



15ème législature

Question N° : 14013	De M. Philippe Folliot (La République en Marche - Tarn)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Recouvrement des forfaits de post- stationnement	Analyse > Recouvrement des forfaits de post- stationnement.
Question publiée au JO le : 06/11/2018 Réponse publiée au JO le : 25/12/2018 page : 12264 Date de changement d'attribution : 20/11/2018		

Texte de la question

M. Philippe Folliot attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur l'impossibilité du recouvrement des forfaits de post-stationnement par les opérateurs de la mobilité. En effet, le Conseil national des professions de l'automobile, qui regroupe plus de 140 000 entreprises et 500 000 professionnels, s'inquiète des conséquences organisationnelles et économiques, qu'il juge extrêmement dommageables, de la mise en œuvre de la réforme du stationnement. Entrée en vigueur le 1er janvier 2018, suite au vote de la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles, cette réforme poserait de nombreuses difficultés majeures pour les opérations de la mobilité partagée. D'une part, la législation actuelle ne permettrait pas de transférer la responsabilité du paiement FPS sur le conducteur réel du véhicule. De plus, la loi ne permettrait pas au client de contester le bien-fondé du FPS car la contestation ne peut être exercée que par le titulaire du certificat d'immatriculation, soit l'opérateur de mobilité partagée. D'autre part, l'arrivée au cas par cas des FPS et les démarches administratives nécessitent une charge de travail très importante pour les entreprises, ce qui aurait des conséquences considérables sur la pérennité économique de celles-ci. Enfin, les montants du FPS étant supérieur à celui du bénéficiaire journalier, le modèle économique de ces entreprises serait également remis en question. Cette situation, extrêmement préjudiciable, selon la profession, contribuerait à faire échec au développement des solutions de mobilité partagée. Ainsi, il souhaiterait connaître sa position à ce sujet et savoir ce que le Gouvernement pourrait envisager de mettre en œuvre pour accompagner ce secteur.

Texte de la réponse

L'objectif de la réforme du stationnement, mise en place depuis le 1er janvier 2018, après plusieurs années de travaux, est de donner davantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en place un véritable service public du stationnement incluant la définition de la stratégie en matière de tarification et une meilleure incitation au paiement. Pour cela, le système est passé d'une logique de sanction pénale nationale, identique sur l'ensemble du territoire, à une logique de redevance d'occupation domaniale, décidée et maîtrisée par les collectivités locales. Les communes peuvent désormais décider de soumettre à paiement (redevance) tout ou partie du stationnement sur leur voirie publique ainsi que le montant du forfait de post-stationnement (FPS) qui est dû en cas de non-paiement immédiat ou de paiement partiel de la redevance de stationnement correspondante. Le montant de ce FPS, dont le redevable est le titulaire du certificat d'immatriculation (CI), varie donc d'une commune à l'autre, à la différence de l'amende pénale qui vient sanctionner l'infraction de non-paiement. Si le redevable souhaite contester le forfait de



post-stationnement, il doit d'abord déposer un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) dans le mois suivant la notification du FPS. En cas de rejet, le redevable a un mois pour saisir la commission du contentieux du stationnement payant (CCPS). La réforme, en se fondant sur un principe de redevance d'occupation domaniale, conduit à identifier un « redevable d'une créance publique » et non plus un « responsable pénal ». Dès lors, le système est construit, à l'instar du système fiscal, autour d'un redevable légal unique, le titulaire du CI, facilement identifiable par la collectivité et ayant un lien objectif raisonnable avec le fait générateur du prélèvement réclamé. La question soulevée par le paiement du FPS par le locataire de courte durée d'un véhicule relève dès lors d'un sujet de droit civil contractuel entre le propriétaire du véhicule, seul redevable vis-à-vis de l'administration, et la personne à qui il confie son véhicule et contractuellement responsable de son bon usage. Dans le cadre de cette réforme, les problématiques des professionnels de la location de courte durée ont fait l'objet d'une attention particulière. Sans remettre en cause la construction juridique du dispositif par l'introduction d'un système de désignation ouvert au loueur, des dispositions spécifiques ont été introduites pour faciliter la mise en œuvre de la récupération du FPS auprès du locataire et l'exercice par ce dernier d'un recours. Il est ainsi prévu par les textes réglementaires : la télétransmission des avis de paiement, à l'instar de ce qui existait auparavant pour l'avis de contravention, entre l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI - qui notifie pour le compte des collectivités l'avis de paiement du FPS) et les professionnels, de façon à leur permettre de répercuter rapidement sur leur client l'avis des sommes à régler et leur droit au RAPO ; la possibilité pour leur client d'exercer ledit RAPO pour le compte du loueur redevable légal, cela par le biais d'un mandat accordé par le loueur à produire devant le service instructeur. L'adaptation des conditions générales de vente est donc un élément clé de la bonne mise en œuvre de la réforme et de telles clauses ne peuvent être considérées comme des clauses abusives. À cet égard, il est possible de s'inspirer de la rédaction des contrats utilisés en Italie ou en Belgique qui s'appuient depuis de nombreuses années sur un système similaire. Le ministère chargé des transports, en lien avec les ministères concernés, s'attachera à accompagner les professionnels, notamment pour la rédaction de clauses types à insérer dans les conditions générales de vente du contrat de location.