SUJET NATIONAL

DIRECTEUR DE POLICE MUNICIPALE CONCOURS EXTERNE ET INTERNE

SESSION 2016

Rédaction, à partir d'un dossier à caractère professionnel, d'une note permettant de vérifier les qualités d'analyse et de synthèse du candidat ainsi que son aptitude à dégager des solutions appropriées

Durée : 4h00 Coefficient : 4

A LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni votre numéro de convocation, ni signature ou paraphe.
- Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier ne doit apparaître dans votre copie.
- Seul l'usage d'un stylo à encre soit noire, soit bleue est autorisé (bille non effaçable, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou pour souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce document comprend 35 pages, y compris celle-ci

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué

Sujet:

Le maire de la commune de POLVILLE, 150 000 habitants, ville-centre d'une nouvelle Métropole de plus de 500 000 habitants, est confronté à la nouvelle loi de dépénalisation du stationnement payant qui entrera en vigueur en 2018.

En effet, la ville compte 5 000 places de stationnement payant et 28 ASVP (Agents de Surveillance de la Voie Publique), rattachés à votre direction, en charge de faire respecter la réglementation. 150 000 contraventions relatives au stationnement payant sont dressées par an. Par ailleurs, une société privée gère la maintenance des horodateurs et leur collecte. Elle est intéressée pour exercer des compétences supplémentaires dévolues par cette nouvelle loi. L'enjeu financier est important car les recettes du stationnement payant sont proches de 4 millions d'euros et le produit de reversement des amendes avoisine également cette somme.

Enfin, la Métropole a pris au 1^{er} janvier 2015 la compétence obligatoire « Création, aménagement et entretien de voirie ; signalisation ; parcs de stationnement ; plans de déplacements urbains ». Elle peut aussi se montrer partie prenante dans cette réforme. Toutefois, le transfert automatique du pouvoir de police spéciale du stationnement et de la circulation au Président de l'EPCI, possible dans les six mois suivant son élection, n'a pas été opéré suite à l'objection de plusieurs maires de la Métropole.

De ce fait, Monsieur le maire, également président de la Métropole, souhaite qu'une réflexion soit engagée sur la mise en œuvre effective de la loi et sur les différentes solutions possibles.

Dans un premier temps, le maire vous demande de rédiger, exclusivement avec les documents joints, une note sur la réforme du stationnement payant.

10 points

Puis, dans un second temps, le maire vous demande de lui présenter des propositions visant à organiser cette transition pour l'année 2018.

10 points

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

Liste des documents joints :

Document 1 : Décret n° 2015-557 du 20 mai 2015 relatif à la redevance de stationnement des

véhicules sur voirie prévue à l'article L.2333-87 du code général des collectivités territoriales - Journal officiel de la République française - 22 mai 2015 - 9 pages

Document 2: « La réforme du stationnement payant sur voirie » - Note de l'Association des

Maires des Grandes Villes de France - grandesvilles.org - 28 avril 2014 - 6

pages

Document 3 : « Décentralisation du stationnement : règles précisées mais date d'entrée en

vigueur encore incertaine » - F.Lemarc - maire-info.com - 26 mai 2015 - 2

pages

Document 4: « Stationnement : le recouvrement des impayés restera du domaine pénal » -

maire-info.com - 10 avril 2015 - 1 page

Document 5 : « La dépénalisation du stationnement » - Groupement de Société d'Economie

Mixte, projet du réseau SEM/SPL Stationnement (Rouen, Valenciennes, Strasbourg, Roubaix, Reims, Angers, Troyes, Le Mans, Lyon, Rennes) - Février

2015 - 3 pages

Document 6: « La loi MAPTAM dépénalise (un peu) le stationnement payant » - P. Taithe -

lettreducadre.fr - 22 septembre 2014 - 4 pages

Document 7: « La décentralisation du stationnement payant sur voirie » - Groupement des

Autorités responsables de Transport (GART) - gart.org - Juin 2014 - 3 pages

Document 8 : « Qu'est-ce que la verbalisation électronique ? » - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) - antai.gouv.fr -

Consulté en septembre 2015 - 1 page

Document 9: « Réforme du stationnement : Manuel Valls confirme le report pour 2018 » - S.

Benabed - lagazettedescommunes.com - 1er octobre 2015 - 1 page

Document 10 : « La bible de la réforme du stationnement est parue » - M. Boëdec - localtis.info

- 20 octobre 2015 - 2 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents volontairement non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Décret n° 2015-557 du 20 mai 2015 relatif à la redevance de stationnement des véhicules sur voirie prévue à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales

NOR: DEVT1502931D

Publics concernés: collectivités territoriales; professionnels du stationnement; usagers de la route.

Objet: modalités de mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant.

Entrée en vigueur : le présent décret entre en vigueur à la date prévue au V de l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, actuellement fixée au 1^{er} janvier 2016.

Notice: le présent décret fixe les conditions d'application de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales portant dépénalisation et décentralisation du stationnement payant. A ce titre, il précise les modalités d'information sur les conditions tarifaires applicables suivant que le conducteur décide de s'acquitter intégralement de la redevance de stationnement dès le début du stationnement de son véhicule ou postérieurement à celui-ci sur la base d'un forfait dénommé « forfait de post-stationnement » (FPS). Il fixe les éléments devant figurer sur le justificatif du paiement immédiat de la redevance par le conducteur et sur l'avis de paiement du FPS. Le décret précise également les conditions de nomination et d'assermentation des agents, publics ou privés, appelés à établir les avis de paiement. Il fixe les conditions dans lesquelles les collectivités peuvent confier à un tiers la collecte de la redevance de stationnement payée immédiatement ou par forfait. Les conditions d'exercice du recours administratif préalable obligatoire contre l'avis de paiement ainsi que les modalités d'information de l'assemblée délibérante sur la gestion de ce recours sont précisées. Enfin, le décret abroge la peine contraventionnelle applicable en cas de non-paiement du stationnement.

Références: le présent décret peut être consulté sur le site Légifrance (http://www.legifrance.gouv.fr).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2333-87;

Vu le code de la route;

Vu le code des transports;

Vu la loi nº 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ;

Vu la loi nº 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, notamment ses articles 4 et 21;

Vu la loi nº 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, notamment son article 63 ;

Vu le décret n° 64-1333 du 22 décembre 1964 relatif au recouvrement des amendes et condamnations pécuniaires par les comptables de la direction générale des finances publiques ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 5 mars 2015,

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète:

TITRE Ier

DISPOSITIONS PRISES EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 2333-87 DU CODE GÉNÉRAL DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Art. 1ºr. – Le chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales (partie réglementaire) est ainsi modifié :

1° La section 12 intitulée : « Redevance due pour occupation du domaine public par les ouvrages de distribution d'eau et d'assainissement » devient la section 12 bis ;

2° Après la section 11, est insérée une nouvelle section 12 ainsi rédigée :

« Section 12

« Redevance de stationnement des véhicules sur voirie

« Sous-section 1

« Information du conducteur sur le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance de stationnement et le montant du forfait de post-stationnement

- « Art. R. 2333-120-1. Le dispositif permettant le paiement immédiat de la redevance de stationnement prévue à l'article L. 2333-87, y compris sous forme dématérialisée, porte à la connaissance du conducteur :
 - « a) Le barème tarifaire de paiement immédiat applicable dans la zone de stationnement payant ;
 - « b) Le montant du forfait de post-stationnement applicable.
- « L'information est complétée par la mention suivante : "La redevance de stationnement payant est payée soit dès le début du stationnement soit par le règlement d'un forfait de post-stationnement (FPS) en cas d'absence ou d'insuffisance de paiement immédiat de la redevance. Le montant du FPS est réduit, s'il y a lieu, du montant de la redevance de stationnement déjà réglée au vu du dernier justificatif de paiement précédant l'heure à laquelle l'avis de paiement du FPS est établi par l'agent assermenté."
- « Art. R. 2333-120-2. Dans le respect des règles prévues par le premier alinéa de l'article R. 411-25 du code de la route, les emplacements sur voirie soumis au paiement de la redevance de stationnement font l'objet d'une signalisation horizontale ou verticale ou les deux à la fois qui indique que le stationnement y est payant.

« Sous-section 2

« Justificatif du paiement immédiat de la redevance de stationnement

- « Art. R. 2333-120-3. Le paiement immédiat de la redevance de stationnement donne lieu à la délivrance d'un justificatif imprimé ou transmis par voie dématérialisée. Ce justificatif comporte les informations suivantes :
 - « a) La date et l'heure d'impression ou de transmission du justificatif;
 - « b) La date et l'heure de fin de la période du stationnement payé immédiatement ;
 - « c) Le montant de la redevance de stationnement payé;
 - « d) Le barème tarifaire appliqué dans la zone de stationnement ;
 - « e) Le rappel de la règle : "Le forfait est dû en cas de paiement insuffisant" ;
- « f) Lorsque le justificatif est délivré sous forme d'un imprimé, la prescription suivante : "A placer à l'avant du véhicule, bien lisible de l'extérieur".

« Sous-section 3

« Avis de paiement du forfait de post-stationnement

- « Art. R. 2333-120-4. I. Le montant du forfait de post-stationnement dû est notifié par un avis de paiement qui comprend deux parties intitulées respectivement "Etablissement de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement" et "Modalités de paiement et contestation":
 - « 1º La première partie de l'avis de paiement comporte, dans l'ordre, les mentions suivantes :
- « a) Le nom de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte ayant institué la redevance ;
 - « b) Le nom et les coordonnées de l'autorité dont relève l'agent assermenté ;
 - « c) Le numéro d'identification de l'agent assermenté ;
- « d) La date, l'heure et le lieu de constatation de l'absence ou de l'insuffisance de paiement immédiat de la redevance :
 - « e) Le numéro d'immatriculation et la marque du véhicule objet de l'avis de paiement ;
- « f) Lorsque l'avis de paiement est notifié par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions, la date de son envoi postal ou de sa transmission sous une forme dématérialisée ainsi que l'identité et l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou, dans les cas prévus au VII de l'article L. 2333-87, de celles du locataire ou de l'acquéreur du véhicule ;
- « g) Le montant du forfait de post-stationnement dû en précisant, s'il y a lieu, le montant de la redevance réglée dans la zone considérée dès le début du stationnement admis en déduction dans les conditions prévues à l'article R. 2333-120-5;
- « h) L'heure à laquelle le forfait faisant l'objet de l'avis de paiement cesse de produire ses effets si un justificatif du paiement immédiat valide n'est pas apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée conformément aux dispositions prévues à l'article R. 417-3-1 du code de la route. L'heure est déterminée dans les conditions prévues par les dispositions de l'article R. 2333-120-6;
- « i) La signature de l'agent ayant établi l'avis de paiement apposé sur le véhicule. Si l'avis est notifié par mise à disposition sous forme dématérialisée ou par transmission effectuée par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions, la mention "Signé" atteste que l'agent a apposé sa signature, le cas échéant sous une forme numérisée;

