



EN QUOI CONSISTE LA RÉFORME DU STATIONNEMENT PAYANT ?

Par Stella Flocco, avocate au cabinet Seban & Associés

■ Quels sont les objectifs de la réforme ?

Les principaux objectifs poursuivis par la réforme sont les suivants : favoriser la fluidification du trafic routier, la rotation des véhicules et l'utilisation des transports collectifs ou respectueux de l'environnement, mais aussi tendre à une amélioration notable du taux d'acquiescement du paiement du stationnement. De même, des motivations économiques et environnementales sont à l'origine de cette réforme. Elle doit permettre aux autorités en charge de la mobilité (communes, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), syndicats mixtes) de mettre en œuvre une véritable stratégie en matière de mobilité, aménagement urbain et cadre de vie.

■ Quand est-elle entrée en vigueur ?

Adoptée par la loi « Maptam » du 27 janvier 2014, la réforme devait initialement entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Repoussée dans un premier temps au 1^{er} octobre suivant, elle est finalement entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

■ Où est-elle applicable ?

Cette réforme concerne seulement les communes ou intercommunalités disposant de zones de stationnement payant sur leur territoire, soit, avant la réforme, environ 800 villes. Ce chiffre est vraisemblablement en baisse après la réforme, certaines communes ayant décidé d'abandonner le stationnement payant dans leurs rues à cette occasion (par exemple à Lens ou Tourcoing qui ont annoncé le remplacement par des zones bleues).

■ En quoi consiste cette réforme ?

Avec la réforme, le stationnement payant ne relève plus de l'exercice d'un pouvoir de police administrative et le non-paiement ne constitue plus une infraction donnant lieu à l'infliction d'une amende.

Il devient une modalité d'occupation de l'espace public. On considère ainsi que le non-paiement, total ou partiel, par un automobiliste de la somme due pour le stationnement de son véhicule pour une période donnée relève d'un choix de sa part, celui-ci préférant acquitter le paiement d'un « forfait de post-stationnement » (FPS) après la période effective de stationnement. Ainsi, soit l'automobiliste procède au paiement immédiat de la redevance de stationnement pour la totalité de la période d'occupation selon le barème tarifaire applicable, soit, s'il ne s'est pas acquitté du paiement de la redevance ou insuffisamment au début du stationnement, il paye alors, a posteriori, un FPS. Enfin, il faut relever que la réforme ne concerne que le stationnement payant, le stationnement gênant, abusif ou dangereux relevant toujours d'infractions pénales.

■ Quel est le montant de la redevance de stationnement et du FPS ?

Le montant de la redevance de stationnement et du FPS n'est pas uniforme ! Il varie selon le barème tarifaire adopté par la commune ou l'autorité en charge de la mobilité (EPCI ou syndicat mixte). Chacune d'entre elles devait en effet adopter le barème tarifaire applicable sur son territoire à compter du 1^{er} janvier 2018. Néanmoins, toutes les collectivités n'ont pas pu délibérer dans les temps, de sorte que la réforme devrait se mettre progressivement en place dans les mois à venir. À titre d'exemple, à Paris, le FPS s'élève à 50 € en zone 1 (1^{er} au 11^e arrondissement) et 35 € en zone 2 (12^e au 20^e arrondissement), à 17 € à Marseille et Lille, et, à Nancy, il varie entre 10 et 15 €. Il faut par ailleurs noter qu'un FPS peut être appliqué pour chaque période équivalant à la durée maximale de stationnement autorisée pour un véhicule : ainsi, si cette durée est de six heures, mais que,

par ailleurs, le stationnement est possible 12 heures par jour dans la zone, l'automobiliste peut alors se voir appliquer deux FPS au cours d'une même journée (comme à Paris). L'automobiliste a connaissance de son FPS soit parce qu'il a été apposé sur son véhicule, soit parce qu'il le reçoit par courrier ou sous forme dématérialisée.

■ A qui reviennent les recettes tirées du stationnement payant ?

