

Décentralisation du stationnement payant sur voirie

Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales



GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT



AMF
ASSOCIATION DES MAIRES DE FRANCE
ET DES PRÉSIDENTS D'INTERCOMMUNALITÉ



COMMUNAUTÉS URBAINES
ET MÉTROPOLIS
DE FRANCE



*Maires
de grandes
villes*



FNMS
FÉDÉRATION NATIONALE DES
MÉTIERS DU STATIONNEMENT



FÉDÉRATION DES
epl
ENTREPRISES
PUBLIQUES LOCALES



Décentralisation du stationnement payant sur voirie

*Guide de recommandations à l'attention
des collectivités territoriales*

Octobre 2015

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée.

Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Objectif de l'ouvrage :

Adoptée dans le cadre de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), la décentralisation du stationnement payant sur voirie implique notamment la création d'une redevance d'occupation du domaine public gérée de manière décentralisée et la suppression de l'amende pénale forfaitaire de 17 €.

L'objectif de ce guide est de présenter aux collectivités territoriales des recommandations pour la mise en œuvre de cette réforme qui comporte de profondes évolutions des procédures administratives, aussi bien d'ordre juridique, technique, organisationnel, financier que réglementaire.

Cet ouvrage collectif a été réalisé en collaboration avec des associations d'élus, des représentants de la profession du stationnement et le Cerema.

Le travail de coordination de l'ouvrage a été assuré par Romain Cipolla (Gart) et Véronique Paput (Cerema Territoires et ville).

Remerciements

Ont contribué à la rédaction de cet ouvrage :

Romain Cipolla, Chloé Diamedo (Gart)

Florence Masson (AMF)

Éloïse Foucault (ACUF)

Thomas Jacoutot (AMGVF)

Christine Giraudon Charrier, Grégory Mascarau (Fédération des EPL)

Thierry Brusseau (FNMS)

Olivier Occhipinti (MIDS)

Véronique Paput (Cerema Territoires et ville)

Les auteurs expriment leur reconnaissance à tous les interlocuteurs sollicités dans le cadre de ce travail, et notamment :

Gérard André (Ville de Grenoble), Aude Sordoillet (Ville de Villefranche-sur-Saône), Thierry Lange (Ville de Paris), Catherine Evrard-Smagghé (Ville de Paris), Sandrine Le Bourhis (Nantes Métropole).

Les adhérents FNMS membres de la commission Stationnement et Mobilité.

L'ensemble des membres du comité technique de liaison de la mission interministérielle pour la décentralisation du stationnement.

Nous remercions également les relecteurs :

Cécile Duverney-Prêt (Ville de Grenoble), Olivier Asselin (Métropole européenne de Lille), Christiane Schadd (Ville d'Aurillac), Antoine Salsat (Ville de Bayonne), Marc Wittenberg (Ville de Bayonne), Marie Molino (GART), Tristan Guilloux (Cerema Territoires et ville), Daniel Lemoine (Cerema Territoires et ville).



SOMMAIRE

1	Présentation de la réforme	6
1.1	Les enjeux de la réforme	8
1.2	Principes de la réforme – Comparaisons avant-après	13
2	Modalités de fixation du barème tarifaire	20
2.1	Rappel des règles législatives et jurisprudentielles	22
2.2	Quels barèmes tarifaires de paiement immédiat mettre en place ?	30
3	Surveillance du stationnement et établissement des avis de paiement des FPS	34
3.1	Mise en œuvre de la surveillance	36
3.2	Établissement des avis de paiement des FPS	41
4	Gestion des contestations	52
4.1	Organisation du recours administratif préalable obligatoire (RAPO)	54
4.2	La commission du contentieux du stationnement payant	64
5	Recouvrement des recettes et aspects financiers	68
5.1	Les modalités d'encaissement et de recouvrement des recettes	70
5.2	Les modalités de répartition des recettes	72
6	Modalités d'externalisation de certaines missions	76
6.1	Les modalités de gestion contractuelle du stationnement sur voirie avant la réforme	78
6.2	Les missions issues de la décentralisation du stationnement pouvant être confiées à un tiers contractant	79
6.3	Critères pouvant déterminer le mode de gestion confié à un tiers contractant	80
7	Impacts sur les équipements et informations à fournir à l'utilisateur	82
7.1	Modalités d'information des automobilistes et mise à jour des équipements pour le paiement immédiat de la redevance	85
7.2	Services complémentaires : calcul et paiement du FPS	88
7.3	Nouveau logiciel sur PDA pour émettre les avis de paiement des FPS	89
7.4	Échanges de données entre ANTAI, DGFiP et collectivités	91
7.5	Modalités de conservation des données	91
7.6	La gestion des RAPO	92
8	Recommandations pour la mise en œuvre opérationnelle de la réforme	94
	Glossaire	98
	Annexes	100
	Table des matières	124

AVANT-PROPOS du Délégué de la mission interministérielle pour la décentralisation du stationnement (MIDS)

Depuis près d'un an, les partenaires de la réforme du stationnement payant ont travaillé collectivement à la rédaction du présent guide de recommandations. Leur confiance me vaut de présenter le sens de cette démarche au service de la décentralisation voulue par le législateur. Ce document est en effet l'outil, au sens premier du terme, indispensable aux élus comme aux administrateurs de l'État et des collectivités impliqués dans la mise en œuvre de ce projet complexe. Il peut aussi être une référence opportune pour nombre de nos concitoyens soucieux de l'évolution des règles qui régissent les droits et obligations de leur vie quotidienne.

La réforme adoptée en 2014 offre aux élus un outil nouveau et essentiel pour mener une véritable politique de mobilité durable, en prise avec la réalité locale et sociologique de leur agglomération. Elle doit leur permettre de remédier plus efficacement au double dysfonctionnement, particulièrement marqué dans notre pays, constitué par la saturation des centres-villes, dont la faiblesse notoire de l'offre de stationnement sur voirie est une conséquence, et par la réticence, c'est-à-dire la fraude, au paiement d'un tel stationnement, érigée en « sport national », dont l'importance concourt à l'aggravation de l'asphyxie urbaine. L'enjeu n'est donc pas anecdotique, mais de fond. La réforme doit être l'occasion de valoriser le civisme, dont le partage harmonieux de l'espace public constitue une manifestation concrète. Concourir à une mobilité durable est une forme de citoyenneté en action, tant du point de vue de l'automobiliste que de la collectivité chargée d'en définir le cadre.