- « j) Le numéro de l'avis de paiement attribué par l'autorité dont relève l'agent, dans le respect des caractéristiques fixées par l'arrêté prévu à l'article R. 2333-120-10 ;
 - « 2º La seconde partie de l'avis de paiement comporte, dans l'ordre, les mentions suivantes :
- « a) Les coordonnées du service auprès duquel le montant du forfait de post-stationnement dû est à payer avant la date limite ;
 - « b) Les modalités de paiement permettant d'acquitter le forfait dû;
- « c) La date limite pour s'acquitter du montant du forfait de post-stationnement dû, calculée conformément aux dispositions du IV de l'article L. 2333-87;
- « d) L'indication qu'en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant du forfait dans ce délai un titre exécutoire assorti de la majoration prévue à l'article R. 2333-120-16 sera émis à l'encontre du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou, dans les cas prévus au VII de l'article L. 2333-87, du locataire ou de l'acquéreur du véhicule ;
- « e) L'indication qu'en cas de contestation un recours administratif est obligatoire avant toute saisine de la juridiction compétente, à peine d'irrecevabilité de cette saisine ;
- « f) Les coordonnées de l'autorité auprès de laquelle le recours administratif préalable obligatoire à l'encontre de l'avis de paiement délivré peut être exercé, la mention du délai et des modalités de saisine prévus à l'article R. 2333-120-13 ainsi que la mention suivante :
- « "L'absence de réponse écrite reçue dans le mois suivant la date de l'avis de réception postal ou électronique du recours vaut rejet du recours. La décision de rejet peut être contestée dans le délai d'un mois devant la commission du contentieux du stationnement payant, sous réserve du paiement préalable du montant du forfait de post-stationnement indiqué sur le présent avis de paiement et du respect des autres conditions de recevabilité du recours";
- « g) Lorsque les renseignements portés à l'occasion de l'établissement de l'avis de paiement font l'objet d'un traitement automatisé au sens de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, la possibilité d'exercer un droit d'accès et de rectification auprès de l'autorité dont relève l'agent ayant établi l'avis de paiement.
 - « L'avis de paiement comporte en outre les éléments nécessaires à son traitement administratif et comptable.
- « II. L'avis de paiement notifié par mise à disposition sous forme dématérialisée par le dispositif technique prévu au II de l'article L. 2333-87 comprend les mêmes parties et comporte les mêmes mentions que celles prévues au I, à l'exclusion de celles prévues au f du 1° qui sont remplacées par la date du paiement de l'avis et de celles prévues aux a à d du 2°. La mention "Avis de paiement dématérialisé" accompagnée du nom de l'entité responsable de son édition est reproduite en en-tête de ce document. Le dispositif technique de paiement permet au redevable d'accéder à l'avis de paiement dématérialisé acquitté de manière à pouvoir le conserver et, le cas échéant, l'imprimer.
- « Pour l'application de la présente section, l'expression "avis de paiement du forfait de post-stationnement" désigne indifféremment ceux établis en application du I ou II.
- « Art. R. 2333-120-5. Le montant de la redevance réglée dès le début du stationnement est déduit du montant du forfait de post-stationnement, dès lors que sont satisfaites les conditions suivantes :
- « 1° Le justificatif de paiement correspondant au montant réglé est apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée conformément aux dispositions de l'article R. 417-3-1 du code de la route ;
- « 2° La durée maximale de stationnement payant, dans la zone considérée, au cours de laquelle a été imprimé ou transmis le justificatif de paiement n'est pas expirée à l'heure à laquelle l'agent assermenté établit l'avis de paiement.
- « Si plusieurs justificatifs de paiement répondent aux conditions prévues aux 1° et 2°, seul le dernier en date de ces justificatifs de paiement est pris en compte pour opérer la déduction prévue au premier alinéa.
- « Art. R. 2333-120-6. Pour déterminer à partir de quelle heure un nouvel avis de paiement peut être établi, il est tenu compte :
- « 1° En l'absence de tout justificatif du paiement immédiat de la redevance apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée conformément aux dispositions de l'article R. 417-3-1 du code de la route, de l'heure à laquelle l'agent assermenté établit l'avis de paiement augmentée de la durée maximale de stationnement payant prévue par le barème tarifaire en vigueur dans la zone considérée ;
- « 2° En cas de justificatif du paiement immédiat de la redevance apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée conformément aux dispositions de l'article R. 417-3-1 du code de la route, de l'heure de l'impression ou de la transmission du justificatif pris en compte conformément à l'article R. 2333-120-5 augmentée de la durée maximale de stationnement payant prévue par le barème tarifaire en vigueur dans la zone considérée.
- « La pause méridienne ou toute autre période quotidienne au cours de laquelle le stationnement payant est interrompu est neutralisée pour l'application des dispositions de l'article R. 2333-120-5 et du présent article.
- « Art. R. 2333-120-7. Les renseignements figurant sur un avis de paiement établi conformément à l'article R. 2333-120-4 sont reproduits, suivant des modalités qu'elle détermine, par l'entité chargée de leur délivrance. Ils sont conservés pendant trois ans.
- « Les obligations prévues à l'alinéa précédent incombent à l'autorité dont relève l'agent assermenté pour ce qui concerne les avis de paiement dématérialisés produits par le dispositif technique de paiement prévu au II de

l'article L. 2333-87. Cette autorité s'assure que le dispositif technique de paiement garantit en permanence la fiabilité et la sécurité des transactions et des informations échangées avec son utilisateur.

« Sous-section 4

« Modalités d'établissement et de délivrance de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement

- « Art. R. 2333-120-8. Nul ne peut être désigné pour établir des avis de paiement du forfait de poststationnement ni continuer à exercer cette activité s'il ne satisfait pas aux conditions suivantes :
- « 1° Etre de nationalité française ou ressortissant d'un autre Etat membre de l'Union européenne, d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ;
- « 2º Présenter des garanties d'honorabilité et de probité, appréciées notamment au vu du bulletin nº 3 du casier judiciaire et de la jouissance des droits civiques dans l'Etat dont la personne est ressortissante. Pour les personnes qui ne sont pas de nationalité française, ces garanties sont établies par la production d'un document émanant des autorités de l'Etat dont elles sont ressortissantes ;
 - « 3° Etre majeur et ne pas être placé sous sauvegarde de justice, sous tutelle ou sous curatelle ;
 - « 4º Prêter serment dans les conditions prévues à l'article R. 2333-120-9.
- « Les agents chargés d'établir les avis de paiement du forfait de post-stationnement sont désignés, selon l'autorité dont ils relèvent, par le maire, le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte ou le dirigeant habilité du tiers contractant. A Paris, ils sont désignés par le préfet de police lorsqu'ils relèvent de son autorité.
- « Art. R. 2333-120-9. Avant d'entrer en fonctions, la personne désignée pour établir les avis de paiement du forfait de post-stationnement prête serment devant le tribunal d'instance du lieu de sa résidence administrative ou, à défaut, de son domicile ou, pour les agents du tiers contractant non établis en France, du lieu du siège de la collectivité territoriale ou de l'établissement public qui a passé contrat avec leur entreprise.
- « La formule du serment est la suivante : "Je jure et promets de bien et loyalement remplir mes fonctions et d'observer en toute circonstance les devoirs qu'elles m'imposent. Je jure également de ne rien révéler ou utiliser de ce qui sera porté à ma connaissance à l'occasion de l'exercice de mes fonctions."
- « Cette assermentation reste valable tant que la personne intéressée continue d'exercer les mêmes fonctions, y compris dans un autre ressort de tribunal d'instance que celui où la prestation de serment initiale a eu lieu.
- « Les agents qui, au 1^{er} octobre 2016, sont assermentés pour constater les infractions au stationnement payant conservent le bénéfice de cette assermentation pour l'exercice des missions prévues par l'article L. 2333-87.
- « Les agents répondant aux conditions prévues par le présent article sont dénommés dans la présente section "agents assermentés". Ils portent en permanence une carte professionnelle avec leur photographie d'identité ainsi qu'un signe distinctif de leur fonction. Ils bénéficient d'un numéro d'identification qui leur est attribué par l'autorité dont ils relèvent.
- « Cette autorité établit et tient à jour un recueil, sous format papier ou électronique, dans lequel figurent tous les numéros d'identification attribués et pour chacun d'entre eux :
 - « a) Le nom et le prénom de l'agent correspondant ;
 - « b) Le lieu et la nature des fonctions qu'il exerce ;
 - « c) La date et le lieu de son assermentation;
 - « d) Un spécimen de sa signature manuscrite.
- « Pour préserver la sécurité des agents, les données figurant dans le recueil ne sont communicables qu'à l'occasion d'une procédure contentieuse au cours de laquelle serait mise en cause la compétence de l'agent ayant établi l'avis de paiement.
- « Art. R. 2333-120-10. Lorsque l'avis de paiement est notifié par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions, les renseignements à porter sur cet avis, y compris le numéro de l'avis, sont enregistrés dès leur validation par l'agent assermenté puis transmis à l'agence de manière sécurisée.
- « Un arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports fixe les spécifications techniques permettant de garantir la fiabilité et la sécurisation de l'enregistrement des données validées, notamment par le recours à une signature manuscrite conservée sous forme numérisée, et des échanges d'informations à réaliser avec l'agence durant toute la période où le forfait de post-stationnement peut être acquitté spontanément par son redevable. Ce même arrêté fixe les caractéristiques permettant à l'autorité compétente de déterminer le numéro de chacun des avis de paiement et avis de paiement rectificatif notifié.

« Sous-section 5

« Dispositions relatives à la collecte de la redevance de stationnement par un tiers contractant

- « Art. R. 2333-120-11. Pour la collecte de la redevance de stationnement acquittée par paiement immédiat ou par règlement du forfait de post-stationnement dans le délai de son exigibilité, il peut être recouru à un organisme tiers, dans les conditions et selon les modalités prévues par l'article L. 1611-7-1.
- « Art. R. 2333-120-12. Le tiers contractant ne peut affecter aux activités de collecte définies à l'article R. 2333-120-11 un agent qui ne satisfait pas aux conditions prévues aux 1° à 3° de l'article R. 2333-120-8.

« Le tiers contractant met fin aux fonctions d'un agent dès lors qu'il a connaissance que ce dernier ne remplit plus les conditions prévues à l'alinéa précédent.

« Sous-section 6

« Recours administratif préalable obligatoire

- « Art. R. 2333-120-13. Le recours administratif préalable obligatoire prévu au VI de l'article L. 2333-87 est exercé, dans le délai d'un mois à compter de la date de notification de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement définie au II de l'article L. 2333-87, par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou, dans les cas prévus au VII de l'article L. 2333-87, le locataire ou l'acquéreur du véhicule. Le titulaire du certificat d'immatriculation, le locataire ou l'acquéreur du véhicule peut habiliter toute personne pour former le recours, en son nom et pour son compte. En ce cas, le mandat est produit avec le recours.
 - « A peine d'irrecevabilité, le recours est :
- « 1° Présenté par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou, le cas échéant, par l'intermédiaire du procédé électronique mentionné dans l'avis de paiement ;
 - « 2º Assorti de l'exposé des faits et moyens sur lesquels la demande est fondée ;
- « 3° Accompagné d'une copie de l'avis de paiement contesté, du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ou, dans le cas prévu au VII de l'article L. 2333-87, de la déclaration de cession du véhicule et de son accusé d'enregistrement dans le système d'immatriculation des véhicules et, le cas échéant, des pièces permettant d'apprécier le bien-fondé de la demande.
- « L'autorité compétente dispose, pour examiner le recours, d'un délai d'un mois à compter de la date de réception du recours indiquée sur l'avis de réception postal ou électronique, à l'expiration duquel le silence vaut décision de rejet.
- « S'il est fait droit au recours, l'autorité compétente notifie au demandeur un avis de paiement rectificatif établi conformément aux dispositions de l'article R. 2333-120-14.
- « L'agent assermenté qui a établi l'avis de paiement contesté ne peut examiner le recours administratif préalable obligatoire dirigé contre cet avis de paiement.
- « Art. R. 2333-120-14. Lorsque l'avis de paiement contesté a été notifié par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions, l'avis de paiement rectificatif est notifié par la même voie. La commune, l'établissement public de coopération intercommunale, le syndicat mixte ou le tiers contractant chargé d'examiner le recours administratif préalable obligatoire transmet à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions les éléments nécessaires à l'établissement de l'avis de paiement rectificatif.
- « L'avis de paiement rectificatif comprend deux parties intitulées respectivement "Etablissement de l'avis de paiement rectificatif du forfait de post-stationnement" et "Modalités de paiement et contestation":
 - « 1° La première partie de l'avis de paiement rectificatif comporte, dans l'ordre, les mentions suivantes :
- « a) Le nom de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte ayant institué la redevance ;
 - « b) Le nom et les coordonnées de l'autorité dont relève l'agent ayant établi l'avis de paiement rectificatif;
 - « c) Le numéro d'identification de l'agent ayant établi l'avis de paiement rectificatif;
- « d) La date, l'heure et le lieu de constatation de l'absence ou de l'insuffisance de paiement immédiat de la redevance ;
 - « e) Le numéro d'immatriculation et la marque du véhicule objet de l'avis de paiement ;
- « f) L'identité et l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou, dans les cas prévus au VII de l'article L. 2333-87, celles du locataire ou de l'acquéreur du véhicule ;
- « g) La date de réception du recours administratif exercé et, le cas échéant, l'identité de la personne habilitée par le titulaire du certificat d'immatriculation, le locataire ou l'acquéreur du véhicule pour agir en son nom et pour son compte ;
 - « h) La date d'établissement de l'avis de paiement rectificatif;
 - « i) Le montant rectifié du forfait de post-stationnement dû;
- « j) La signature de l'agent ayant établi l'avis de paiement rectificatif ou la mention "Signé" attestant que l'agent a apposé sa signature, le cas échéant sous une forme numérisée, lors de la transmission à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions des données qu'il a saisies ;
- « k) Le numéro de l'avis de paiement rectificatif attribué par l'autorité dont relève l'agent, dans le respect des caractéristiques fixées par l'arrêté prévu à l'article R. 2333-120-10;
 - « 2º La seconde partie de l'avis de paiement rectificatif comporte, dans l'ordre, les mentions suivantes :
- « a) Les coordonnées du service auprès duquel le montant rectifié du forfait de post-stationnement est à payer avant la date limite mentionnée au c;
 - « b) Les modalités de paiement permettant d'acquitter le forfait dû;
- « c) La date limite pour s'acquitter du montant rectifié du forfait de post-stationnement, calculée conformément aux dispositions du IV de l'article L. 2333-87;
- « d) L'indication qu'en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant du forfait dans ce délai un titre exécutoire assorti de la majoration prévue à l'article R. 2333-120-16 sera émis à l'encontre du titulaire du certificat

d'immatriculation du véhicule ou, dans les cas prévus au VII de l'article L. 2333-87, du locataire ou de l'acquéreur du véhicule ;