Le système prévu est assez complexe. Les recettes tirées du paiement spontané de la redevance reviennent à l'autorité l'ayant institué. Les produits du FPS sont également perçus par cette autorité, mais il est prévu un système de reversement fléché au profit de l'autorité compétente pour la réalisation d'opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation. De ce reversement, l'autorité déduit néanmoins les coûts qu'elle a exposés pour la mise en œuvre du forfait (par exemple, le coût de rémunération du prestataire en charge du contrôle). Notons par ailleurs que si l'autorité ayant institué la redevance est compétente en matière de voirie, elle peut conserver une partie du produit pour l'affecter à des opérations en la matière.

■ Comment les autorités en charge de la mobilité peuvent-elles gérer les nouvelles missions associées à cette réforme ?

Elles peuvent bien sûr choisir d'exercer l'ensemble des missions afférentes à cette nouvelle compétence elles-mêmes, c'est-à-dire « en régie », ou décider de les déléguer à un prestataire externe dans le cadre d'un contrat conclu avec lui (marché public, délégation de service public). Néanmoins, certaines missions ne peuvent pas

faire l'objet d'une délégation et doivent obligatoirement être assumées par l'autorité elle-même : il s'agit notamment de l'instauration du stationnement payant, de la fixation des jours/heures et zones de stationnement et du barème tarifaire applicable, de la gestion des agents de police municipale. En revanche, la gestion matérielle du service, la collecte de la redevance de stationnement, la constatation du non-paiement, l'établissement et la collecte du FPS de même que la gestion des RAPO peuvent être externalisés.

■ Qui peut effectuer le contrôle du stationnement payant ?

Plusieurs catégories d'agents peuvent procéder à ce contrôle : les policiers municipaux (et agents de la ville de Paris), les agents de surveillance de la voie publique, ou encore, lorsque la mission de collecte de la redevance de stationnement a été déléguée à un prestataire externe, les agents assermentés nommés par celui-ci. Outre ce contrôle « physique », un précontrôle par des véhicules équipés d'un dispositif de lecture des plaques d'immatriculation (dits LAPI) peut avoir lieu.

■ Qu'en est-il de la protection des données et, notamment, des photos récoltées par ces véhicules « LAPI » ?

La Commission nationale informatique et libertés a émis des recommandations à propos de cette réforme, qui conduit les col-

lectivités à recourir à des services impliquant la mise en œuvre de traitements de données personnelles. S'agissant des véhicules « LAPI », elle a indiqué que ce dispositif ne pouvait servir qu'à réaliser des précontrôles pour faciliter le travail des agents mais ne pouvait avoir vocation à remplacer le contrôle physique. De plus, elle a rappelé que le traitement et la protection des données devaient avoir lieu en conformité avec la loi Informatiques et libertés et notamment ses principes clés (la collecte des données dans un but déterminé et légitime, leur conservation pendant une durée strictement nécessaire à la réalisation de l'objectif poursuivi).

■ Comment l'automobiliste peut contester un FPS ?

Dans un premier temps, il doit obligatoirement exercer un recours administratif préalable adressé à l'autorité ayant émis l'avis, dans le délai d'un mois à compter de sa notification. Celle-ci dispose alors d'un délai d'un mois pour se prononcer. Si l'issue de cette demande lui est défavorable, l'automobiliste est fondé à saisir, dans le délai d'un mois, la Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP), juridiction spécialisée créée à l'occasion de la réforme, basée à Limoges. Il suffit de remplir le formulaire cerfa (n° 15817*01) prévu à cet effet et de l'adresser à la juridiction. Enfin, les décisions rendues par la CCSP sont contestables sous deux mois devant le Conseil d'État. ●

Un changement profond

La réforme du stationnement payant, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018, constitue un changement de paradigme complet en la matière. Le non-paiement du stationnement ne constitue plus une infraction donnant lieu à l'application d'une amende, mais devient un enjeu d'occupation de l'espace public, relevant de la compétence des communes ou des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité, qui disposent d'un nouvel outil clé pour mettre en œuvre leur politique de mobilité.