redéfinition et l'extension de l'objet de la réglementation du stationnement

L'objet et le but du stationnement seraient donc élargis en l'intégrant notamment dans une véritable politique de déplacement. Seraient donc clairement intégrés dans le stationnement sur voirie les objectifs de déplacement, de développement durable, de développement économique et social et

▪ La satisfaction des besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Sont particulièrement mis en exergue le développement économique et social, l'aménagement équilibré du territoire et le développement durable de celui-ci. Ces points pourraient être repris *stricto sensu* pour le stationnement. On ne le situerait plus ainsi dans un droit absolu de circuler et de stationner qui ne pourrait être limité que dans des conditions particulières, mais dans un droit s'intégrant dans un

d'aménagement du territoire, comme cela est le cas en matière de transports.

La prise en compte expresse de ces objectifs faciliterait grandement les mesures susceptibles d'être adoptées localement en matière de stationnement.

▪ La redéfinition et l'affirmation des autorités compétentes en matière de stationnement

Il s'agirait, d'une part, de réaffirmer le caractère décentralisé du stationnement, en rendant la collectivité et tout particulièrement la commune, notamment en tant qu'autorité domaniale, pleinement compétente en la matière. Une telle démarche s'inscrirait dans une logique de rendre les élus locaux maîtres de la voirie, qu'ils aménagent et entretiennent déjà.

La maîtrise plus intégrée du stationnement leur permettrait de participer à la maîtrise des flux automobiles et de peser sur les arbitrages entre transports collectifs, modes doux, véhicules particuliers et véhicules individuels à usage collectif. Il s'agirait, d'autre part, de permettre la gestion du stationnement au niveau intercommunal, le cas échéant, ce qui n'est pas possible

certain nombre de contraintes, qui le conditionnent et l'organisent.

▪ Le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

▪ L'organisation du service dans un cadre décentralisé, ce qui aurait vocation à s'appliquer pleinement en matière de stationnement.

La création d'un service public du stationnement exigerait alors sans doute que cette notion soit définie de même que son objet et ses objectifs.

actuellement. La mise en œuvre du service public du stationnement ouvrirait des possibilités de transfert de cette compétence aux structures intercommunales. Elle permettrait ainsi de remédier à des situations souvent assez absurdes, et notamment les suivantes :

– Le fait que l'intercommunalité peut être compétente en matière de déplacement mais pas dans le domaine du stationnement, alors que les deux domaines sont clairement et intimement liés.

– La difficulté d'établir une politique de stationnement ou un plan de stationnement, au niveau du territoire d'une intercommunalité et à plus forte raison d'un bassin de vie.

– L'hétérogénéité de la gestion du stationnement dans des territoires intercommunaux, avec par exemple des poches de stationnement gratuit ou non réglementé sur certaines communes.

– La gestion par l'EPCI de parcs de stationnement communautaires ou de rabattement, sans pouvoir contrôler la réglementation et la gestion du stationnement sur voirie autour, alors que l'un dépend naturellement de l'autre et réciproquement.

▪ Faciliter et étendre la gestion contractuelle du stationnement.

L'avantage pourrait être double en la matière.

▪ Permettre la délégation de service public et la combiner le cas

échéant avec le service public du stationnement hors voirie, etc. La gestion contractuelle globalisée du stationnement sur voirie et hors voirie est

souvent juridiquement complexe et porteuse de risques, dans la mesure où elle combine police et service public. Au contraire, il ne s'agirait plus que

LA BOÎTE À OUTILS

de déléguer et gérer un service public comme un autre. Les conventions relatives au stationnement sur voirie pourraient être passées au niveau de l'intercommunalité, ce qui pourrait permettre de réduire les coûts de par les économies d'échelle qui pourraient être réalisées.

- **Permettre éventuellement d'élar-**

▪ Ouvrir la « boîte à outils » en matière de réglementation du stationnement sur voirie

De nombreuses mesures pourraient être envisagées ou facilitées, au rang desquelles, entre autres, les suivantes :

- **Intégrer** de nouvelles logiques dans le stationnement (taille des voitures, consommation, protection de l'environnement, etc.). Les règles et tarifications pourraient être différenciées selon les catégories de véhicules en cause, ce qui s'avère en l'état soit impossible, soit délicat ou complexe.

- **Remplacer** directement le stationnement dans la logique du développement durable et du Grenelle de l'environnement.