- « e) L'indication du délai de recours contentieux auprès de la commission du contentieux du stationnement payant et des conditions de recevabilité ;
- « f) Lorsque les renseignements portés à l'occasion de l'établissement de l'avis de paiement rectifié font l'objet d'un traitement automatisé au sens de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, il est indiqué la possibilité d'exercer un droit d'accès et de rectification auprès de l'autorité dont relève l'agent ayant établi l'avis de paiement rectificatif.
- « L'avis de paiement rectificatif comporte en outre les éléments nécessaires à son traitement administratif et comptable.
- « Art. R. 2333-120-15. Les informations devant figurer dans le rapport annuel établi par la personne chargée de statuer sur les recours administratifs préalables obligatoires sont inscrites dans le tableau figurant à l'annexe II du présent code.
- « Ce rapport est présenté à l'assemblée délibérante avant le 31 décembre. Son examen intervient lors de la première réunion de l'assemblée délibérante suivant le dépôt du document. Le rapport préparé par le tiers contractant est transmis à la personne publique avec laquelle il a conclu, pour être présenté à l'assemblée délibérante selon les mêmes modalités.

« Sous-section 7

« Montant de la majoration et recouvrement du forfait de post-stationnement impayé

- « Art. R. 2333-120-16. Le montant de la majoration prévue au IV de l'article L. 2333-87 est fixé à 20 % du montant du forfait de post-stationnement impayé restant dû, sans pouvoir être inférieur à 50 €.
- « Art. R. 2333-120-17. La perception et le recouvrement du forfait de post-stationnement impayé et de sa majoration sont régis par les dispositions de l'article R. 2323-7 du code général de la propriété des personnes publiques.

« Sous-section 8

« Opérations éligibles au financement issu du produit des forfaits de post-stationnement

- « Art. R. 2333-120-18. Hors Ile-de-France, les recettes issues des forfaits de post-stationnement sont perçues par la commune ou le groupement ayant institué la redevance de stationnement. Ces recettes participent au financement des opérations définies à l'article R. 2333-120-19 et compatibles avec le plan de déplacements urbains lorsqu'il existe.
- « Dans les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre exerçant l'intégralité des compétences en matière d'organisation de la mobilité, de parcs et aires de stationnement et, pour la totalité des voies, de la voirie, les recettes issues des forfaits de post-stationnement sont reversées à ces établissements publics par les communes ayant institué la redevance de stationnement. Une délibération de l'établissement public détermine avant le 1^{er} octobre de chaque année l'affectation de ces recettes à des opérations définies à l'article R. 2333-120-19. Lorsque la mise en œuvre de ces opérations est réalisée par une commune ayant institué la redevance, la part de recettes affectée lui est reversée par l'établissement public.
- « Une partie des recettes peut participer au financement du coût de la mise en œuvre de la politique de stationnement payant sur voirie.
- « Dans les autres établissements publics à fiscalité propre, la commune ayant institué la redevance de stationnement et l'établissement public signent une convention, avant le 1er octobre de chaque année, fixant la part des recettes issues des forfaits de post-stationnement reversée à l'établissement public de coopération intercommunale, pour l'exercice de ses compétences en matière d'organisation de la mobilité et de voirie d'intérêt communautaire.
- « Les syndicats mixtes de transports urbains, relevant de l'article L. 5721-2, peuvent également percevoir une partie du produit de la redevance par convention avec leurs collectivités membres.
 - « Les dispositions des quatre alinéas qui précèdent ne sont pas applicables à la métropole de Lyon.
- « Art. R. 2333-120-19. Les opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation financées par le produit des forfaits de post-stationnement sont identiques à celles énumérées à l'article R. 2334-12 ainsi qu'à celles relevant du champ d'application des dispositions de la section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports. »
 - Art. 2. Dans le code général des collectivités territoriales, il est créé une annexe II ainsi rédigée :

« Annexe II

« Relative aux informations devant figurer dans le rapport annuel prévu à l'article R. 2333-120-15

« 1° Dénomination de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte concerné ;

- « 2º Le cas échéant, dénomination du tiers contractant auteur du rapport ;
- « 3º Moyens humains (nombre d'équivalents temps plein) consacrés au traitement des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO) ;
 - « 4º Moyens financiers consacrés au traitement des RAPO;
 - « 5° Indicateurs relatifs au traitement des RAPO.
- « Pour chacun des indicateurs figurant dans le tableau ci-dessous, le rapport mentionne le taux d'évolution par rapport à l'année précédente ainsi que la corrélation avec le nombre d'avis de paiement délivrés (indiqué en valeur absolue) pour la période considérée.

	NOMBRE total de RAPO reçus	DÉLAI moyen de traitement en jours	NOMBRE de décisions explicites	NOMBRE de décisions implicites	NOMBRE de décisions d'irrecevabilité	NOMBRE de RAPO rejetés	NOMBRE de RAPO admis (avis de paiement annulés ou rectifiés)	NOMBRE de décisions de rejet rendues par la commission du contentieux du stationnement payant	NOMBRE de décisions d'annulation rendues par la commission du contentieux du stationnement payant
RAPO formés par des per- sonnes rési- d a n t e n dehors de la commune, de l'EPCI, du s y n d i c a t mixte									
RAPO formés par des per- sonnes rési- dant dans la commune, l'EPCI, le s y n d i c a t mixte									
Ensemble des RAPO for- més									

« 6° Analyse des motifs d'irrecevabilité des recours, de rejet des recours ou d'annulation de l'avis de paiement initial. Pour chacun de ces indicateurs, le rapport mentionne le taux d'évolution par rapport à l'année précédente.

	NOMBRE total	NOMBRE concernant des usagers résidant dans la commune, l'EPCI, le syndicat mixte	NOMBRE concernant des usagers résidant en dehors de la commune, de l'EPCI, du syndicat mixte
Motifs de contestation du forfait post-stationnement	1、1人的建筑。 1、1人的建筑。 1、1人的建筑。		
Le requérant estime avoir payé/ne pas avoir à payer			
Le requérant allègue être de bonne foi (notamment en cas de destruction du véhicule)			
Le requérant dit être victime d'une usurpation de ses plaques d'immatriculation ou du vol de son véhicule			
L'avis de paiement a été délivré avant l'heure indiquée sur le précédent			
Autres			
Motifs d'irrecevabilité du RAPO			
Le requérant n'a pas intérêt à agir			
Le requérant n'a pas envoyé sa demande suivant les modalités indiquées dans l'avis de paiement			
Le requérant ne produit aucun motif			
Le requérant est hors délai			
Autres			
Motifs de rejet du RAPO	all the late of the		ant .
Les éléments produits n'ont pas emporté la conviction de l'autorité en charge du RAPO			

	NOMBRE total	NOMBRE concernant des usagers résidant dans la commune, l'EPCI, le syndicat mixte	NOMBRE concernant des usagers résidant en dehors de la commune, de l'EPCI, du syndicat mixte
Le forfait post-stationnement était fondé			
Autres			
Motifs d'annulation			
L'usager avait bien un justificatif de paiement et a payé la durée nécessaire			
L'usager apporte des éléments probants de l'usurpation de sa plaque d'immatriculation ou du vol de son véhicule			
Une erreur a été commise dans le décompte de la somme due après application du forfait post-station- nement et compte tenu de la somme déjà réglée par l'usager			
L'avis de paiement a été délivré avant l'heure indiquée sur le précédent		- •	
Verbalisation malgré gratuité temporaire			
Avis de paiement comportant des erreurs			
Avis de paiement incomplet ou mal rédigé			
Autres motifs tirés de la bonne foi de l'usager			
Autres			

TITRE II

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 3. – Après l'article R. 2323-6 du code général de la propriété des personnes publiques, il est ajouté une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Recouvrement du forfait de post-stationnement impayé

- « Art. R. 2323-7. Le recouvrement du forfait de post-stationnement impayé et de la majoration prévus à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est effectué selon les procédures, garanties et privilèges prévus par le décret n° 64-1333 du 22 décembre 1964 relatif au recouvrement des amendes et condamnations pécuniaires par les comptables de la direction générale des finances publiques.
- « L'avertissement prévu à l'article L. 2323-7-1 mentionne la faculté pour le redevable qui aurait acquitté le forfait de post-stationnement dans les trois mois qui lui étaient impartis d'en justifier sans délai auprès de l'entité ayant adressé l'avertissement. »
 - Art. 4. Le code de la route (partie réglementaire) est ainsi modifié :
- 1° Au premier alinéa de l'article R. 330-2, après les mots : « du présent code » sont insérés les mots : « , les agents habilités par le directeur de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions pour l'exercice de leurs compétences » ;
 - 2º Après l'article R. 417-3, il est inséré un article R. 417-3-1 ainsi rédigé :
- « Art. R. 417-3-1. Lorsque le stationnement sur la voie publique est soumis au paiement d'une redevance en application de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, le justificatif du paiement est :
 - « 1° Soit placé à l'avant du véhicule, bien lisible de l'extérieur ;
 - « 2° Soit transmis par voie dématérialisée selon les modalités fixées par l'autorité compétente. » ;
 - 3° L'article R. 417-6 est remplacé par les dispositions suivantes :
- « Art. R. 417-6. Tout arrêt ou stationnement gratuit 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. »
- **Art. 5.** A l'article R. 2333-133 du code général des collectivités territoriales, les mots : « l'article L. 2333-87 » sont remplacés par les mots : « l'article L. 2333-88 ».
- **Art. 6.** Le présent décret entre en vigueur à la date prévue au V de l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Les dispositions de l'article R. 417-6 du code de la route dans leur rédaction antérieure à l'entrée en vigueur du présent décret demeurent toutefois applicables aux infractions liées à l'absence ou à l'insuffisance de paiement d'une redevance de stationnement constatées avant cette date d'entrée en vigueur.

Art. 7. – La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre des finances et des comptes publics, le ministre de l'intérieur et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 20 mai 2015.

Manuel Valls

Par le Premier ministre :

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Ségolène Royal

> Le ministre des finances et des comptes publics, Michel Sapin

Le ministre de l'intérieur, Bernard Cazeneuve

> Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, Alain Vidalies



TJ/28-04-2014

LA REFORME DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE

La présente note vise à donner les clefs de compréhension de la réforme du stationnement payant sur voirie, à rappeler ses enjeux pour les membres de l'AMGVF et à proposer des schémas d'organisation.

I/ La réforme du stationnement payant sur voirie

L'article 65 de la loi du 27 janvier 2014 relative à la modernisation de l'action publique territoriale et à l'affirmation des métropoles (MAPTAM) organise la dépénalisation des amendes de police, et de fait réforme en profondeur la politique de stationnement payant sur voirie.