Les collectivités ne sont pas seules impliquées. L'État et les professionnels du secteur, dont certains s'affirment comme des leaders mondiaux de leur branche, sont aussi directement concernés par ce futur dispositif, dont le succès repose sur une large concertation du fait de la variété des compétences mobilisées. Comme souvent, la cohérence sera le gage de l'efficacité. Tel est le maître mot du présent guide dans le prolongement de la démarche adoptée pour l'élaboration des textes législatifs et réglementaires publiés ces derniers mois.

Les rédacteurs de ce document ont eu à cœur de prendre en compte, autant que possible, la diversité des quelque 800 collectivités qui ont d'ores et déjà adopté le stationnement payant, en répertoriant un large éventail de solutions pratiques afin de leur permettre de retenir les plus adaptées à leur situation, qu'il s'agisse de leurs choix tarifaires, des procédures de notification d'avis de paiement, des outils du contrôle ou de la gestion des recours administratifs préalables.

Au-delà de ces recommandations, trois priorités me paraissent devoir inspirer les comportements dans la phase de mise en œuvre opérationnelle qui débute à présent.

La réforme ne sera un succès que si, indépendamment du montant du forfait de post-stationnement 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. Combien de réformes aussi importantes que justifiées sont restées lettres mortes faute du contrôle suffisant de leur respect ! Dans notre société, la pédagogie de la règle, le dialogue avec l'usager sont nécessaires, mais la crédibilité de l'organisation technique et humaine des contrôles à mettre en place l'est tout autant.

À cet égard, le volume d'affaires à gérer, de l'avis de paiement, au traitement des réclamations éventuelles, milite pour une rationalisation et une simplification des décisions et des méthodes à mettre en œuvre sur l'ensemble de la chaîne. La seconde priorité consiste donc à développer le recours aux outils informatiques et aux logiciels d'aide à la décision, associé à l'édiction de règles tarifaires aussi homogènes que possible pour garantir leur compréhension par l'automobiliste et l'efficacité de leur application par les agents en charge du contrôle. Ces choix doivent évidemment être adaptés aux enjeux de mobilité de la collectivité en cause et à la prise en compte des situations spécifiques pouvant exister et nécessitant l'intervention humaine.

La décentralisation de la responsabilité organisée par la réforme est la meilleure façon de répondre à cette diversité locale. Si le cadre juridique est unique, les pratiques mises en œuvre pourront varier substantiellement selon les collectivités, il importe donc que dans les mois précédant l'entrée en vigueur de la réforme, les élus compétents communiquent sur leurs choix spécifiques, tant pour en partager les objectifs que pour permettre aux usagers de s'approprier les nouvelles règles. C'est à cette condition qu'ils pourront prévenir ou circonscrire les polémiques récurrentes sur le thème de « l'automobiliste vache à lait ».

Je souhaite que le présent guide les y aide. Il le fera d'autant mieux s'il peut être enrichi au long des mois à venir par le partage de l'expérience des praticiens, qui après en avoir été les lecteurs, accepteront d'en devenir les contributeurs via le Centre national de la fonction publique territoriale. Par avance, je remercie ceux que leur militantisme pour promouvoir une conception durable de la mobilité conduira à s'associer à la démarche des auteurs de ce guide dont, à quelque entité qu'ils appartiennent, je me dois de saluer la compétence, l'engagement personnel et le pragmatisme.

La diffusion de ce document est le témoignage tangible du passage de l'étape de l'élaboration du cadre institutionnel et financier de la réforme, dont j'aurai assumé la coordination, à celle de sa déclinaison opérationnelle, autant dire du franchissement du point de « non-retour » de la réforme, justifiant ma transmission de témoin au préfet Stéphane Rouvé, jusqu'ici en charge de la seule conduite de projet des services de l'État. Pour lui, comme pour tous ceux à qui il incombe de relever le défi de la décentralisation du stationnement, nul doute que le présent guide sera un atout précieux pour y réussir.

Jean-Michel BÉRARD

Juillet 2015



FIAT

[Redacted license plate]

Clio

PAYANT

Présentation de la réforme

L'essentiel

Alors que la gestion du stationnement est l'élément clé des politiques de mobilité, on constate que le système actuel d'organisation et de fonctionnement du stationnement montre ses limites.

L'objectif de la réforme est de donner davantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en œuvre un véritable service public du stationnement incluant la définition de la stratégie en matière de tarification et une meilleure incitation au paiement par un renforcement de la surveillance. Pour cela, le système passe d'une organisation pénale identique sur l'ensemble du territoire à une organisation locale au moyen de la décentralisation et de la dépénalisation du stationnement payant sur voirie.

Pour ce faire, le caractère payant du stationnement est déconnecté du champ de la police municipale, mais devient une question domaniale. L'utilisateur ne s'acquitte plus d'un droit de stationnement institué par le maire, mais d'une redevance d'utilisation du domaine public relevant de la compétence du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité s'il y est autorisé par ses statuts.

Le maire ou le président de l'EPCI (en cas de transfert des pouvoirs de police du stationnement) demeure compétent pour déterminer par arrêté les lieux, les jours et les heures où le stationnement est réglementé.

L'amende pénale disparaît. La nature domaniale de la redevance permet de proposer à l'utilisateur le choix entre deux tarifs en fonction du moment où il s'en acquitte :

- soit au réel si le paiement est effectué dès le début du stationnement et pour toute sa durée ;
- soit un tarif forfaitaire, sous la forme d'un forfait de post-stationnement (FPS), dans le cas contraire. Un avis de paiement à régler dans les trois mois est alors notifié.

