



16ème législature

Question N° : 5116	De Mme Sophie Blanc (Rassemblement National - Pyrénées-Orientales)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et cohésion des territoires		Ministère attributaire > Collectivités territoriales et ruralité
Rubrique >intercommunalité	Tête d'analyse >Évolution de la compétence « parcs et aires de stationnement »	Analyse > Évolution de la compétence « parcs et aires de stationnement ».
Question publiée au JO le : 31/01/2023 Réponse publiée au JO le : 24/10/2023 page : 9391 Date de changement d'attribution : 07/02/2023 Date de signalement : 20/06/2023		

Texte de la question

Mme Sophie Blanc attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur les faits suivants : la loi n° 2022-217 du 21 février 2022, dite loi 3DS, a introduit la possibilité, pour l'ensemble des communautés urbaines et des métropoles, de soumettre l'exercice de la compétence « voirie » à la reconnaissance d'un intérêt communautaire ou métropolitain. Mais cette possibilité n'a pas été étendue aux parcs et aires de stationnement. Concernant les aires de stationnement notamment, le droit, confirmé encore récemment par la doctrine du Gouvernement (réponse du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales publiée dans le JO Sénat du 10 juin 2021 - page 3690), regarde ces aménagements comme participant de la sécurité du trafic et des usagers et, à ce titre, constituent des accessoires permanents de la voirie. Concernant les parcs de stationnement, s'ils ne constituent pas un accessoire de la voie au sens juridique, ils contribuent très significativement à la gestion des espaces de stationnement sur les voies et notamment en agglomération. On imagine aisément les difficultés qui vont nécessairement apparaître dès lors que deux autorités de gestion interviennent sur un système fonctionnel homogène. Il apparaîtrait donc utile, sinon nécessaire, de soumettre également l'exercice de la compétence « parcs et aires de stationnement » à la reconnaissance d'un intérêt communautaire ou métropolitain afin de permettre aux collectivités intéressées de mettre en pertinence leur politique d'investissement et de gestion de leur réseau viaire avec celle du stationnement qui en constitue l'accessoire permanent et indispensable. C'est pourquoi elle lui demande ce que le Gouvernement compte faire pour régler ce problème.

Texte de la réponse

Il convient de distinguer entre les parcs et aires de stationnement rattachés au domaine public routier et ceux situés hors voirie. Les premiers relèvent de la compétence voirie, alors que les seconds sont placés sous la compétence propre des métropoles et communautés urbaines « parcs et aires de stationnement ». De la même manière que les aires de stationnement sont des dépendances du domaine public routier lorsqu'elles constituent un accessoire indissociable de la voie au sens de l'article L. 2111-2 du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P), les parcs de stationnements sont rattachés à la voirie en tant qu'accessoire de la voie lorsqu'ils sont affectés à la circulation publique et présentent un lien physique avec la voie. Le Conseil d'Etat a jugé qu'une « parcelle

attenant à une voie située dans l'agglomération et affectée à l'usage du public (...) utilisée pour le stationnement des véhicules (...) constitue, dès lors, une dépendance du domaine public routier » (CE, 21 janvier 1991, n° 95503) ou qu'un « terrain, entouré de voies affectées à la circulation publique, et utilisé essentiellement et de façon permanente comme parc de stationnement automobile, avait le caractère de dépendance de la voirie routière » (CE, 18 octobre 1995, n° 116316). Dans le même sens, le Tribunal des conflits a déduit de l'article L. 2111-14 du CG3P selon lequel "le domaine public routier comprend l'ensemble des biens (...) affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées » que « les parcs de stationnement ouverts à la circulation publique relèvent de la voirie » (TC, 8 décembre 2014, n° C3971, place communale ouverte à la circulation et en partie aménagée en parc de stationnement). Par conséquent, les aires et les parcs de stationnement appartenant au domaine routier relèvent de la personne publique compétente en matière de voirie, d'autant qu'elle est astreinte à une obligation d'entretien de ce domaine et en assume la responsabilité. La compétence obligatoire « parcs et aires de stationnement » des métropoles (article L. 5217-2 I 2° b du CGCT) et des communautés urbaines (articles L. 5215-20 I 2° b et L. 5215-20-1 I 12° du CGCT) ne vise ainsi quant à elle que le stationnement situé en dehors du réseau viaire. Les travaux parlementaires de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 qui a élargi la compétence des communautés urbaines en matière de parcs de stationnement aux aires de stationnement précisent que « pour un espace de stationnement situé sur un espace public en dehors de la partie du domaine affectée à la circulation, le partage de la compétence entre commune et établissement public intercommunal est très complexe », ce qui montre que le législateur n'a pas entendu à travers la compétence « parcs et aires de stationnement » absorber les stationnements relevant de la voirie (amendement COM-136 du 13 mai 2013 de la commission des lois en première lecture devant le Sénat). L'article 18 de la loi 3DS a prévu la possibilité, dans un délai d'un an à compter de son entrée en vigueur, soit jusqu'au 21 février 2023, pour les communautés urbaines et les métropoles, de décider de soumettre l'exercice de la compétence "création, aménagement et entretien de voirie" à la reconnaissance d'un intérêt communautaire ou métropolitain. La métropole Aix-Marseille-Provence, soumise à un régime particulier, avait jusqu'au 31 décembre 2022 pour se prononcer (II et III de l'article 181 de la loi 3DS). La métropole du Grand Paris n'a pour sa part pas de compétence « voirie ». Ainsi, il n'y aura toujours qu'une seule autorité qui sera en charge des parcs et aires de stationnement contribuant à l'organisation des besoins de la circulation : soit la métropole ou la communauté urbaine pour le stationnement rattaché aux voies déclarées d'intérêt métropolitain ou communautaire, soit les communes pour le stationnement rattaché aux voies redevenues communales. Dans ces conditions, le Gouvernement n'envisage pas d'apporter des modifications aux compétences des métropoles et des communautés urbaines.