Le stationnement payant sur voirie aujourd'hui

Dans le système actuel, les communes sont très majoritairement compétentes en matière de stationnement payant sur voirie. En lien, les maires sont titulaires du pouvoir de police spéciale de stationnement et de circulation qui leur permet de réglementer le stationnement payant sur voirie. De rares EPCI à fiscalité propre, comme Brest Métropole Océane, sont compétents en matière de stationnement payant sur voirie.

La compétence en matière de stationnement en ouvrages – les aires et parcs de stationnement – est exercée de droit par les communautés urbaines (ce sera également le cas pour les métropoles de droit commun, de Lyon et d'Aix-Marseille-Provence).

Enfin, la compétence relative à l'organisation de la mobilité est exercée de droit par les communautés d'agglomération et les communautés urbaines (idem pour les futures métropoles précitées).

En matière de recettes, il faut distinguer les recettes issues du paiement immédiat (horodateurs) des recettes liées aux amendes de police.

Les recettes collectées des horodateurs abondent le budget général de la collectivité chargée de la politique de stationnement payant sur voirie.

A contrario, les amendes de police, fixées uniformément à $17 \in I$ sur le territoire national, sont réparties entre les collectivités et groupements par le Comité des finances locales (CFL) et sont utilisées pour le financement d'opérations liées à la mobilité, la circulation ou la voirie (article R 2334-12 CGCT²). Du fait de l'exercice de droit de l'ensemble de ces compétences par les communautés urbaines, celles-ci perçoivent aujourd'hui directement le produit des amendes de police (article R 2334-10 CGCT³).

¹ Montant réactualisé, à l'initiative de l'AMGVF et des autres associations du « bloc communal » par le décret n° 2011-876 du 25 juillet 2011.

² Les sommes allouées en application des articles R. 2334-10 et R. 2334-11 sont utilisées au financement des opérations suivantes : 1° Pour les transports en commun : a) Aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers, l'accueil du public, l'accès aux réseaux, les liaisons entre réseaux et avec les autres modes de transport ; b) Aménagements de voirie, équipements destinés à une meilleure exploitation des réseaux ; c) Equipements assurant l'information des usagers, l'évaluation du trafic et le contrôle des titres de transport. 2° Pour la circulation routière : a) Etude et mise en oeuvre de plans de circulation ; b) Création de parcs de stationnement ; c) Installation et développement de signaux lumineux et de la signalisation horizontale ; d) Aménagement de carrefours ; e) Différenciation du trafic ; f) Travaux commandés par les exigences de la sécurité routière.

³ Le produit des amendes de police relatives à la circulation routière est partagé, proportionnellement au nombre des contraventions à la police de la circulation dressées sur leur territoire respectif au cours de l'année précédant celle au titre de laquelle est faite la répartition, entre : 1° Les communautés urbaines et autres groupements comptant au moins 10 000 habitants, auxquels les communes ont transféré la totalité de leurs compétences en matière de voies communales, de transports en commun et de parcs de stationnement et les communes de 10 000 habitants et plus ne faisant pas partie de ces groupements ; 2° Les groupements de moins de 10 000 habitants exerçant la totalité des compétences précitées et les communes de moins de 10 000 habitants ne faisant pas partie de ces groupements.

La réforme du stationnement payant sur voirie

L'article 65 de la loi MAPTAM répond à une demande répétée de plusieurs associations d'élus locaux depuis le Grenelle de l'Environnement. Il s'inspire des systèmes mis en place dans de nombreux Etats européens (Grande-Bretagne, Belgique...).

Tout d'abord, l'article 65 transfère de droit aux présidents des EPCI à fiscalité propre compétents en matière de voirie – les communautés urbaines, les futures métropoles et certaines communautés d'agglomération – les pouvoirs de police spéciale de circulation et de stationnement des maires, sous réserve de l'absence d'une notification de refus de ces derniers dans une période de six mois suivant l'élection du président de l'EPCI. En cas de refus d'un ou plusieurs maires, le président de l'EPCI à fiscalité propre peut alors décider de renoncer à l'exercice du pouvoir de police spéciale sur l'ensemble du territoire.

Concrètement (articles L 2213-1 et suiv du CGCT), ce pouvoir de police spéciale permet de réglementer, par arrêté, le stationnement payant sur voirie en définissant les zones où il est mis en place et l'amplitude horaire où il est autorisé. De plus, il permet de définir les zones de stationnement gratuit à durée limitée (les zones bleues).

Par ailleurs, l'article 65 dépénalise les amendes de police, ce qui permet aux collectivités compétentes de fixer les tarifs de paiement immédiat (aux horodateurs) et les forfaits de post-stationnement (ex-amendes de police). Cœur de la réforme, ce dispositif permettra d'adapter les politiques tarifaires de stationnement aux territoires.

Il est important de noter que ces deux tarifs sont indissociables dans la loi dans la mesure où le montant du forfait de post-stationnement est plafonné au montant maximum dû par l'usager pour la durée maximale autorisée. Autrement dit, si le stationnement payant est autorisé 2 heures à raison de 5€ l'heure, le forfait de post-stationnement est au maximum de 10 €.

L'article 65 maintient le système actuel d'absence d'affectation des recettes liées au paiement immédiat et de fléchage des recettes liées au non respect de la réglementation. Ainsi, le produit des forfaits de post-stationnement finance les opérations destinées à améliorer les transports en commun ou les transports respectueux de l'environnement, la circulation et la voirie.

La **gestion** du service public – mise en place et entretien des équipements, collecte des recettes de paiement immédiat, contrôle du respect de la réglementation, gestion des éventuels contestations et contentieux – est **laissée au libre choix** de la collectivité ayant institué la grille tarifaire générale : soit elle décide de gérer le service public en régie, soit de l'externaliser (marchés, DSP⁴).

L'article 65 introduit enfin un système de gestion des éventuelles réclamations des usagers. Une première étape consiste dans le dépôt d'un recours administratif préalable obligatoire (RAPO), suivi le cas échéant d'un contentieux devant une juridiction administrative spécialisée nouvellement créée.

II/ Calendrier de la réforme et actions de l'AMGVF

L'article 65 prévoit la **mise en place effective de la réforme au 1**^{er} **janvier 2016**. Le même article renvoie à la publication d'un ou plusieurs décrets la précision de nombreux points comme la définition détaillée des opérations pouvant être financées par le produit du forfait de post-stationnement. En outre, la juridiction administrative spécialisée devrait être créée par ordonnance avant février 2015.

⁴ Un groupe de travail spécifique entre associations d'élus locaux et collectivités adhérentes va travailler sur le périmètre des missions externalisables et les modèles d'externalisation envisageables.

Afin d'accompagner les membres de l'association dans la mise en place de la réforme, l'AMGVF est associée avec d'autres associations d'élus locaux – le Gart, l'Acuf et l'AdCF – dans un groupe de travail⁵. L'objectif de ce groupe de travail est d'arrêter des positions communes sur la rédaction des futurs décrets et d'aider, par le partage d'expériences, à la mise en œuvre opérationnelle de la réforme. Le groupe de travail s'est réuni à deux reprises et des sous-groupes de travail seront très prochainement déployés pour traiter de thématiques précises (champ de l'externalisation possible de la gestion de la politique publique, impacts financiers...).

Du côté de l'Etat, le précédent gouvernement avait décidé de la nomination d'un Délégué ministériel en charge de la mise en place de la réforme, rattaché à la ministre délégué à la Décentralisation. Le remaniement ministériel n'a pas permis à ce stade de savoir si la nomination d'un tel délégué est toujours d'actualité, et le cas échéant s'il est ou non rattaché au secrétaire d'Etat à la Réforme territoriale. L'absence d'interlocuteur identifié au niveau de l'Etat ne permet pas aujourd'hui d'avancer sur la rédaction des décrets d'application, ce qui est fort regrettable au regard des retours de terrain qui font état de la nécessité d'en disposer au plus tard à la fin de cette année pour assurer une mise en œuvre sereine de la réforme. C'est pourquoi une lettre cosignée par les présidents des différentes associations précitées et adressé au Premier ministre est en préparation sur ce sujet.

III/ L'enjeu des équilibres financiers

L'équilibre financier global de la réforme

La dépénalisation des amendes de police octroie un pouvoir supplémentaire aux élus locaux, pour adapter l'ensemble de la chaîne tarifaire du stationnement payant sur leur territoire. Chez certains, ce pouvoir supplémentaire pourrait même conduire à une augmentation des recettes du fait de la fixation de tarifs de forfaits de post-stationnement au-delà des 17 € payés par le contrevenant aujourd'hui sur l'ensemble du territoire.

Cependant, les premières analyses ne permettent pas d'affirmer que les équilibres financiers actuels – montant du produit des recettes liées au stationnement immédiat et des amendes de police – seront stabilisés, sans même parler d'augmentation, avec la mise en œuvre de la réforme.

En effet, **de nouvelles dépenses** à la charge des collectivités et de leurs groupements sont d'ores et déjà être actées (cf tableau ci-après). Sur ce point, l'absence d'informations fiables partagées par l'Etat, en particulier sur les coûts de la gestion du contentieux, est préjudiciable.

De plus, **certaines dépenses nouvelles sont pressenties** par les associations d'élus locaux comme par exemple le coût des prestations assurées par l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI). De même, il faudra être vigilant à ce que les coûts induits par la réorganisation des services comptables de l'Etat, normalement à la charge de l'Etat – la dépénalisation des amendes de police n'est pas un transfert de compétences – ne soient pas ponctionnés d'une manière ou d'une autre sur les collectivités.

En tout état de cause, il est **très difficile d'établir des projections fiables** du montant global de recettes que les collectivités pourront percevoir à la suite de la réforme. En

⁵ Les collectivités et groupements suivants ont assisté à l'une des deux premières réunions : Ville de Strasbourg/CUS, LMCU, Grand Lyon, Nantes Métropole, Ville de Paris, Ville de Lyon, Ville de Grenoble, Ville de Caen Ville de Villefranche-sur-Saône, Ville de Charleville-Mézières. Le Ville de Villeurbanne est associée. Cette composition reprend celle du groupe de travail préexistant qui réunissait le Gart et l'AITF.

effet, de nombreux paramètres entrent en compte pour disposer d'une politique de stationnement efficace, en particulier les moyens de contrôle mis en œuvre pour inciter l'usager à payer. De même, on ne peut que présager des rentrées de recettes de forfaits de post-stationnement alors qu'auparavant, il suffisait de sanctionner pour être sûr de bénéficier d'une part du produit des amendes de police, proportionnelle à l'activité de contrôle. Certains interlocuteurs s'interrogent également sur le comportement que les usagers adopteront face à la fin de l'amende pénale et son remplacement par une redevance.

	Système actuel	Système futur
n (
Dépenses	- Equipements (horodateurs)	- Equipements (horodateurs)
	- RH (Agents de surveillance de	- Coût éventuel de l'équipement en PDA
	la voie publique, police	pour profiter de la procédure
-	municipale, fonctions support)	dématérialisée
		- RH si régie (Agents de surveillance de
		la voie publique, police municipale,
		fonctions support) ou si externalisation
		- Gestion du contentieux (RAPO et
		procédure contentieuse) si régie ou si
		externalisation
		- Refacturation des prestations de
		l'ANTAI (si procédure dématérialisée) ?
		- Compensation de la réorganisation du
		réseau comptable de l'Etat ?
	- Paiement immédiat (budget	- Paiement immédiat (budget général)
***	général)	- Forfaits de post-stationnement
Recettes	- Amendes de police (fléchage	(Fléchage sur certains types
	sur certains types d'opérations)	d'opérations) : on ne peut pas présager
		du futur niveau des recettes.

Néanmoins, le IV de l'article 65 dispose que « les pertes nettes de recettes résultant de l'application de la réforme, constatées pour l'Etat et pour les collectivités territoriales, sont_compensées_par_la_prochaine_loi_de_finances_»._En_tout_état_de_cause,_la_vigilance_s'imposera sur la teneur ces éventuelles dispositions de compensation.

Les équilibres financiers au sein des intercommunalités

La réforme interroge également la préservation des équilibres financiers actuels entre les différents partenaires de la politique de stationnement payant sur voirie.