Pour contester le FPS, l'utilisateur doit, avant de saisir le juge, déposer un Recours administratif préalable obligatoire (RAPO) dans le mois qui suit l'émission du FPS auprès de l'autorité dont relève l'agent assermenté ayant établi l'avis de paiement.

Passé le délai de trois mois après notification du FPS, si ce dernier reste impayé, on passe alors en phase de recouvrement forcé des sommes dues par le biais de l'émission d'un titre exécutoire. Ce dernier mentionne le montant du forfait impayé et de la majoration due à l'État.

1.1 Les enjeux de la réforme

1.1.1 Les grands objectifs des politiques de stationnement

Le stationnement est déterminant au regard des enjeux en termes de déplacements, mais il ne se limite pas à cette fonction. Il est aussi décisif pour répondre aux objectifs assignés à l'espace public et à l'aménagement urbain par les politiques de mobilité, d'accessibilité et de cadre de vie.

Si le report modal est l'un des objectifs attendus, la politique de stationnement se doit aussi de permettre l'attractivité et le dynamisme des territoires, d'accompagner le développement des activités économiques, de concourir au maintien de la fonction résidentielle des centres-villes, et de s'inscrire dans un processus de valorisation et de partage de l'espace public, devenu précieux.

C'est aussi un outil de pilotage et de gestion qui agit sur des aspects économiques, environnementaux, ou encore sociaux au travers de sa mise en œuvre. C'est pourquoi la politique de stationnement ne doit pas s'envisager seulement à l'échelle du quartier, mais à celle de l'agglomération, voire s'insérer dans l'organisation des déplacements à l'échelle du bassin de mobilité.

1.1.2 Des politiques de stationnement complexes aux multiples enjeux

Pour harmoniser la vie de la cité et assurer la circulation des biens et des personnes, le stationnement doit être organisé et planifié.

Le stationnement est un sujet complexe qui ne répond pas aux mêmes logiques selon que l'on se place du point de vue de l'usager, de l' élu, des forces de l'ordre, ou encore de l'exploitant.

Une politique de stationnement consiste à définir et à gérer l'offre de stationnement, selon différents utilisateurs et différents types de véhicules et à la décliner en fonction de la diversité des secteurs de l'agglomération et de la qualité de la desserte en transports collectifs.

La complexité du stationnement relève tout d'abord de la multiplicité des besoins: a-t-on besoin de stationner dans le cadre de son travail? Pour effectuer ses achats? Pour pratiquer des loisirs? Pour être près de son domicile? Ou tout simplement pour « ranger » son véhicule lorsque l'on ne s'en sert pas?

Le stationnement doit également intégrer la diversité des usagers, car les politiques de stationnement doivent s'adresser à tous: aussi bien les cyclistes, usagers de deux-roues motorisés, personnes à mobilité réduite, résidents, livreurs, que les professionnels mobiles. Elles doivent également prendre en compte les piétons en leur assurant un cadre de vie agréable et proposer une offre adaptée pour les autres services à la mobilité comme l'autopartage et le covoiturage.

Dans le même temps, cette complexité porte également sur la variété de l'offre existante et sur la pluralité des acteurs concernés, qu'ils soient publics ou privés.

L'offre proposée aux automobilistes peut en effet se différencier à plusieurs niveaux:

- le **stationnement public**, qui relève généralement de la compétence des collectivités territoriales, et le **stationnement privé**, sur lequel les autorités locales disposent de peu de moyens de régulation via les normes prescrites dans l'article 12 des plans locaux d'urbanisme;
- le **stationnement sur voirie**, qu'il soit réglementé ou non, qui reste fortement marqué par des questions d'occupation de l'espace public, et le **stationnement en parc** (en ouvrage ou en enclos).

Les principes régissant l'offre, la réglementation et la tarification mises en place sur voirie et dans les parcs sont alors à coordonner pour donner une vision claire des catégories d'usagers auxquelles ces offres respectives s'adressent en priorité;

- le **stationnement dans les centres-villes**, qui conditionne l'accès à un lieu où convergent plusieurs catégories d'utilisateurs et peut s'avérer particulièrement contraint et porteur d'enjeux importants. Le **stationnement en périphérie**, par nature moins contraint en raison de la quantité d'espace disponible, qui est le lieu d'émergence d'objets spécifiques comme les parcs-relais qui permettent d'organiser le rabattement sur les transports collectifs ou la convergence de covoitureurs.

1.1.3 Cohérence avec les documents de planification

Si le stationnement est présenté depuis plusieurs décennies comme un outil stratégique de régulation des déplacements, il faut rappeler le rôle fédérateur et prescripteur des plans de déplacements urbains (PDU) en tant qu'outil de maîtrise de la politique de stationnement.

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (loi SRU) de 2000 a précisé le contenu des plans de déplacements urbains en matière de stationnement. Ces derniers fixent les objectifs généraux et les grandes orientations de la politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération. Ils doivent notamment prendre en compte le stationnement des personnes à mobilité réduite, des résidents, des taxis, et de certains professionnels mobiles pouvant bénéficier d'un droit de stationnement particulier.



Article L. 1214-2 du code des transports

Le plan de déplacements urbains vise à assurer [...] l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'utilisateurs, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » [...].

Sur les territoires concernés, le maire réglemente le stationnement en s'assurant qu'il soit compatible avec les prescriptions du PDU ou du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) tenant lieu de PDU.



Article L. 1214-5 du code des transports

Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier sont rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement prévues par le plan de déplacements urbains, dans les délais qu'il fixe.

1.1.4 Mesures d'accompagnement des politiques de stationnement

Connaître le stationnement sur son territoire: un préalable obligatoire

La réforme de décentralisation et de dépenalisation du stationnement payant sur voirie est aussi l'occasion, pour chaque collectivité, de faire un état des lieux détaillé du stationnement sur son territoire. Les politiques de stationnement ne peuvent se définir qu'en connaissant aussi précisément que possible l'offre existante, qu'elle soit publique ou privée. Le recueil de ces données permet aux collectivités d'apprécier les éventuelles marges de manœuvre à leur disposition. Analyser le comportement des usagers concourt également à cerner les besoins.

