

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>26373</b>	<b>De Mme Marianne Dubois ( Les Républicains - Loiret )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Premier ministre</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; sécurité routière</b>	<b>Tête d'analyse</b> > Réforme du stationnement payant	<b>Analyse &gt; Réforme du stationnement payant.</b>
Question publiée au JO le : <b>04/02/2020</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/05/2021</b> page : <b>4115</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b>		

### Texte de la question

Mme Marianne Dubois interroge M. le Premier ministre sur le rapport du Défenseur des droits sur « La défaillance du forfait de post-stationnement : rétablir les droits des usagers ». En effet le Défenseur des droits relève dans son rapport un certain nombre de défaillances du nouveau système des amendes suite à la réforme du stationnement payant, entrée en vigueur le 1er janvier 2018. Le Défenseur des droits qualifie encore ce nouveau système de complexe pour les usagers et d'opaque. Parmi ses recommandations, le Défenseur des droits recommande de supprimer l'obligation de payer les contraventions de stationnement avant de pouvoir les contester, de prévoir des exonérations, notamment pour les personnes en situation de handicap, l'obligation pour les collectivités de créer un guichet physique, etc. Enfin le Défenseur des droits suggère au Gouvernement « que le pilotage de cette politique publique soit confié à une mission interministérielle afin de garantir plus de cohérence sur le territoire et de donner aux collectivités locales un interlocuteur unique qui pourrait également assurer l'évaluation et le suivi de la réforme ». Ainsi, elle lui demande quelles mesures le Gouvernement compte mettre en place pour répondre aux attentes du Défenseur des droits et des usagers.

### Texte de la réponse

Mise en place au 1er janvier 2018, la réforme du stationnement payant sur voirie a conduit à passer 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 collectivités concernées (communes et établissements publics de coopération intercommunale en charge de la voirie) peuvent ainsi décider de soumettre à paiement d'une 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. Il s'agit donc aujourd'hui d'une politique décentralisée dont les modalités de mise en œuvre sont de la responsabilité des collectivités. Face aux difficultés rencontrées par les usagers, le Défenseur des droits a publié en janvier 2020 un rapport public, qui fait état de 20 recommandations aux acteurs du stationnement payant sur voirie pour que la réforme garantisse davantage l'égalité des droits des usagers et le droit au recours. Il convient au préalable de relever que la contestation est à ce jour relativement faible et s'approche de ce qui était constaté dans le cadre pénal prévalant antérieurement, le taux moyen de contestation au stade du recours de premier niveau variant, selon les communes, de 1 % à 4 %. La commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) a été saisie d'une dizaine de milliers de recours contre des avis de paiement de FPS ou de FPS majorés. Ils donnent lieu à des décisions qui fixent sa jurisprudence et précisent ainsi les dispositions du code général des collectivités



territoriales (CGCT) sur certains points de façon à répondre à des situations non prévues par les textes. Les premiers effets constatés de la réforme répondent globalement aux objectifs de celle-ci : une augmentation sensible du taux du paiement immédiat du stationnement et donc des recettes afférentes, au bénéfice de la capacité d'investissement des communes dans les transports ; une plus grande rotation des véhicules grâce à la diminution du nombre de véhicules dits « ventouses » et donc une plus grande facilité à trouver une place disponible dans des secteurs auparavant saturés, ainsi qu'une amélioration de la fluidité du trafic. Un report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de déplacement a également été constaté dans certaines métropoles. La réforme est encore récente. Usagers, collectivités, professionnels demeurent dans une phase d'apprentissage et les recommandations du Défenseur des Droits conduiront sans nul doute à apporter localement des améliorations quant au service rendu à l'utilisateur. En particulier, elles seront relayées par les associations d'élus locaux, lesquelles ont vocation à assurer l'animation et le suivi de la réforme auprès des collectivités en leur diffusant les informations utiles à sa bonne application. En ce qui concerne la question du paiement préalable, il convient de rappeler qu'il n'est pas nécessaire de régler son FPS pour exercer un recours administratif auprès de l'administration en charge du contrôle, qui est la mieux à même de traiter les recours les plus simples. Ce recours est par ailleurs un préalable au recours contentieux, d'où son appellation de recours administratif préalable obligatoire (RAPO). S'agissant du recours contentieux auprès de la CCSP, le législateur l'a conditionné au paiement préalable du FPS ou du FPS majoré, afin d'éviter des recours dilatoires et abusifs, qui encombreraient la juridiction au détriment des requérants de bonne foi. L'enjeu est la bonne administration de la justice, qui est un principe de valeur constitutionnelle. Dans une récente décision (décision n° 2020-855 publiée le 9 septembre 2020), le Conseil constitutionnel a déclaré contraires à la Constitution les dispositions de l'article L. 2333-87-5 du CGCT, qui imposaient le paiement du FPS préalablement à la saisine de la CCSP considérant l'absence de disposition garantissant que la somme à payer pour contester des FPS et leur majoration éventuelle ne soit pas d'un montant trop élevé et l'absence d'exception tenant compte de certaines circonstances ou de la situation particulière de certains redevables (personnes à mobilité réduite par exemple). De telles exonérations, pour les personnes titulaires de la carte mobilité inclusion (CMI) «stationnement» ainsi que les personnes victimes de vol de véhicule ou d'usurpation de plaques d'immatriculation, ou dont le certificat de cession du véhicule n'a pas été enregistré par la préfecture, avaient déjà été proposées via des amendements adoptés lors de l'examen parlementaire du projet de loi de finances pour 2020. Toutefois, ces dispositions avaient été censurées par le Conseil constitutionnel au motif qu'elles constituaient des cavaliers législatifs (absence d'impact sur les finances publiques). Il convient désormais de redéfinir plus globalement les conditions du paiement préalable, ce qui suppose de disposer d'un vecteur législatif adéquat, comme par exemple la proposition de loi déposée par le député Daniel Labaronne pour tirer les conséquences de l'abrogation des dispositions de l'article L. 2333-87-5 du CGCT. Enfin, s'agissant de la mise en place d'une mission interministérielle qui serait l'interlocuteur unique des collectivités locales, il convient de souligner que, si une telle mission se justifiait pour préparer et mettre en œuvre la réforme avec une animation et un accompagnement méthodologique spécifiques, le seul suivi de cette réforme opérée il y a plus de trois ans ne nécessite pas de maintenir une telle organisation dédiée au sein des services de l'Etat. Une rubrique dédiée du site «service public» (<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F34440>) détaille pour le grand public les modalités de notification, de paiement et de contestation du FPS en cas de stationnement non payé.