Les premiers retours d'expérience montrent unanimement le caractère excédentaire pour les budgets locaux de la politique de stationnement payant, hors amendes de police. Les recettes nettes des villes de Nantes ou de Strasbourg se chiffrent aux environs de 3 M€ pour respectivement l'entretien et le contrôle de 10 500 et 12 500 places.

Ces recettes sont aujourd'hui incontournables pour le budget général des communes. Les schémas d'organisation proposés ci-dessous entendent préserver cet équilibre.

De leur côté, les communautés urbaines (les futures métropoles également, à l'exception de la métropole du Grand Paris) et les communautés d'agglomération compétentes en matière de voirie perçoivent des recettes substantielles au titre de la répartition du produit des amendes de police. Par exemple, les communautés urbaines de Lille Métropole et Nantes Métropole ont touché respectivement environ $10~\text{M} \in \text{et } 9,6~\text{M} \in \text{en } 2013$. Il est également important de préserver ces recettes destinées à l'amélioration des transports en communs et de la voirie.

IV/ L'enjeu du schéma d'organisation

Forts de ces éléments, différents schémas d'organisation sont proposés ci-dessous à l'appréciation des élus. Ils essaient de **concilier plusieurs objectifs**: souci des élus locaux de garder la main sur une politique de proximité sensible soumise aux critiques du citoyen-usager (pouvoir de police spéciale), cohérence d'une politique de stationnement globale (voire de mobilité), préservation des équilibres financiers entre communes et EPCI.

Au regard des compétences exercées de droit par certains EPCI à fiscalité propre, il est important de distinguer les cas de la grande majorité des communautés d'agglomération, non compétentes en matière de voirie, des communautés urbaines et futures métropoles (à l'exception de la métropole du Grand Paris).

1) Les communautés d'agglomération non compétentes en matière de voirie

SCENARII	POUVOIR DE POLICE SPECIALE	INSTITUTION DE LA REDEVANCE	« GESTION » DU SERVICE PUBLIC	REPARTITION DES RECETTES
Scénario 1 Statu-quo	Maire (de droit)	Conseil municipal	Commune	Commune (Paiement spontané + Forfaits de post- stationnement)
Scénario 2 Gestion intercommunale avec compensation financière	Président de l'EPCI (par transfert)	EPCI (ou syndicat mixte)	EPCI (ou syndicat mixte)	EPCI (ou syndicat mixte) mais compensation financière pour les communes des pertes de recettes liées au paiement spontané
Scénario 3 Gestion Intercommunale	Président de l'EPCI (par transfert)	EPCI (ou syndicat mixte)	EPCI (ou syndicat mixte)	EPCI (ou syndicat mixte) pour l'ensemble des recettes (Paiement spontané + Forfaits de poststationnement)

Scenario 1 : Aucun changement par rapport à la situation actuelle. La commune reste l'échelon de référence de la politique de stationnement payant sur voirie. Ce scenario permet de préserver les équilibres financiers actuels et la maîtrise par le Maire de cette politique publique de proximité. En revanche, il ne permet pas d'inscrire pleinement la politique de stationnement payant sur voirie dans la politique de mobilité, exercée à l'échelon intercommunal.

Scenario 2 : Ce scenario permet d'inscrire la politique de stationnement payant sur voirie dans la politique globale de mobilité, exercée à l'échelon intercommunal. Il comporte un « risque politique » pour les maires, plus décisionnaires pour politique publique de proximité. D'un point de vue financier, on peut penser qu'un tel transfert se double du fléchage du produit des forfaits de post-stationnement sur des opérations relevant de l'Autorité organisatrice de la mobilité (EPCI ou syndicat mixte) et conduise à des pertes de recettes pour les communes. Dans ce cadre, il est important d'organiser une répartition équilibrée des recettes en reversant aux communes le produit des recettes de paiement immédiat, minoré des coûts de gestion du service.

Scenario 3 : Organisation pleinement intercommunale dans laquelle l'ensemble des recettes est perçue par l'Autorité organisatrice de la mobilité (EPCI ou syndicat mixte). Ce scenario permet d'inscrire la politique de stationnement payant sur voirie dans la politique de mobilité. Il implique des pertes importantes de recettes pour les communes.

2) Les communautés urbaines, les futures métropoles et les communautés d'agglomération compétentes en matière de voirie

SCENARII	POUVOIR DE POLICE SPECIALE	INSTITUTION DE LA REDEVANCE	« GESTION » DU SERVICE PUBLIC	REPARTITION DES RECETTES
Scénario 1 Gestion « communale »	Maire (par notification de refus de transfert)	Conseil municipal	Commune	Commune Mais reversement à l'EPCI du produit des forfaits de post- stationnement
Scénario 2 Gestion « complexe »	Président de l'EPCI (par transfert)	Consell municipal	Commune	Commune Mais reversement à l'EPCI du produit des forfaits de post- stationnement
Scénario 3 Gestion intercommunale avec compensation financière	Président de l'EPCI (de droit)	EPCI (ou syndicat mixte)	EPCI (ou syndicat mixte)	EPCI (ou syndicat mixte) mais compensation financière pour les communes des pertes de recettes liées au paiement spontané
Scénario 4 Gestion intercommunale	Président de l'EPCI (de droit)	EPCI (ou syndicat mixte)	EPCI (ou syndicat mixte)	EPCI (ou syndicat mixte) pour l'ensemble des recettes (Paiement spontané + Forfaits de poststationnement)

Scenario 1 : ce scenario s'inscrit « en faux » par rapport à la volonté affichée du législateur de favoriser la réglementation à l'échelon intercommunal du stationnement payant sur voirie dans les EPCI les plus intégrés. Il nécessite en tout état de cause le reversement du produit des forfaits de post-stationnement à l'Autorité organisatrice de la mobilité (EPCI ou syndicat mixte).

<u>Scenario 2 :</u> Il montre que la loi permet d'envisager la mise en place d'une organisation complexe et peu cohérente : une réglementation à l'échelle intercommunale mais une gestion communale du service et un reversement d'une part des recettes (forfaits de post-stationnement) à l'Autorité organisatrice de la mobilité. A éviter.

<u>Scenario 3 :</u> Ce scenario permet d'inscrire la politique de stationnement payant sur voirie dans la politique globale de mobilité, exercée à l'échelon intercommunal. Il comporte un « risque politique » pour les maires, plus décisionnaires pour politique publique de proximité. D'un point de vue financier, il est important de préserver les équilibres actuels et d'organiser une répartition des recettes en reversant aux communes le produit des recettes de paiement immédiat, minoré des coûts de gestion du service (système de compensation financière).

<u>Scenario 4 :</u> Organisation pleinement intercommunale dans laquelle l'ensemble des recettes est perçue par l'Autorité organisatrice de la mobilité (EPCI ou syndicat mixte). Ce scenario permet d'inscrire la politique de stationnement payant sur voirie dans la politique de mobilité. Il implique des pertes importantes de recettes pour les communes.

Face aux différents modèles envisageables, il est recommandé de privilégier la mise en place d'une organisation cohérente, entre pouvoir de réglementation et de délibération tarifaire et de gestion du service. Il est également recommandé de privilégier une organisation respectueuse des équilibres financiers actuels entre communes et autorités organisatrices de la mobilité.

maire-info.com F. Lemarc 26 mai 2015

Décentralisation du stationnement : règles précisées mais date d'entrée en vigueur encore incertaine

Le ministère de l'Écologie a publié vendredi un premier décret d'application concernant la décentralisation et la dépénalisation du stationnement. Le texte précise le fonctionnement pratique du dispositif et fixe les règles en matière de répartition des recettes.

Rappelons que cette réforme a été instituée par la loi Maptam (lire *Maire info* du 23 juillet 2013) et qu'elle renverse radicalement le dispositif des amendes de stationnement : le plus important est que leur produit reviendra désormais aux communes et EPCI et non plus à l'État ; mais aussi que les actuelles infractions pénales pour non-paiement n'en seront plus : l'automobiliste devra désormais s'acquitter d'une redevance de stationnement, et il aura deux façons de le faire. Ou bien payer par avance – comme c'est le cas aujourd'hui – ou bien payer après coup. La traditionnelle amende est remplacée par un forfait de post-stationnement (FPS). Au moment de calculer le montant du FPS, il faudra en déduire éventuellement le montant de la redevance de stationnement déjà réglé. Si le FPS n'est pas réglé au bout de trois mois, il fait l'objet d'une majoration de 20 % « *du montant impayé restant dû* », sans pouvoir « *être inférieur à 50* € ». Communes et EPCI devront alors passer la main : les FPS impayés et leur majoration seront recouvrés par l'État, puis reversés.

Le décret fixe de plus toutes les mentions devant figurer sur le justificatif délivré à l'issue du pré-payement ou sur l'avis de paiement du FPS. Il établit que les agents désignés pour établir ces avis doivent être de nationalité française ou ressortissant d'un état européen, être majeur, avoir un casier judiciaire vierge et être assermenté. Le décret précise que les agents assermentés au 1^{er} octobre 2016 pour constater les infractions au stationnement payant « conservent le bénéfice de cette assermentation » pour établir les avis de paiement du FPS. À noter également que communes, EPCI ou syndicat mixte compétent peuvent déléguer la mission de collecter la redevance de stationnement à « un tiers contractant ».

Quant aux recettes, elles seront donc « perçues par la commune ou le groupement ayant institué la redevance de stationnement », sauf en lle-de-France. Elles devront être affectées à des opérations « destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement ». Les recettes peuvent également être affectées « au financement du coût de la mise en œuvre de la politique de stationnement payant ».

Dans certains cas, des syndicats mixtes de transport urbain pourront également percevoir « une partie du produit de la redevance ».

Dans les intercommunalités, le décret distingue deux cas. **Premier cas** : un EPCI « *exerçant l'intégralité des compétences en matière d'organisation de la mobilité, de parcs et aires de stationnement* ». Les communes reversent alors l'intégralité des recettes issues des forfaits de post-stationnement à l'EPCI. Puis, chaque année avant le 1^{er} octobre, l'assemblée délibérante de l'EPCI détermine « *l'affectation de ces recettes* » pour des opérations de développement des transports en commun ou de la mobilité durable. Et si certaines de ces opérations sont réalisées par des communes membres, l'EPCI peut leur reverser à nouveau une partie des recettes du FPS. **Deuxième cas** : pour les autres EPCI (ceux n'exerçant pas l'intégralité des

compétences mobilité), la répartition des recettes issues du FPS entre communes et EPCI est décidée en commun, par une convention qui doit être conclue avant le 1^{er} octobre de chaque année.

Le décret livre également les modalités de contestation. Il précise qu'un automobiliste ne peut en aucun cas entreprendre un recours administratif préalable devant les tribunaux avant d'avoir tenté un recours auprès de l'autorité administrative locale compétente. Le recours envoyé à la commune ou à l'EPCI devra se présenter sous forme de courrier recommandé avec accusé de réception. Pas de « silence vaut accord » en la matière : si au bout d'un mois, l'autorité n'a pas répondu au recours, celui-ci est considéré comme rejeté. L'automobiliste, s'il le souhaite, pourra alors se tourner vers les tribunaux.

À noter enfin que pour ce décret, les ministères concernés se sont montrés nettement plus prudents que pour le décret Gemapi (lire *Maire info* du 19 mai) : comme une disposition du projet de loi Notre, actuellement encore en discussion au Parlement, prévoit un délai d'expérimentation courant jusqu'au 1^{er} octobre 2016, le décret reste circonspect sur sa date d'entrée en vigueur, précisant qu'elle est « actuellement fixée au 1^{er} janvier 2016 ».

maire-info.com 10 avril 2015

Stationnement : le recouvrement des impayés restera du domaine pénal

La décentralisation et la dépénalisation du stationnement continuent de se dessiner progressivement. Le gouvernement a présenté mercredi en Conseil des ministres deux ordonnances visant à préciser les règles notamment en matière de contentieux et de recouvrement de ce qu'il va falloir s'habituer à appeler « forfait de post-stationnement » (FPS) et non plus « amendes de stationnement ». L'une de ces ordonnances a été publiée ce matin au Journal officiel.

L'article 1^{er} de l'ordonnance traite de dématérialisation : la loi permettait jusqu'à maintenant au futur gestionnaire du stationnement (commune, EPCI, syndicat mixte ou tiers contractant) de signaler le montant du FPS par apposition sur le pare-brise ou par courrier postal ; l'ordonnance permet également de le transmettre « sous forme dématérialisée ».