C'est à partir de ces éléments de diagnostic que l'on oriente la politique sur l'ensemble du territoire, en agissant sur l'offre, la réglementation, la tarification et la surveillance du stationnement à mettre en place. Puis, dans un second temps, que l'on en suit l'évolution.

Les observatoires du stationnement constituent, à ce titre, d'excellents outils d'évaluation et de connaissance du stationnement.

Renforcer la communication sur les politiques de stationnement pour une meilleure acceptabilité

La connaissance du stationnement permet aussi aux collectivités de disposer d'éléments factuels pour renforcer la communication autour de leurs choix en matière de stationnement. Cet aspect est trop souvent négligé, alors que seule une véritable démarche de communication et de concertation permet de sensibiliser la population, de la faire adhérer aux politiques de stationnement et d'encourager les changements de comportement.

Important

L'acceptabilité repose sur la concertation, l'information et la communication. Il faut donc expliquer les politiques de stationnement très en amont par :

- l'association d'un public le plus large possible lors des concertations pour avoir la garantie d'un projet partagé ;
- la restitution de données objectives, précises et quantifiées sur le stationnement favorisant l'émergence d'une culture du stationnement et mettant à mal les idées reçues ;
- l'explication des mesures et des résultats attendus pour faire partager les objectifs de la politique de stationnement.

Mieux partager l'espace public

L'orientation des politiques actuelles vise à réduire la facture énergétique notamment au travers de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte. Mieux intégrer le stationnement dans les politiques de mobilité durable converge vers cet objectif.

S'il faut accueillir les voitures en ville, car cette mission de service public répond à un vrai besoin, il ne faut pas le faire au détriment des autres usagers. C'est pourquoi les mesures visant à modérer l'usage de la voiture individuelle et à promouvoir les usages alternatifs tels que les véhicules partagés sont à encourager.

Les plans de stationnement n'ont pas vocation à bannir la voiture de la ville, mais à optimiser la circulation des personnes mobiles, en privilégiant notamment le stationnement hors voirie lorsque cela est opportun.

1.1.5 Vers une décentralisation et une dépénalisation du stationnement payant sur voirie

La part des usagers ne payant pas ou insuffisamment leur stationnement est estimée entre 60 et 70 %¹. Si les mesures constitutives des politiques de stationnement sont aujourd'hui bien connues, il apparaît assez clairement que leur efficacité peut encore être optimisée, notamment en améliorant le taux de rotation des véhicules sur voirie et le taux de respect du stationnement réglementé.

En une dizaine d'années, la réforme du régime juridique du stationnement sur voirie a fait l'objet de nombreuses réflexions depuis la proposition de loi Philip en 2004 jusqu'à la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, et la loi portant Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015.

Sur cette période, des évolutions ont eu lieu pour améliorer, sans le réformer, le dispositif des amendes de stationnement payant, avec en particulier l'augmentation du montant de l'amende de 11 à 17 € qui est intervenu en 2011, ainsi que la mise en place du procès-verbal électronique. Un compte d'affectation spécial (CAS) regroupant le produit des amendes de circulation routière et de stationnement a également été créé, avec une nouvelle clé de répartition des recettes entre l'État et les collectivités territoriales.

Éclaté entre différentes offres et de multiples acteurs, le stationnement public peine à faire système, ce qui met souvent à mal la cohérence et la lisibilité des politiques menées. L'un des objectifs de la décentralisation du stationnement payant est de donner plus de compétences aux collectivités territoriales dans la gestion des politiques de stationnement et de mettre à leur disposition un véritable outil stratégique au profit de la régulation des déplacements des déplacements.



Depuis les années 2000, le partage de l'espace public présente de nouveaux enjeux. Les autorités sont à présent dans l'obligation de prendre en compte certaines problématiques environnementales et sociales. Le principal objectif est alors de développer des alternatives à l'utilisation de la voiture et par la même occasion de réduire l'espace accordé au stationnement. Par ailleurs, la mise en place du principe de décentralisation et de dépénalisation apparaît pour beaucoup comme indispensable au bon fonctionnement des politiques de stationnement.

Rapport de la mission d'évaluation « des conséquences de la dépénalisation du stationnement » de juillet 2013

1. « Rapport de synthèse sur l'évolution du stationnement payant », juin 2005, réalisé par plusieurs inspections générales et le conseil général des ponts et chaussées.

1.1.6 Le nouveau cadre défini par la réforme

L'article 63 de la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 autorise le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité à instituer une redevance de stationnement.

Dès lors, si l'automobiliste ne paie pas ou ne paie que partiellement cette redevance lors du stationnement de son véhicule, il ne commet plus une infraction sanctionnée par une amende pénale de première classe, mais il doit acquitter un forfait de post-stationnement dont le montant est fixé par la commune ou le groupement de collectivités compétent en matière de stationnement. Ainsi, le montant du forfait peut s'adapter aux spécificités de chaque territoire.

Les effets conjugués du renforcement de la surveillance et de l'indexation du montant des forfaits fixé par les collectivités selon le contexte local devraient inciter à un paiement spontané plus important par les automobilistes et à une plus grande efficacité en termes de rotation des véhicules stationnés et de fluidité de la circulation automobile.

Le produit des forfaits de post-stationnement finance les opérations destinées à améliorer les transports collectifs ou respectueux de l'environnement et à la circulation routière, dans le respect des orientations inscrites dans les plans de déplacement urbains, lorsqu'ils existent. Cette disposition renforce les objectifs généraux de la réforme et fait du stationnement payant sur voirie un véritable levier du report modal et de la réduction de la circulation automobile.

Le législateur a souhaité que les équilibres financiers existant entre collectivités soient maintenus : les redevances payées dès le début du stationnement par les usagers sont conservées par les collectivités ayant établi le barème tarifaire et la répartition du produit des forfaits de post-stationnement entre communes et intercommunalités doit résulter d'accords locaux.