- **Imaginer** de nouvelles règles de tarification, par exemple selon l'usage des véhicules, comme cela peut être actuellement le cas pour les parcs en ouvrages, ce qui pourrait être grandement facilité par les nouvelles technologies.

- **Faciliter** l'introduction des nouvelles technologies, notamment en ce qui concerne le mode de paiement. En effet, la nature juridique du produit du stationnement n'est pas toujours facile à établir et se rapproche de la taxe, qui doit directement entrer dans

▪ Se situer dans le prolongement du Grenelle 2

Ce prolongement serait manifeste sur un certain nombre de points de la loi du 12 juillet 2010 relatifs aux transports, et notamment les suivantes.

- **Le développement des compétences des structures intercommunales en matière de déplacements**

gir la verbalisation à des agents du délégataire du service public, comme cela est possible en matière de transports, qui seraient assermentés à cet effet. Ainsi, par exemple, certains agents des services publics urbains de transports en commun de voyageurs sont habilités à constater des infractions qui affectent, dans les

les caisses de la collectivité, alors qu'il ne s'agirait plus que de l'acquittement du coût du service public, ce qui apporterait des facteurs de souplesse en la matière.

- **Intégrer** l'ensemble des utilisateurs dans le cadre du service public du stationnement (véhicules légers, deux-roues motorisés, vélos, camions, camionnettes, autocars, etc.).

- **Faciliter** la détermination de catégories d'usagers, au regard de l'objet du stationnement, dès lors que celui-ci serait étendu.

Les collectivités disposeraient d'une palette bien plus importante tant pour les catégories en cause (commerçants, artisans, professions spécifiques, utilisateurs de certains bâtiments ou de services, pépinières d'entreprises, etc.) que pour les formules de tarification (abonnements, paiement à la journée, etc.).

- **Envisager** une tarification sociale du stationnement, en tout cas ne pas nécessairement l'exclure pour certaines catégories, dès lors qu'il s'agirait d'un service public administratif.

- **Appréhender** le stationnement par rapport aux autres modes de déplacement, par exemple le faciliter, le cas

agglomérations, la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules de ces services. De même, les agents du délégataire peuvent être régisseurs et manier des fonds publics. Il ne serait pas absurde qu'ils puissent contribuer à la bonne exécution du service public et à son bon fonctionnement dans le cadre notamment de sa surveillance.

échéant, par rapport à des personnes qui ne peuvent pas utiliser les transports en commun (horaires décalés par exemple, etc.). Faciliter, dans le même sens, les droits combinés stationnement – transports.

- **Favoriser** les hypothèses de stationnement pour le covoiturage, l'autopartage, ou d'autres modes dont la collectivité considérerait qu'ils doivent être privilégiés.

- **Envisager** la réservation de places de stationnement ou de voies au profit de certaines catégories, et tout particulièrement les résidents ou d'autres catégories, les usagers de certains centres ou équipements, certaines professions ou autres activités, par exemple comme l'autopartage, le covoiturage, etc.

Les mesures en cause sont potentiellement très nombreuses. Il ne s'agit pas en l'espèce de prôner telle ou telle mesure, mais de donner les moyens aux élus concernés de mettre en œuvre une véritable politique de déplacement et de stationnement, et de leur conférer les moyens juridiques correspondants, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui en matière de stationnement.

On note en particulier :

- **l'obligation** pour les communes (et leurs maires) de réglementer le stationnement des voies qui sont empruntées par des transports collectifs gérés par des structures intercommunales (article 51),

- **l'intérêt** en principe communautaire des voies sur lesquelles circule un

- transport collectif en site propre,
- **la possibilité** de délégation par le département au profit des communautés d'agglomération et des communautés urbaines de ses pouvoirs de gestion sur les voiries départementales qui sont empruntées par des transports collectifs,
- **la possibilité** pour les EPCI de

créer des services (publics) de mise à disposition de bicyclettes.

Ces nouvelles mesures marquent un renforcement des pouvoirs des structures intercommunales, notamment sur la gestion de la voirie et des services correspondants, dans le cadre des déplacements.

Le service public du stationnement s'inscrirait dans cette logique, en permettant potentiellement aux structures intercommunales de gérer également le stationnement sur les voies en cause.