Le texte précise les conditions de paiement du FPS : à réception de l'avis, l'automobiliste aura trois mois pour régler le forfait. Au-delà, le forfait fait l'objet d'une majoration. Attention : le produit de cette majoration, contrairement au FPS lui-même, ne sera pas affecté à la collectivité territoriale mais à l'État. En revanche, il est à nouveau bien précisé que « le produit de la redevance de stationnement et du forfait de post-stationnement, acquitté spontanément ou après émission d'un titre exécutoire, est reversé au comptable public assignataire de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte ayant institué la redevance ».

En matière de contentieux, l'ordonnance fixe les règles : tout recours contentieux doit obligatoirement se faire, en premier lieu, auprès de la collectivité (ou du syndicat mixte, ou du tiers contractant) ayant établi la redevance. Une fois que celle-ci a rendu sa décision, celle-ci pourra être contestée devant une « commission du contentieux du stationnement payant ». Cette commission, créée par une ordonnance du 23 janvier 2015, sera constituée de magistrats des tribunaux administratifs.

Précision importante enfin : si l'on parle bien, ici, de dépénalisation des amendes de stationnement (puisque jusqu'ici ces amendes étaient des amendes pénales), l'ordonnance prévoit en revanche que le recouvrement des FPS impayés restera du domaine pénal. Ceci, explique le ministère de l'Intérieur dans le rapport joint à l'ordonnance, « permet d'utiliser au maximum les outils existants et de minimiser le coût et le délai de mise en œuvre de la réforme ». Le recouvrement des FPS impayés ne sera donc pas effectué par la collectivité territoriale mais par « le comptable public désigné par arrêté du ministère du Budget ».

La dépénalisation du stationnement

Projet du réseau SEM/SPL Stationnement (Rouen, Valenciennes, Strasbourg, Roubaix, Reims, Angers, Troyes, Le Mans, Lyon, Rennes)

Les problématiques

Le paiement du stationnement

La mise en place d'une réduction du FPS* lors d'un paiement partiel de droit de stationnement implique :

- L'identification du véhicule stationné dès le paiement;
- L'acceptation de l'installation d'un marché secondaire des droits de stationnement et un niveau extrêmement conséquent de recours gracieux.

Vu l'essor des sites d'échanges, conseils sur internet, on peut s'attendre à un développement rapide d'un marché secondaire. Les coûts consécutifs aux recours pour réduction/annulation du FPS risquent alors de rapidement dépasser les surcoûts d'identification des véhicules.

·⇒ l'identification par la plaque minéralogique s'impose de par la complexité de la loi.

Les problématiques

Le contrôle

 La logique de contrôle/calcul du FPS prévu par la loi impose une assistance informatique pour valider l'application du FPS et calculer son montant.

·⇒ La mise à jour des PDA sera coûteuse et fonction du multiple du nombre d'agents verbalisateurs.

 Les agents verbalisateurs doivent être assermentés. Il n'y a donc pas de possibilité de remplacement au pied levé par de l'intérim par exemple.
 La pression de contrôle sera, dès lors, fonction du taux d'absentéisme et des congés.

Ce qui n'est pas satisfaisant pour obtenir un fort taux de paiement.

·⇒ La logique de contrôle par des agents verbalisateurs à pied doit être repensée.

Une solution cible:

Contrôle de stationnement



Un véhicule passe dans la rue et fillme les voitures en stationnement. Chaque voiture est ainsi positionnée dans l'espace et le temps.

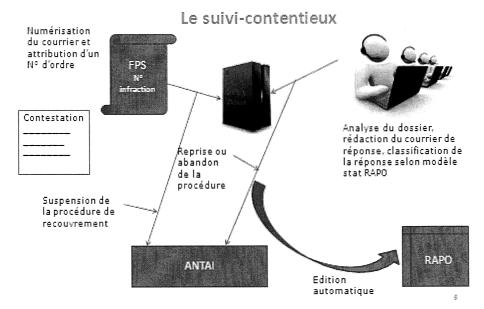
De retour à la base, les données sont transférées dans le serveur.



Le logiciel

- interprète les images;
- 2. détermine le numéro de plaque ;
- 3. vérifie si le véhicule est à jour du paiement ;
- propose à l'agent assermenté la photo du véhicule en infraction pour validation de l'interprétation.

Une solution cible:



Une solution cible:

L'équilibre financier

- Monter une DSP qui garantisse le versement d'une redevance fixe égale au niveau actuel du solde de la politique de stationnement
 - ⇒ Protéger les finances de la ville
- Mettre en place une redevance variable égale à 90% du compte de résultat analytique de la DSP
 - ⇒ fournir des moyens financiers supplémentaires

lettreducadre.fr P. Taithe 22 septembre 2014

La loi MAPTAM dépénalise (un peu) le stationnement payant

La loi MAPTAM a entamé la dépénalisation du stationnement payant sur voirie. Le changement de règle a des conséquences pratiques pour les collectivités territoriales et pourrait leur poser bien des problèmes.

L'article 62 de la loi dite MAPTAM commence ainsi : « L'article L.2213-6 (du CGCT) est complété par une phrase ainsi rédigée : Les modalités de la tarification et la gestion matérielle du stationnement des véhicules sur la voie publique sont régies par l'article L.2333-87 ». Même s'il n'en a pas l'air, le changement est spectaculaire!

Les pouvoirs de police du maire en matière de circulation et de stationnement étaient organisés par les articles L.2213-1 à L.2213-6 du CGCT. Ce dernier article servait de fondement textuel au stationnement payant sur voirie : même s'il n'était fait état que des permissions de voirie accordées par le maire, la jurisprudence se référait à cet article pour valider le stationnement payant sur voirie.

Vers une vraie politique intercommunale de stationnement

Dorénavant, il est renvoyé à l'article L.2333-87 du CGCT et aux pouvoirs du conseil municipal ou de l'AOTU (autorité organisatrice des transports urbains) en la matière, en lieu et place de ceux du maire. Les avancées sont importantes, car elles permettent une **vraie politique du déplacement au niveau intercommunal**, en ce compris le stationnement payant sur voirie intégré dans la mobilité globale.

Le nouvel article L.2333-87, inclus dans la section dite « redevance de stationnement des véhicules sur voirie » dispose : « Sans préjudice de l'application des articles L.2213-2 et L.2512-14, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'EPCI ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation des transports urbains, lorsqu'il y est autorisé par ses statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II de l'article L.5211-5, peut instituer une redevance de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains, s'il existe. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis de cette dernière est requis. Si elle ne s'est pas prononcée dans un délai d'un mois à compter de sa saisine, cet avis est réputé favorable ».

Le maire conserve ses pouvoirs de police générale, comme pour le stationnement gênant ou dangereux ou le stationnement en zone bleue ou sur les zones de livraison (puisque le texte ne parle que de stationnement payant) dans le cadre de l'article L.2213-2 du CGCT, mais le stationnement payant sur voirie lui échappe au profit du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'EPCI.

Une nouveauté qui pose questions

Ce changement entraîne un certain nombre d'observations ou d'interrogations :

- un service public semble avoir été créé. Il est dommage que cela n'apparaisse pas de manière expresse;
- on peut s'interroger sur la **nature juridique de ce service public** : administratif ou industriel et commercial? A priori administratif, compte tenu de son mode de fonctionnement et de son objet en principe non commerciaux :
- l'EPCI peut s'avérer compétent, ce qui est une bonne chose et permet de prévoir des politiques plus générales et globales de déplacement et de stationnement. Mais est-il compétent seulement sur la voirie communautaire qui lui a été transférée, ou sur l'ensemble des voies? En principe, l'EPCI pourra instituer du stationnement payant sur des voies qu'il ne gère pas ;

- dans quel cas le domaine ne relève pas de l'EPCI au sens de cet article? Lorsqu'une collectivité ne lui a pas transmis sa voirie, ou par exemple lorsque la route dépend du département? Quid en cas de refus de la collectivité, l'EPCI peut-il passer outre?

Questions d'argent

Autres questions, financières celles-là:

- qui bénéficie des recettes du stationnement payant? L'EPCI en tant que « prescripteur » du stationnement payant ou la collectivité propriétaire? La question est déterminante et non résolue de manière claire. On relève plus loin dans le même article : « Dans le cas particulier de la métropole de Lyon, les communes situées sur son territoire reversent le produit des forfaits de post-stationnement à la métropole de Lyon, déduction faite des coûts relatifs à la mise en œuvre de ces forfaits ». Voilà qui inciterait à considérer a contrario que la commune perçoit le paiement et le post-paiement, alors même que l'AOTU traite des déplacements ;
- la redevance de stationnement s'analyse en principe comme une redevance pour occupation du domaine public « de propriété », et non comme une redevance pour service rendu, ce qui, en théorie, n'empêche pas l'existence d'un service public;
- la redevance de stationnement et le post-paiement sont-ils soumis à TVA, comme cela est le cas pour le stationnement hors voirie en ouvrages (SPIC)? La réponse est normalement négative, ainsi qu'il en ressort a contrario des travaux préparatoires de la loi Maptam, ce régime de droit public excluant en principe la TVA.

Quel statut pour le post-paiement?

Le nouvel article L.2333-87 poursuit dans sa nouvelle version : « La délibération institutive établit :

- le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance, applicable lorsque la redevance correspondant à la totalité de la période de stationnement est réglée par le conducteur du véhicule dès le début du stationnement :
- le tarif du forfait de post-stationnement, applicable lorsque la redevance correspondant à la totalité de la période de stationnement n'est pas réglée dès le début du stationnement ou est insuffisamment réglée. Son montant ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement prévue, hors dispositifs d'abonnement, par le barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur dans la zone considérée ».

Il résulte de ces dispositions que le législateur n'a pas voulu faire du post-paiement une sanction administrative, sans doute pour éviter certaines lourdeurs, comme le fait que l'intéressé soit à même de s'exprimer avant le prononcé de la sanction. Le post-paiement constitue donc un paiement a posteriori, mais un paiement avant tout. C'est sans doute dommage dès lors que, comme le montre le professeur Petit, rien n'empêchait l'édiction d'une sanction administrative.

Le système qui cherche à faire du post-paiement une modalité de paiement en est biaisé, dès lors qu'il est difficile de prévoir une sanction administrative élevée. C'est ce qui a conduit le législateur à considérer à propos du post-paiement que « son montant ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement prévue, hors dispositifs d'abonnement, par le barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur dans la zone considérée ».

Faut-il passer à une amende contractuelle?

Cette disposition est difficile à interpréter. Est-ce à dire que, par exemple pour un tarif de 2 € de l'heure pour deux heures maximum, le post-paiement ne pourra être que de 4 € ? Si cela était, la réforme perdrait beaucoup de son intérêt, dès lors qu'elle a notamment été établie pour se substituer à l'amende de police de 17 €, considérée comme trop faible et insuffisamment incitative au respect du stationnement payant sur voirie, dans les grandes villes. Parallèlement, elle pourrait être plus faible dans les plus petites villes, où l'amende pouvait être disproportionnée par rapport au taux horaire.

Le passage à une « amende contractuelle » n'aurait guère d'efficacité. Il faudrait alors, par exemple, prévoir une troisième heure à 17 € ou 35 €, ce qui inciterait à la **rotation des véhicules**, pour pouvoir obtenir un post-paiement plus important, mais serait particulièrement élevé. Le même résultat pourrait être obtenu en prévoyant des tarifs à la journée de montants équivalents, mais ce dispositif irait contre la nécessaire rotation des véhicules prévue par la loi, comme on le verra ci-après. Il serait possible de mettre en œuvre des grilles de tarifs progressives, qui s'avéreraient dissuasives pour le stationnement de longue durée.

Cette situation risque de devenir un véritable point de blocage.

Quels critères pour fixer les tarifs?