1.2 Les principes de la réforme – Comparaisons avant-après

L'institution du stationnement payant sur voirie est subordonnée au respect de certaines conditions. Relevant du pouvoir de police spéciale de la circulation et du stationnement du maire, c'est à ce dernier qu'il revient de réglementer les lieux de stationnement, de mettre en place également un « permis de stationner » payant. Ensuite, l'organe délibérant doit approuver ce « droit de stationner » et fixer son taux.

Avec cette loi MAPTAM, le régime juridique du stationnement payant sur voirie est largement modifié, en particulier en supprimant l'amende pénale en cas d'absence ou d'insuffisance de paiement. La date d'entrée en vigueur de la réforme, à la date d'édition du présent guide, est fixée au 1^{er} octobre 2016². Toutefois, **le Gouvernement va proposer au Parlement de la reporter au 1^{er} janvier 2018**, comme l'a annoncé le Premier ministre, lors des rencontres nationales du transport public le 1^{er} octobre 2015 à Lyon. Ce report, qui fait l'objet d'une disposition dans le projet de loi de finances pour 2016, permettra à l'ensemble des acteurs de se préparer dans les meilleures conditions à cette réforme importante.

Pour les communes et les intercommunalités concernées, cette réforme implique de revoir les conditions d'institution du stationnement payant sur voirie (compétences exercées, mise en place d'un service dédié, possibilité d'opter pour la dématérialisation, établissement d'un nouveau barème tarifaire, gestion précontentieuse, etc.).

1.2.1 Régime existant avant la date d'entrée en vigueur de la réforme

Conditions d'institution du stationnement payant sur la voie publique

Jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la réforme, deux modalités procédurales gouvernent l'institution du stationnement payant sur la voie publique.

En premier lieu, pour réglementer le stationnement, le maire exerce son pouvoir de police spéciale qui se matérialise par l'adoption d'un arrêté, conformément à l'article L. 2213-2 du CGCT.



Article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT)

Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :

- interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;
- réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ;
- réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles et aux véhicules bénéficiant du label « autopartage ».

Par la suite, et conformément à l'article L. 2213-6 du CGCT, « *le maire peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique et autres lieux publics, sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation et la liberté du commerce* ».

2. Article 77 de la loi portant Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), qui est venue modifier l'article 63 de la loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014.

Ensuite, le conseil municipal doit approuver le principe même du droit de stationnement et fixer son taux, conformément aux articles L. 2331-4, 8° et L.2333-87 du CGCT.



Article L. 2331-4, 8° du CGCT

Les recettes non fiscales de la section de fonctionnement peuvent comprendre [...] le produit des permis de stationnement et de location sur la voie publique, sur les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics.

Article L. 2333-87 du CGCT (*avant la date d'entrée en vigueur de la réforme*)

[...] Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétents pour l'organisation de la mobilité, lorsqu'il y est autorisé par ses statuts, peut établir sur des voies qu'il détermine 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 conforme de cette dernière est requis hors agglomération.

La délibération établit les tarifs applicables à chaque zone de stationnement payant.

Le tarif peut être modulé en fonction de la durée du stationnement. Il peut prévoir également une tranche gratuite pour une durée déterminée. L'acte instituant la redevance peut prévoir une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers, et notamment les résidents.

Le montant de ce droit de stationnement est établi en vue de favoriser la rotation des véhicules.

Le conseil municipal dispose d'une grande liberté pour fixer le montant du droit. Toutefois, il est souhaitable, dans la mesure du possible, d'établir un lien entre le montant du droit du stationnement sur voirie et celui de la redevance dans les parcs de stationnement lorsqu'ils existent.

Modalités de règlement du stationnement payant sur la voie publique

Comme tout acte réglementaire, les décisions de police du maire doivent être portées à la connaissance du public par affichage et publication. Aucun procès-verbal de contravention ne peut donc être dressé à défaut d'information et de signalisation sur le terrain.

Les droits de stationnement sont perçus par la collectivité. Dès lors que l'utilisateur ne s'acquitte pas du montant dû, il viole les règles posées par l'arrêté municipal régissant le stationnement et peut donc se voir dresser un procès-verbal par un agent de police municipale ou un agent de surveillance de la voie publique (ASVP), correspondant à une amende forfaitaire (contravention) de 17 €, éventuellement majorée.

Contentieux du stationnement payant

Il est possible de contester une amende forfaitaire ou une amende forfaitaire majorée, sous certaines conditions et dans le respect de procédures pénales précises.

Il s'agit de mettre en œuvre une procédure de réclamation. Elle s'effectue au moyen du formulaire adressé en accompagnement de l'avis de contravention envoyé au domicile (lorsque l'infraction est relevée via le procès-verbal électronique). Le formulaire est à envoyer à l'officier du ministère public près du tribunal de police dont l'adresse figure sur l'avis de contravention.

La requête n'est recevable qu'à la condition d'être adressée :

- par le contrevenant désigné sur l'avis de contravention (titulaire du certificat d'immatriculation : ex-carte grise, locataire ou acquéreur) ;
- et par lettre recommandée avec accusé de réception.

Enfin, la requête doit être déposée dans un délai de 45 jours à partir de la date d'envoi de l'avis de contravention. Ce délai est prorogé de 15 jours en cas de paiement électronique, soit 60 jours.

L'amende forfaitaire majorée peut également faire l'objet d'une réclamation, par lettre recommandée avec accusé de réception, auprès de l'officier du ministère public, dans les 30 jours suivant l'envoi de l'avis d'amende forfaitaire majorée.

Ces contestations sont traitées par l'officier du ministère public qui peut soit prononcer l'irrecevabilité de la demande, soit renoncer à toute poursuite et classer sans suite l'infraction, soit renvoyer l'affaire devant le juge de proximité. L'utilisateur peut, le cas échéant, saisir le juge de proximité.