▪ **Le développement de la notion d'autopartage et la création d'un label spécifique**

La loi permet expressément la possibilité de réservation de places au profit de l'autopartage. Ce qui n'était possible auparavant que s'il était géré sous la forme d'un service public. La mise

en œuvre du service public du stationnement permettrait d'aller au bout de cette logique et de réserver des places ou des voies à des activités considérées comme importantes ou à des catégories d'usagers, sans qu'il ne soit nécessaire de passer à chaque fois par une loi spécifique. Il s'agirait donc de la généralisation d'un principe permettant la réservation de voies ou de places pour des motifs directement en relation avec la bonne exécution du service public.

▪ **Le développement des véhicules électriques**

Des mesures spécifiques en faveur de ce type de véhicules (tarification, réservation de places, installation de bornes de recharge, etc.) pourraient être facilement mises en œuvre dans le cadre du service public du stationnement.

▪ **L'expérimentation du péage urbain**

Celle-ci est prévue comme une possibilité pour les agglomérations de plus de 300 000 habitants dotées d'un plan de déplacements urbains. Le montant du péage serait fixé par l'autorité organisatrice des transports urbains. Il apparaît de manière assez évidente qu'un tel péage urbain ne peut avoir de sens que si le stationnement est réglementé de manière coordonnée au sein de l'espace en cause. Le service public du stationnement s'intégrerait directement dans cette logique. Et, plus généralement, la création du service public du stationnement aux objectifs étendus au développement durable s'inscrirait directement et évidemment dans la droite ligne des lois Grenelle et de leurs principes mêmes.

▪ **La création d'un tel service public ne poserait pas de difficulté particulière d'un point de vue juridique**

Celle-ci ne porterait pas en elle-même atteinte aux principes d'aller et de venir et de gratuité du domaine public. Il s'agirait d'un service public parmi d'autres assurés par la commune, comme par exemple celui des transports publics. Il

présenterait en principe un caractère administratif et pourrait relever de l'autorité compétente pour la gestion de la voirie, avec possibilité de transfert le cas échéant à l'intercommunalité. Il ne serait logiquement pas soumis à la TVA

conformément aux dispositions de l'article 256 B du Code général des impôts, s'agissant d'un service administratif de gestion et d'organisation de la voirie, non susceptible en lui-même d'introduire des distorsions de concurrence.

▪ **La création d'un service public du stationnement sur voirie ne porterait pas atteinte aux pouvoirs de police du maire**

Le maire resterait pleinement compétent en matière d'ordre public. Il pourrait pleinement intervenir en matière de circulation ou de prévention des éventuels dangers ou atteintes à l'ordre public (stationnement gênant, dangereux, entre autres, voire stationnement payant si ce dernier n'a pas déjà été réglementé ou l'a été de manière insuffisante, etc.).

Son rôle s'avérerait en quelque sorte

subsidaire, à savoir que l'autorité compétente pour la gestion de la voirie (à savoir la commune ou l'intercommunalité) aurait vocation à l'organiser de manière naturelle, le maire n'intervenant qu'en cas de danger ou de risque d'atteinte à l'ordre public. Il pourrait ainsi et par exemple « aggraver » en cas de nécessité les mesures prises, en interdisant ou en limitant le stationnement à certains endroits compte

tenu des risques en la matière qu'il lui appartient d'apprécier dans le cadre de sa compétence d'autorité de police. En toute rigueur, et en droit pur, son intervention ne serait pas fondamentalement différente de celle qu'il exerce actuellement dans la mesure où les mesures qu'il prend doivent être strictement justifiées par l'ordre public et s'avérer indispensables et nécessaires pour le préserver.

▪ **Le corpus réglementaire actuel permettrait, sans modification nécessaire, la sanction du non-respect de la réglementation adoptée dans le cadre du service public du stationnement sur voirie**

Cette sanction serait tout particulièrement assurée par les dispositions de l'article R. 417-6 du Code de la route qui prévoient que « tout arrêt ou

stationnement gratuit ou payant contraire à une disposition réglementaire autre que celles prévues au présent chapitre est puni de l'amende

prévue pour les contraventions de la première classe ». Il est d'ailleurs tout à fait habituel que des contraventions pénales sanctionnent le non-respect

du fonctionnement d'un service public, comme en matière de transports publics ou de concessions autoroutières.

Dans ces conditions, la création d'un service public du stationnement sur voirie permettrait aux élus de disposer d'un véritable outil en la matière

dans le cadre d'une politique globale du déplacement. Elle pourrait notamment résulter d'une adaptation du texte introduit par la loi SRU, sans porter atteinte aux pouvoirs de police du maire et aux modes de sanction du stationnement irrégulier.