Le nouvel article L.2333-87 prévoit que « le barème tarifaire de paiement immédiat est établi en vue de favoriser la fluidité de la circulation, la rotation du stationnement des véhicules sur voirie et l'utilisation des moyens de transport collectif ou respectueux de l'environnement. Il tient compte de l'ensemble des coûts nécessaires à la collecte du produit de la redevance de stationnement. Le barème tarifaire peut être modulé en fonction de la durée du stationnement, de la surface occupée par le véhicule ou de son impact sur la pollution atmosphérique. Il peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée, ainsi qu'une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers, dont les résidents. »

On retrouve certains des anciens motifs de police qui sous-tendaient le stationnement payant sur voirie, comme la rotation ou la fluidité de la circulation, ainsi que les possibilités de modalité des tarifs en fonction de la durée, de la pollution atmosphérique, de la taille du véhicule (ce qui n'était pas possible dans le cadre d'une mesure de police) et des tarifications spécifiques, notamment les résidents.

Si ces possibilités existaient auparavant dans leur majorité en matière de police notamment dans le cadre de la jurisprudence, il apparaît important de les inclure dans un texte législatif et de les inscrire dans le marbre, comme cela est fait.

La délégation de la verbalisation

Le nouvel article L.2333-87 poursuit :

« Le montant du forfait de post-stationnement dû, déduction faite, le cas échéant, du montant de la redevance de stationnement réglée dès le début du stationnement, est notifié par un avis de paiement délivré soit par son apposition sur le véhicule concerné par un agent assermenté de la commune, de l'EPCI, du syndicat mixte ou du tiers contractant désigné pour exercer cette mission, soit par envoi postal au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné effectué par un établissement public spécialisé de l'État ».

Si le post-paiement nous laisse un peu sur notre faim, cet alinéa permet la verbalisation « contractuelle » par des agents du délégataire ou du titulaire d'un marché public, dans un domaine qui ne relève plus de la police, ce qui permet sa délégation à un tiers privé. Il pourrait augmenter sensiblement le taux de respect du stationnement payant sur voirie, le délégataire pouvant être intéressé aux résultats. Il faudra réfléchir sur le fait de l'intéresser au post-paiement, ce qui risque d'entraîner un zèle intempestif de la part du délégataire.

Qui va garder l'argent?

Le même article prévoit que le produit de la redevance de stationnement des véhicules sur voirie peut faire partie des « recettes non fiscales de la section de fonctionnement », conformément à l'article L.2331-4 du CGCT, ce qui semble aller dans le sens de la récolte au profit du comptable public.

On peut s'interroger sur la possibilité pour le délégataire de conserver les sommes qu'il a récoltées sur voirie ou s'il doit les remettre à la Trésorerie dans le cadre d'une régie de recettes, quitte à ce qu'un pourcentage lui soit réservé, comme on le voit actuellement dans certaines conventions globales du stationnement sur voirie et en ouvrages.

Le nouvel article L.2333-87 entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2016, ce qui laissera du temps aux collectivités pour se préparer à ce véritable bouleversement, et à l'État pour créer les nouvelles juridictions administratives, destinées à connaître ce contentieux de masse. En conclusion, le stationnement attend toujours son grand soir législatif! Il a eu une loi qu'il réclamait depuis longtemps. La loi Maptam répond à ce souci, sans remettre les notions à plat, comme notamment le service public du stationnement et toutes ses conséquences, en posant de nombreuses interrogations qui ne seront souvent pas faciles à résoudre et qui pourront trouver réponse, on l'espère, dans le cadre des décrets d'application ou dans un texte complémentaire.

gart.org Juin 2014

La décentralisation du stationnement payant sur voirie

a réforme de l'organisation du stationnement payant sur voirie entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

Adopté dans le cadre de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), ce nouveau dispositif participera au développement de politiques locales de mobilité ambitieuses puisqu'il offrira aux collectivités territoriales la possibilité de mieux gérer les flux automobiles, et de résoudre une bonne partie des dysfonctionnements du système actuel.

DÉPASSER LA LOGIQUE DE LA SANCTION PÉNALE

Le stationnement doit-il être considéré comme un élément à part entière des politiques de déplacements ou bien comme un composant des décisions prises par l'autorité de police pour assurer l'ordre public ? En d'autres termes, un automobiliste se transforme-t-il en délinquant dès lors qu'il ne paie pas son stationnement? A l'heure de l'avenement des autorités organisatrices de la mobilité, la logique de sanction pénale encadrant le stationnement payant apparaît largement inadaptée. Elle est de plus inefficace puisque moins de 4 automobilistes sur 10 paient aujourd'hui leur stationnement. L'idée est donc de dépénaliser le non-paiement du stationnement afin de pouvoir l'inscrire dans les politiques de mobilité de la collectivité. Traduit en termes juridiques, cela revient à considérer le stationnement non plus comme résultant de l'exercice d'un pouvoir de police, mais comme une occupation du domaine public que l'automobiliste paiera en fonction de son utilisation.

LES PRINCIPES CLÉS DE LA RÉFORME

Les dispositions de cette réforme, inscrites aux articles 63 et 64 de la loi MAPTAM promulguée le 27 janvier 2014, consacrent la dépénalisation des règles relatives au défaut ou à l'insuffisance de paiement du stationnement. Concrètement, ne pas payer le tarif horaire du stationnement ne sera plus considéré comme une infraction pénale, avec pour conséquence la disparition de l'amende de 17 euros pour défaut ou insuffisance de paiement. Le conducteur aura désormais le choix entre s'acquitter immédiate-

ment de sa redevance de stationnement à l'horodateur, ou le faire plus tard, sous la forme d'un forfait de post-stationnement dont le montant ne pourra excéder celui de la durée maximale de stationnement (qui varie généralement entre 2 et 10 heures).

L'objectif principal de la réforme étant d'améliorer la qualité de l'air et de rééquilibrer les parts modales en faveur des modes de transport alternatifs à l'utilisation individuelle de la voiture, le montant de la redevance de stationnement devra être fixé à ces fins.

La collectivité aura la possibilité d'augmenter progressivement le montant de la redevance avec la durée du stationnement, afin de lutter plus efficacement contre les voitures ventouses qui stationnent trop longtemps sur la voirie et empêchent une bonne rotation des véhicules. En ce sens, le prix pourra être fixé en fonction de la rareté des places disponibles. Cela signifie que le montant de la redevance pourra différer en fonction des territoires, et parfois même au sein d'une commune. En résumé, la réforme votée constituera une véritable politique publique décentralisée, d'autant plus que le produit financier sera utilisé exclusivement pour des projets locaux, à la différence du système en vigueur qui ne prévoit qu'un reversement partiel aux collectivités.

Lorsqu'un conducteur aura opté pour le paiement forfaitaire du stationnement, il stationnera son véhicule sans s'acquitter d'aucune somme à l'horodateur. Des agents assermentés seront alors chargés d'éditer un avis de paiement, indiquant précisément le montant forfaitaire redevable. Cet avis de paiement pourra être édité de manière dématérialisée, à l'instar de ce qui existe aujourd'hui suite au déploiement du PV électronique. L'avis de paiement ainsi édité sera apposé sur le pare-brise du véhicule ou transmis par

voie postale au propriétaire du véhicule. Chaque collectivité pourra, si elle le souhaite, confier la mission de délivrer ces avis de paiement à ses propres agents ou à une entreprise, par le biais d'une délégation de service ou d'un marché public. Dans ce deuxième cas, il convient de rappeler qu'il ne s'agirait bien évidemment pas d'une privatisation. En effet, de nombreux exemples de telles délégations existent pour d'autres services publics et démontrent que le travail des agents délégataires est encadré par un cahier des charges fixé par la collectivité. Les agents de contrôle, qu'ils appartiennent à une entité publique ou privée, continueront d'être assermentés comme c'est actuellement le cas.

Les droits des automobilistes se verront renforcés puisqu'ils disposeront de plusieurs voies de recours pour contester le bien-fondé d'un forfait de post-stationnement. Un premier recours, qui fait partie de la catégorie des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO), devra être porté devant la collectivité ou l'entreprise dont dépend l'agent ayant établi l'avis de paiement du forfait contesté. En cas d'échec de cette première requête, l'automobiliste pourra saisir le juge administratif. Afin de permettre une gestion

efficace des contestations, la réforme prévoit la création d'une juridiction spécialisée dans le traitement de l'ensemble des contentieux liés au nouveau dispositif. De ce fait, les requérants pourront s'affranchir de l'engorgement des tribunaux administratifs, ce qui leur assurera un traitement à la fois rapide et précis de leur dossier par des magistrats spécialisés.

Enfin, la remise à plat des politiques de stationnement sera l'occasion de proposer le déploiement de solutions dématérialisées de paiement du stationnement afin d'offrir un meilleur service aux automobilistes.

LES ÉTAPES CLÉS JUSQU'EN 2016

A compter du 1^{er} janvier 2016, toutes les collectivités devront avoir construit un dispositif fonctionnel permettant la mise en œuvre de la réforme du stationnement. D'ici là, de nombreux travaux devront être menés pour aboutir à cet objectif ambitieux.

Les impacts de la réforme sont multiples et nécessitent des réflexions croisées sur des thématiques aussi variées que la tarification du stationnement,

→ Les principes clés de la réforme du stationnement

Caractère juridique du stationnement payant sur voirie	Redevance domaniale	
Tarification du stationnement	Montants de la redevance horaire et du forfait de post-stationnement fixés par la collectivité	
Modalités de paiement	Paiement spontané dès le début du stationnement <u>ou</u> Paiement ultérieur par acquittement d'un forfait de post-stationnement	
Défaut ou insuffisance de paiement du stationnement	Dépénalisation des règles relatives au défaut ou à l'insuffisance de paiement du stationnement Disparition de l'amende nationale de 17 € et établissement d'un forfait de post-stationnement	
Contrôle du respect des règles de stationnement	Déconnexion entre contrôle et exercice d'un pouvoir de police Contrôle exercé par la collectivité avec la posssibilité de déléguer cette mission à un prestataire extérieur Contrôle réalisé par des agents assermentés	

l'organisation du contrôle, le processus de recouvrement des nouveaux forfaits de post-stationnement, l'équipement des horodateurs installés sur la voie publique, ou la gestion des contestations. Parmi ces thématiques, certaines nécessitent des dispositions réglementaires qui pourront être prises uniquement par l'État. D'autres, intrinsèquement liées à la gouvernance locale des collectivités, relèvent de la répartition des compétences entre communes et intercommunalité au sein d'un même territoire.

Les collectivités devront tout d'abord décider à quel échelon sera exercé le pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement. Dans chaque intercommunalité, si aucun maire ne s'oppose formellement au transfert de ce pouvoir de police, le président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) compétent en matière de voirie se verra attribuer la compétence de définir les emplacements où le stationnement sera réglementé. Dans le cas contraire, les maires conserveront cette prérogative. Par ailleurs, les communes devront choisir si elles souhaitent fixer elles-mêmes le tarif de la redevance de stationnement ou si elles préfèrent confier cette tâche à l'autorité organisatrice de la mobilité.

Les barèmes tarifaires du stationnement devront à ce titre être remodelés. Ils détermineront à la fois le montant à payer en cas de paiement spontané de la redevance, mais également le montant du forfait de

post-stationnement. De ce fait, un barème respectant les objectifs politiques assignés au stationnement, devra être institué. Ce barème tarifaire pourra également prévoir la mise en place de services d'abonnement destinés à de nouvelles catégories d'usagers (professionnels, deux roues motorisés,...), offrant ainsi une plus grande modularité.

Pour ce faire, il importe que le gouvernement publie rapidement les premiers décrets d'application de la réforme. Ces textes devront par exemple permettre de préciser les coûts induits par la mise en œuvre du recouvrement des forfaits de post-stationnement. De même, la possibilité permise par la loi de recourir à un comptable public spécifiquement désigné par le ministre du Budget pour recouvrir les forfaits de post-stationnement pour le compte des collectivités qui le souhaitent devra être précisément définie. L'État devra présenter aux collectivités un mode opératoire clair, indiquant les délais de recouvrement, les moda-lités d'articulation entre les services des collectivités et le comptable public, les coûts liés à cette mission,...

Avec ce nouveau dispositif, les communes et les intercommunalités disposeront désormais de leviers d'action visant à faire du stationnement un outil efficace au service d'un meilleur partage de la voirie, des politiques de mobilité durable et d'amélioration de la qualité de l'air.

A PROPOS DU GART

Le GART est une association d'élus fondée en 1980 qui agit en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à la voiture individuelle. En sa qualité d'acteur incontournable du monde de la mobilité, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents (autorités organisatrices de transport urbain, départemental et régional) et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.