Modalités de reversement du produit des amendes

Le produit des amendes de stationnement payant abonde le compte d'affectation spéciale (CAS) « contrôle de la circulation et du stationnement routiers », qui comprend également les recettes des autres types d'amendes de stationnement et une partie des recettes issues des amendes liées aux radars et radars automatiques. Après diverses minorations, le produit de ce CAS est réparti à hauteur de 47 % pour l'État et 53 % pour les collectivités locales.

C'est ensuite au comité des finances locales que revient la charge de répartir le produit entre les différentes collectivités. Cette répartition est proportionnelle au nombre de contraventions dressées l'année précédente sur le territoire de chacune des collectivités bénéficiaires de plus de 10 000 habitants.

Les attributions sont versées directement aux communes et groupements de plus de 10 000 habitants disposant de certaines compétences³, à la différence de leurs homologues de moins de 10 000 habitants qui reçoivent une part de ce produit via le conseil départemental, en fonction des projets et besoins identifiés.

1.2.2 Régime applicable à partir de la date d'entrée en vigueur de la réforme

Conditions d'institution du stationnement payant sur la voie publique

L'article 63 de la loi MAPTAM permet de clarifier la séparation (et donc les responsabilités afférentes) entre les pouvoirs du maire ou du président d'EPCI, d'une part, et ceux du conseil municipal ou de l'organe délibérant de la collectivité compétente en matière de mobilité, d'autre part.

Le maire demeure compétent pour déterminer les lieux, jours et heures où l'arrêt et le stationnement des véhicules sont réglementés eu égard aux exigences de la circulation. En cas de transfert du pouvoir de police à l'intercommunalité compétente en matière de voirie, ce rôle est exercé par le président de cet EPCI.

L'institution de la redevance de stationnement et du forfait de post-stationnement (FPS) associé, leurs tarifs et les conditions matérielles de gestion de ce service (maintien de l'apposition sur le véhicule des avis de paiement ou recours à l'envoi postal via l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), délégation à un prestataire extérieur des activités de surveillance et de collecte...) **relèvent de la compétence de l'organe délibérant de la commune ou du groupement de collectivités compétent en matière de mobilité.**

Le fondement juridique du stationnement payant sur voirie n'est donc plus lié à la compétence du maire d'octroyer des permis de stationnement sur voirie prévue par l'article L. 2213-6 du CGCT, mais résulte de l'article L. 2333-87 du CGCT prévoyant l'intervention de l'organe délibérant de la collectivité.

3. Aux termes de l'article R. 2334-10 du CGCT, il s'agit des groupements de collectivités compétents en matière de voirie, de transports en commun et de parcs de stationnement.

Il en résulte les conséquences suivantes :

1. Le transfert, conformément à l'article L. 5211-9-2 du CGCT⁴, des pouvoirs de police spéciale de la circulation et du stationnement, au président de l'EPCI compétent en matière de voirie n'a aucune incidence directe sur la compétence tarifaire qui demeure au conseil municipal. Cependant, s'il y a eu transfert de ces pouvoirs de police, c'est au président de l'EPCI que revient la mission de déterminer la réglementation applicable au stationnement, c'est-à-dire les lieux, jours et heures d'application.

Aussi, l'instauration des emplacements réservés et réglementés (lieux, heures, etc.) du stationnement sur la voie publique doit toujours être motivée par arrêté du maire (ou du président de l'EPCI en cas de transfert), dans un souci d'amélioration des conditions de circulation, et ce en lien avec le plan de déplacements urbains (PDU) lorsqu'il existe.

2. En application de l'article L. 2333-87 du CGCT, l'organe délibérant doit déterminer si les emplacements réglementés sont gratuits ou payants, et fixer le barème tarifaire de la redevance de stationnement applicable ainsi que le montant du forfait de post-stationnement, compatibles avec les dispositions du PDU lorsqu'il existe.

Cette compétence peut être exercée par le conseil municipal ou par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité, lorsque l'organe délibérant y a été autorisé par ses statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II. de l'article L. 5211-5 du CGCT.



Article L. 5211-5 II. du CGCT

[L']accord doit être exprimé par deux tiers au moins des conseils municipaux des communes intéressées représentant plus de la moitié de la population totale de celles-ci, ou par la moitié au moins des conseils municipaux des communes représentant les deux tiers de la population.

Lorsque la redevance s'applique sur une voie dont la gestion relève d'une autre collectivité, l'avis de cette dernière est requis. En l'absence de réponse dans le délai d'un mois, cet avis est réputé favorable.

Ainsi, une collectivité ne peut plus instituer une redevance de stationnement payant sans solliciter la collectivité en charge du domaine public. Par exemple, dans le cas où la commune reste compétente pour instaurer la redevance de stationnement, et où l'intercommunalité est en charge du domaine public (notamment métropoles, communautés urbaines...), l'intercommunalité doit être sollicitée pour avis avant l'institution de la redevance.

L'avis émis par la collectivité en charge du domaine public n'a toutefois qu'une valeur consultative : la collectivité en charge du stationnement payant est libre de ne pas suivre cet avis.

4. Modifié par l'article 43 de la loi MAPTAM du 27 janvier 2014.

Important

La loi ne précise pas selon quel formalisme doit être sollicité cet avis. Cependant, une collectivité en charge du stationnement payant qui serait dans l'incapacité de démontrer qu'elle a sollicité l'avis de la collectivité en charge du domaine public concernée créerait une fragilité juridique devant les contestations éventuelles, pouvant potentiellement remettre en cause l'ensemble des recettes générées par la redevance. **De ce fait, l'envoi d'un courrier recommandé avec accusé de réception semble la forme la plus sécurisante en matière de saisine.**

Toutefois, au-delà de cet aspect juridique, l'intérêt de cet avis est de créer les conditions d'un débat sur la politique du stationnement à une échelle intercommunale, qui est également le plus souvent l'échelle de référence pour les politiques de mobilité, dont le stationnement est un maillon essentiel : **cet avis crée une opportunité de dialogue et de coordination des politiques de mobilité, donc de stationnement, entre les collectivités concernées.**

La loi a laissé un délai d'un mois à la collectivité en charge du domaine public pour donner son avis. Afin de permettre l'analyse la plus sereine possible, il est toutefois recommandé d'associer celle-ci le plus en amont possible des réflexions.