Il s'agirait d'une réforme ambitieuse

dans son objet et sa portée, mais limitée dans ses inconvénients pratiques, en ce qu'elle n'entraînerait pas un bouleversement des règles et principes existant en la matière. Elle pourrait être accompagnée le cas échéant d'une réforme plus ambitieuse encore, celle de la dépenalisation.

→ La dépenalisation de la sanction du stationnement payant sur voirie

La dépenalisation et la décentralisation du stationnement ont fait l'objet d'un rapport rendu par le sénateur Louis Nègre en novembre 2011, auquel on pourra utilement se référer. Comme développé ci-dessus, il se prononce en faveur dans un premier temps de la décentralisation du stationnement payant sur voirie, pour en faire un service public local, dont seraient responsables les collectivités chargées des transports publics. Il prône dans un second temps le recours à la dépenalisation.

Pour cela il commence par dresser un constat sans concession de la situation actuelle :

« Le système actuel comporte, comme nous l'avons vu, de très nombreuses insuffisances et notamment un caractère peu dissuasif en raison du trop faible écart entre le coût du stationnement et le montant de l'amende. Cette distorsion engendre de véritables effets pervers : faible rotation des véhicules stationnés, occupation de la voirie qui ne favorise pas le report modal, manque à gagner considérable pour l'État et les collectivités locales, en raison du très faible taux de recouvrement des amendes, etc. Sans compter que de nouvelles recettes pourraient aider à financer les investissements indispensables liés à la mobilité. L'obsolescence du système est telle que la décision récente d'augmenter les amendes pour stationnement impayé de 11 à 17 euros, au vu des exemples étrangers, apparaît insuffisamment incitative pour les grandes agglomérations mais excessive pour des villes de tailles moyennes ou petites. De même, l'arrivée du PV électronique ne peut changer en profondeur un fonctionnement notoirement archaïque. »

Les propositions seraient les suivantes :

« ▪ **Transformation** de l'amende forfaitaire en contribution forfaitaire dépenalisée et décentralisée au stationnement. Le montant pourrait être modulé par les agglomérations entre 8 et 35 euros (environ huit fois le taux horaire).

▪ **Possibilité** pour les communes de déléguer la gestion du stationnement de surface aux EPCI titulaires de la compétence transport. Les agents gestionnaires n'ont plus besoin d'être assermentés puisque la contribution est dépenalisée.

▪ **Institution** d'un monopole de traitement de la contribution forfaitaire décentralisée au stationnement par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions. L'Agence récupérerait le produit de cette contribution et le redistribuerait aux collectivités territoriales après prélèvement d'un pourcentage couvrant les frais de recouvrement.

▪ **Eventualité** d'une phase expérimentale sur une ou deux régions puis extension à l'ensemble du territoire national. »

Concrètement, le système fonctionnerait sur la base du volontariat, à savoir que les communes qui le voudraient pourraient maintenir la situation actuelle et l'amende pénale. Les communes adoptant la dépenalisation fixeraient le montant de la contribution en cas de non-respect de la réglementation, ce montant pouvant être plus faible en cas de paiement rapide et majoré dans le cas inverse. Elles bénéficieraient directement de cette contribution. (Actuellement, l'Etat collecte les amendes et redistribue, sous l'autorité du comité des finances lo-

cales, une partie de leur produit aux collectivités locales, à l'issue d'un circuit que le rapport qualifie de « complexe et diffus, qui le rend très peu compréhensible »).

La dépenalisation ne concernerait par ailleurs que les actuelles amendes pour stationnement autorisé mais non acquitté. Tout ce qui concerne le stationnement interdit ou gênant et les autres infractions routières resteraient du seul ressort de la police. De telle sorte que, selon l'auteur du rapport, l'impact de la réforme resterait relativement limité d'un point de vue financier, tout particulièrement pour les caisses du comité des finances locales, les amendes en cause représentant moins de 10 % de la masse des produits d'amendes répartie par l'Etat au profit des collectivités locales.

Une telle réforme apparaît comme séduisante sur le papier. Reste à savoir si elle ne sera pas enterrée comme les autres, et si le stationnement payant sur voirie pourra connaître un jour une réforme d'envergure, plutôt que d'évoluer lentement par petites touches législatives ou jurisprudentielles.

Philippe Taithe est avocat au barreau de Paris, associé du Cabinet Benesty Taithe Panassac, intervenant tout spécifiquement dans le droit des collectivités locales. Il réalise de très nombreuses missions en matière d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le domaine du stationnement en partenariat avec Sareco.