Contact: Laurent Kestel, laurent.kestel@gart.org

antai.gouv.fr Consulté en septembre 2015

Qu'est-ce que la verbalisation électronique?

La verbalisation électronique est un dispositif qui permet de relever les infractions à la circulation routière, avec des appareils électroniques portables (PDA) ou des terminaux embarqués ou à l'aide de poste informatique. Les messages d'infraction enregistrés par ces équipements sont transmis directement au Centre national de traitement (CNT) de Rennes, lequel adresse un avis de contravention à la personne interceptée ou au titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule ayant fait l'objet d'une verbalisation, notamment dans le cas du stationnement.

L'ANTAI a développé le logiciel PVe et le met gratuitement à disposition des collectivités territoriales.

Il est à noter cependant que les collectivités territoriales sont libres d'acquérir, pour leurs terminaux, un autre logiciel auprès de prestataires dont la solution aura, au préalable, bénéficié d'une attestation de compatibilité délivrée par l'ANTAI. La liste des prestataires bénéficiant de cette attestation est disponible auprès de la préfecture.

Les collectivités doivent prendre en charge l'équipement de leurs agents en assistant personnel (PDA) ou en tout autre équipement électronique compatible.

L'Etat a souhaité inciter les collectivités à entrer dans le dispositif de verbalisation électronique en créant un fonds d'amorçage pour trois ans (du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2013). Ce fonds est destiné à aider les collectivités à acquérir les équipements nécessaires à la verbalisation électronique.

Les communes qui souhaitent mettre en œuvre le procès-verbal électronique pourront continuer à bénéficier du fonds d'amorçage jusqu'au 31 décembre 2015.

La loi de finances initiale pour 2014 prolonge en effet de deux ans cette aide financière de l'Etat qui permet aux collectivités territoriales d'acquérir les équipements électroniques de verbalisation.

Les principaux avantages pour les collectivités territoriales

Le risque d'erreur d'entrée des données de verbalisation est réduit. En effet, le logiciel de verbalisation électronique propose une assistance à la saisie et permet ainsi de fiabiliser la rédaction des procès-verbaux.

Les tâches administratives de suivi des contraventions, d'enregistrement des paiements ou de transmission des contestations à l'officier du ministère public (OMP) sont supprimées.

Les autres avantages sont :

- l'envoi à domicile de l'avis de contravention (pas de risque de perte ou de rature du timbre-amende);
- la diminution du taux de contestation (avis de contravention plus clair; assurance d'un traitement équitable de tous; documentation reçue à domicile);
- la mise à disposition des moyens de paiement modernes qui facilite le recouvrement au stade de l'amende forfaitaire et diminue les tâches de poursuites aux stades ultérieurs (par internet notamment).

lagazettedescommunes.com S. Benabed 1^{er} octobre 2015

Courrier resté lettre morte.

Réforme du stationnement : Manuel Valls confirme le report pour 2018

Lors des Rencontres nationales du transport public organisées à Lyon, le chef du gouvernement a confirmé le 1er octobre que la réforme attendue de décentralisation du stationnement serait reportée à 2018.

Ce qui était pressenti est désormais confirmé. La réforme de décentralisation et de dépénalisation du stationnement n'entrera pas en vigueur le 1^{er} octobre 2016 comme initialement prévu. En effet, le Premier ministre, Manuel Valls, en déplacement aux Rencontres nationales du transport public à Lyon, a confirmé ce 1^{er} octobre qu'il faudra attendre un peu plus longtemps que prévu pour la mise en place de la réforme : « En raison de l'important travail juridique et technique pour mettre cette organisation en œuvre, il ne sera pas possible de tenir l'échéance du 1^{er} octobre 2016. Le gouvernement proposera donc au Parlement de décaler l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018 », a-t-il annoncé.

Selon lui, « c'est la condition pour réussir la transition vers ce nouveau système. Ce délai doit permettre aux collectivités d'organiser cette réforme sur leur territoire pour que tous, nous soyons prêts au moment du basculement ». Le Premier ministre a cependant tenu à rassurer les élus présents en indiquant que « cette réforme est aujourd'hui bien engagée, et de manière irréversible ». Pas question, donc de revenir en arrière.

Des signes avant-coureurs – Cette annonce vient ainsi confirmer les informations révélées le 23 septembre dernier concernant un probable report. « Les systèmes informatiques de l'Agence nationale pour le traitement automatisé des infractions (Antai), et celui de la future juridiction administrative ne pourront pas être livrés avant octobre 2017. Nous voulons être prudents, il s'agit de gérer potentiellement des centaines de milliers de recours », avait ainsi indiqué Stéphane Rouvé, préfet nouvellement en charge de la mise en œuvre de la réforme au sein de MIDS, au quotidien.

Déjà, en juillet, dans un entretien à la Gazette, son prédécesseur, Jean-Michel Bérard, estimait implicitement qu'un report était inévitable. « Le principal risque n'est pas de prendre un délai supplémentaire pour préparer la réforme autant qu'il le faut mais de mettre en œuvre une réforme techniquement et juridiquement vulnérable dans un domaine où le contentieux sera potentiellement important » soulignait-il. La réforme, qui, aux termes de la loi métropole, devait entrer en vigueur au 1er janvier 2016, avait déjà été reportée au 1^{er} octobre 2016. Cet été, les perspectives d'un nouveau calendrier avait amené les grandes associations d'élus à exprimer leurs inquiétudes au Premier ministre dans un courrier particulièrement vindicatif.

localtis.info M. Boëdec 20 octobre 2015

La bible de la réforme du stationnement est parue

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) vient de publier un guide très complet de "recommandations à l'usage des collectivités territoriales sur la réforme du stationnement payant". Ce document est le fruit d'un travail d'un an avec des collectivités et associations d'élus.

Même si le Premier ministre, Manuel Valls, a annoncé vouloir proposer au Parlement de la reporter au 1er janvier 2018, c'est dès maintenant que les collectivités territoriales doivent s'approprier la réforme du stationnement. Telle est la recommandation phare du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema). Fort de son expertise technique, l'établissement public vient de publier un guide d'une centaine de pages indispensable aux élus. C'est en effet le premier du genre qui les aide à mettre en œuvre cette réforme. Et il a été réalisé en collaboration avec des associations d'élus dont l'Association des maires de France (AMF), l'Association des communautés urbaines de France (Acuf), l'Association des maires de grandes villes de France (AMGVF), le Groupement des autorités responsables de transport (Gart), la Fédération des entreprises publiques locales (EPL), mais aussi plusieurs villes et métropoles. Ce qui lui donne du crédit.

Un virage à préparer

Les grands principes de la réforme sont rappelés. Celle-ci donne "davantage de compétence aux collectivités locales pour mettre en œuvre un véritable service public du stationnement" incluant une stratégie en matière de tarification et une meilleure incitation au paiement. D'une organisation pénale identique partout, le système se décentralise et le caractère payant du stationnement se déconnecte du champ de la police municipale, pour devenir une question domaniale. Ce qui implique, une fois disparue l'amende pénale (17 euros), de "créer une redevance d'occupation du domaine public gérée de manière décentralisée". Et qui relèvera donc de la compétence du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI), ou bien encore du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité, s'il y est autorisé par ses statuts.

Fixer un barème tarifaire

Ce nouveau barème, que "les 800 collectivités ayant d'ores et déjà adopté le stationnement payant" vont devoir instituer, recouvre au moins deux éléments clés. Le premier est le montant de la redevance en question, dont les automobilistes s'acquitteront s'ils décident de payer immédiatement la totalité de leur période de stationnement. Le second est le montant du forfait de post-stationnement (FPS) qui, lui, "est exigible en cas de défaut ou d'insuffisance de paiement immédiat". Ce montant pourra être, comme avant la réforme, proche des 17 euros, pour moins bousculer les habitudes. Mais "la loi donnant aux collectivités la possibilité de déterminer les montants les mieux adaptés à leurs besoins, ce montant peut augmenter ou diminuer en fonction de la zone de stationnement". Et le conseiller d'Etat et ancien préfet Jean-Michel Bérard, chargé de piloter cette réforme du stationnement, glisse dans l'avant-propos du guide, que la réforme ne sera un succès que si, "indépendamment du montant du FPS fixé par chaque collectivité, l'usager de la voirie a conscience que la probabilité de devoir s'en acquitter est très élevée s'il ne fait pas le choix de payer sa redevance d'emblée".

Latitude raisonnable

Une nouvelle "latitude" est en tout cas laissée aux collectivités, avec des modulations tarifaires possibles en fonction de la durée du stationnement, de la surface occupée par le véhicule, de l'impact du véhicule en stationnement sur la pollution atmosphérique, etc. Des cas concrets de barèmes tarifaires, applicables par exemple aux zones destinées à accueillir les véhicules sur de plus longues durées, sont détaillés dans ce guide. Qui précise en outre qu'au-delà des catégories découlant directement de la loi, la jurisprudence Denoyez et Chorques (Conseil d'Etat, 1974) admet des discriminations entre usagers. Et autorise donc les collectivités à "créer des discriminations dès lors qu'une différence de situation appréciable objectivement et en rapport avec le service ou l'utilisation du domaine public concerné peut être justifiée". Mais "quel que soit son fondement, exigence législative, différence de situations appréciables ou considérations d'intérêt général (fondements pouvant se cumuler), la différence tarifaire mise en place par l'autorité administrative doit demeurer raisonnable et ne pas être disproportionnée dans son ampleur par rapport à l'avantage retiré du service effectivement rendu ou de l'usage du domaine public concerné".

Prévenir les polémiques

Pour circonscrire les polémiques attendues "sur le thème de l'automobiliste vache à lait", il est conseillé aux élus compétents de communiquer sur le choix qu'ils auront fait. Et ce dans les mois précédant l'entrée en vigueur de la réforme. Gestion des contestations, mise en œuvre de la surveillance du stationnement, recouvrement des recettes, missions éventuellement confiées à un tiers contractant (qui ne se justifie qu'une fois que la collectivité a recensé l'ensemble de ses besoins et contraintes)..., les chantiers ne manquent pas. Quelques règles à respecter : les recettes générées par le paiement immédiat du stationnement seront perçues par la collectivité ou l'EPCI. Elles abondent le budget général. Celles du FPS "sont affectées aux opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation".

Quid des équipements existants ?

Pour bien se préparer aux changements imposés, ce guide conseille aux collectivités de réaliser un diagnostic de leurs matériels, "afin de déterminer ceux qui supporteront une évolution et ceux qui devront être remplacés". Dispositifs de paiement, de surveillance, "seuls les systèmes qui permettent un paiement de la totalité de la durée dès le début du stationnement peuvent être conservés - les systèmes de décompte au temps qui passe ne sont plus compatibles". Dans tous les cas, la question se pose de savoir "quelle est la capacité de ces équipements à intégrer ces nouvelles fonctionnalités". Sur le sujet, nul catalogue possible : "il est du ressort de chaque collectivité ou opérateur de faire appel à ses fournisseurs pour connaître les possibilités d'évolution de sa base installée ou de lancer des appels d'offres en fonction des solutions ciblées".

Deux ans à venir

Le Cerema déconseille fortement de laisser traîner les choses : "Une réflexion circonstanciée est à engager le plus tôt possible sur la stratégie et les modalités d'organisation du stationnement payant [...] Plus tôt ces procédures auront été finalisées, plus la communication auprès des personnels des collectivités et des habitants sur l'application concrète de la réforme pourra être anticipée et donc maîtrisée." D'ici 2018, les collectivités ont donc tout intérêt à mettre à profit le temps qu'il reste en tâtant le terrain, en multipliant les devis, en évaluant les coûts, en jaugeant les moyens humains et techniques... Si elles souhaitent externaliser tout ou partie des prestations, cela s'anticipe. Les marchés de fournitures, leurs délais, sont aussi à prendre en compte. Sachant que les collectivités peuvent dès maintenant acquérir des matériels ou services complémentaires, "ou faire évoluer ceux qui sont en place" : "Elles peuvent le faire avant l'entrée en vigueur de la réforme en ayant pris soin de bien s'assurer que les évolutions seront, a minima, compatibles avec les exigences de la loi."