3. À compter de la date d'entrée en vigueur de la réforme, l'amende pénale forfaitaire de 17 € applicable au stationnement payant sur voirie est supprimée, et les **communes, EPCI ou syndicats mixtes compétents, disposent de l'entière responsabilité de percevoir les recettes de la redevance de stationnement acquittée :**
- soit immédiatement par l'automobiliste dès le début de son stationnement ;
 - soit forfaitairement après le stationnement (d'où le nom de forfait de post-stationnement, qui remplace l'amende pénale actuelle), dans les trois mois suivant la date de notification de l'avis de paiement.

Important

Les contraventions relatives aux autres infractions au code de la route, concernant notamment les stationnements gênants, très gênants, dangereux, interdits ou abusifs sont maintenues.

Modalités de règlement du stationnement payant sur la voie publique

Les décisions de l'assemblée délibérante instaurant une zone de stationnement payant doivent être portées à la connaissance du public par affichage. Aucun avis de paiement du FPS ne peut être établi à défaut de signalisation.

Reprenant le mécanisme régissant le non-paiement des redevances domaniales ou le montant forfaitaire dû en cas de perte d'un ticket dans un parc de stationnement ou sur une autoroute à péage, le FPS correspond ainsi à une indemnisation de la collectivité en raison du non-paiement de l'intégralité de la redevance d'occupation de la voirie légalement due.

Le montant du forfait de post-stationnement peut être modulé et adapté aux situations et aux politiques locales de régulation du stationnement. La réforme confie aux collectivités, outre des gains économiques potentiellement substantiels, un instrument réglementaire efficace par son pouvoir d'incitation au paiement spontané.

Il y a donc coexistence d'un barème tarifaire lié au paiement immédiat (sectorisé ou non, modulable selon les catégories d'usagers, modulable dans le temps, etc.) et d'un forfait de post-stationnement, applicable en cas d'absence ou d'insuffisance de paiement (avec pour plafond le tarif de la redevance due pour la durée maximale de stationnement autorisée dans la zone considérée) – voir détails dans le chapitre 2.1.

Le titulaire du certificat d'immatriculation, le locataire lorsqu'il s'agit d'un véhicule de location en longue durée, ou l'acquéreur du véhicule dispose de trois mois pour s'acquitter de la totalité du FPS réclamé. Passé ce délai, un titre exécutoire est émis à son encontre, lui enjoignant de payer le FPS dû (produit reversé à la collectivité) majoré de 20 % avec un minimum de 50 euros (produit reversé au profit de l'État et affecté par loi de finances) – voir détails dans le chapitre 5.1.2.

Pour être pleinement efficace, la réforme nécessite un renforcement des politiques de surveillance du stationnement. À cette fin, plusieurs dispositifs législatifs ont été instaurés :

- les compétences et prérogatives des policiers municipaux, agents de surveillance de la voirie publique (ASVP) et agents de surveillance de la Ville de Paris ont été élargies afin de permettre à ces agents de pouvoir établir des avis de paiement du FPS ;
- outre les personnels précédemment cités, les avis de paiement peuvent aussi être établis par toute personne dès lors qu'elle répond aux conditions d'assermentation sans forcément participer à une mission de surveillance de la voirie ;
- la loi prévoit dorénavant la possibilité pour la commune de confier la mission de surveillance à un tiers contractant (prestation de service ou délégation de service public), selon les dispositions de l'article L. 2333-87 du CGCT.

Recours et contentieux du non-paiement du stationnement payant

Dans le délai d'un mois suivant la délivrance de l'avis de paiement, si le redevable du FPS entend contester cet avis, il doit exercer un recours administratif obligatoire préalable (RAPO) – cf. chapitre 4.1, auprès de l'entité dont relève l'agent ayant constaté l'absence ou l'insuffisance de paiement immédiat.

La collectivité ou le délégataire saisi dispose alors d'un mois pour répondre expressément à cette demande. L'absence de réponse vaut rejet implicite.

Le requérant a alors un mois supplémentaire pour saisir la juridiction administrative spécialisée, dénommée commission du contentieux du stationnement payant (CCSP), après s'être acquitté du montant du FPS réclamé auprès de la collectivité, du tiers contractant ou via les moyens de paiement proposés par l'ANTAI si l'avis de paiement du FPS a été envoyé par cette dernière par courrier – voir détails dans la partie 4.

Important

Il appartient dans l'année précédant l'entrée en vigueur de la réforme :

- au maire ou président de l'EPCI, par arrêté, de revoir éventuellement les modalités (lieux et horaires) de réglementation du stationnement sur voirie ;
- à l'organe délibérant compétent de définir :
 - le barème tarifaire qu'il souhaite mettre en œuvre, le cas échéant en divisant son territoire en plusieurs zones tarifaires, duquel découlera le tarif nominal de FPS applicable, en fonction notamment du degré de rotation attendu des véhicules et des objectifs de report modal,
 - le recours ou non à un tiers contractant (public ou privé), pour assurer les missions de gestion et de surveillance,
 - les modalités d'organisation des recours administratifs préalables en régie ou par délégation.

À toutes fins utiles, des modèles types d'arrêtés et de délibérations sont joints en annexe.

	AVANT LA RÉFORME	APRÈS LA RÉFORME
STATUT DU STATIONNEMENT PAYANT	<ul style="list-style-type: none"> • Droit lié à l'exercice d'un pouvoir de police. 	<ul style="list-style-type: none"> • Redevance d'occupation du domaine public.
CONTENU DE L'ARRÊTÉ DU MAIRE (OU DU PRÉSIDENT D'EPCI)	<ul style="list-style-type: none"> • Amplitude horaire, jours et zones sur lesquels le stationnement est payant. 	<ul style="list-style-type: none"> • Amplitude horaire, jours et zones sur lesquels le stationnement est réglementé.
CONTENU DE LA DÉLIBÉRATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT DE LA COLLECTIVITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Approbation du principe du droit de stationnement. • Fixation du montant du droit de stationnement. • Adoption de tarifications spécifiques (résidents, professionnels mobiles...). 	<ul style="list-style-type: none"> • Parmi les zones définies par l'arrêté, détermination des zones qui recevront du stationnement payant. • Fixation du barème tarifaire de la redevance en paiement immédiat et du montant du forfait de post-stationnement. • Adoption de tarifications spécifiques (résidents, professionnels mobiles...).
CONSÉQUENCES DE L'ABSENCE/INSUFFISANCE DE PAIEMENT DU STATIONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Violation d'un arrêté de police entraînant l'émission d'un procès-verbal (PV). • PV fixé à 17 € sur l'ensemble du territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Choix du paiement de la redevance sous une forme forfaitaire (forfait de post-stationnement). • Le montant du FPS peut varier selon les zones. • En cas d'insuffisance de paiement, le montant du FPS est minoré par la redevance déjà acquittée.
SURVEILLANCE DU STATIONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Par des agents assermentés de la collectivité (ASVP ou autres), polices municipale et nationale, gendarmerie... • Pas de délégation possible à un prestataire extérieur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Par des agents assermentés de la collectivité (ASVP ou autres), police municipale. • Possibilité de confier cette mission à un prestataire extérieur.
DÉLAIS DE PAIEMENT ET DE CONTESTATION DU PV ET DU FPS	<ul style="list-style-type: none"> • 45 jours pour payer (60 jours en cas de paiement électronique). • 45 jours pour contester auprès d'un Officier du ministère public (OMP). • Le paiement entraîne la reconnaissance de l'infraction. 	<ul style="list-style-type: none"> • 3 mois pour payer. • 1 mois pour déposer un recours auprès de l'autorité dont dépend l'agent ayant émis le FPS. • 1 mois pour contester la décision issue du RAPO auprès de la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP). • Le paiement ne ferme pas le droit au recours, mais est un préalable obligatoire au recours contentieux devant la CCSP.

WAVE

Modalités de fixation du barème tarifaire

L'essentiel

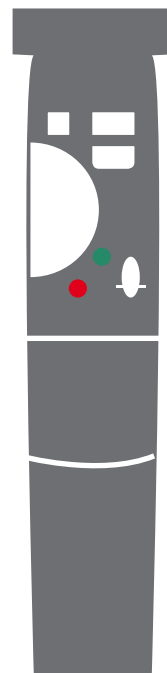
Le barème tarifaire sur voirie :

- est élaboré par le conseil municipal, ou par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité, s'il y est autorisé par ses statuts ;
- détermine le montant de la redevance dont les automobilistes doivent s'acquitter lorsqu'ils décident de payer immédiatement la totalité de leur période de stationnement ;
- détermine le montant du forfait de post-stationnement (FPS) exigible en cas de défaut ou d'insuffisance de paiement immédiat. Ce montant ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement dans la zone considérée (hors dispositifs d'abonnement) ;
- est établi de préférence en lien avec la tarification du stationnement dans les parcs ;
- peut varier en fonction des zones de stationnement ;
- doit prioritairement inciter les automobilistes à payer leur redevance dès le début de leur stationnement ;
- est amené à atteindre un montant suffisamment élevé en fin de période afin d'encourager la rotation des véhicules, de favoriser le report modal vers des modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de l'automobile, et de diminuer la congestion ;
- 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'utilisateurs, dont les résidents. Cependant, il est recommandé de définir un montant de forfait de post-stationnement unique dans chaque zone, et de ne pas recourir à des forfaits de post-stationnement spécifiques pour chaque type d'utilisateur ;
- peut être modulé afin d'inciter le redevable à payer rapidement le FPS réclamé, par le biais d'une minoration. Dans ce cas, la décision doit être prise par la collectivité compétente en veillant à ce que cette option n'aboutisse pas, in fine, à contrecarrer l'objet et les finalités poursuivis par la mise en place du stationnement payant.

Le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance est un élément essentiel pour assurer le bon fonctionnement du dispositif mis en place. Il doit, pour être pleinement efficace, prendre en compte les spécificités locales de pression sur le stationnement, de taux d'occupation des places, de rotation des véhicules, de typologie d'usagers et d'alternatives en termes de transports collectifs ou respectueux de l'environnement.

En effet, une zone de stationnement située dans un espace résidentiel ne devrait pas être soumise au même barème tarifaire qu'une zone où l'activité commerciale est très importante. C'est pourquoi il est primordial de bien délimiter les différentes zones de stationnement d'un territoire, en fonction des usages observés.

De plus, un barème tarifaire convenablement défini constitue un facteur déterminant de l'incitation au paiement immédiat de la redevance plutôt qu'à son acquittement a posteriori sous forme forfaitaire.



2.1 Rappel des règles législatives et jurisprudentielles

2.1.1 La nouvelle articulation entre l'arrêté de police réglementant le stationnement et la délibération fixant le barème tarifaire

Le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance de stationnement est élaboré par l'organe délibérant de la commune, ou de l'autorité organisatrice de la mobilité si celle-ci s'est vue transférer cette prérogative.

Il est applicable :

- sur tout ou partie des places que l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation et du stationnement a décidé de réglementer, selon la décision de la collectivité institutrice du barème. Cette dernière peut décider de diviser cet ensemble de places de stationnement en plusieurs zones de stationnement payant, soumises chacune à un barème tarifaire spécifique ;
- pendant les jours et durant la période quotidienne (continue ou interrompue par une pause méridienne par exemple) où le stationnement a été réglementé par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation et du stationnement. Lorsque cette dernière a également décidé de limiter la durée maximale de stationnement autorisée pendant la période quotidienne de stationnement payant, le barème tarifaire ne peut couvrir une plage horaire plus large que cette durée. Ainsi, là où la durée de stationnement est limitée à 2 heures, le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance doit être établi sur cette plage de 2 heures.

2.1.2 Objet et finalités de la délibération fixant le barème tarifaire

La loi MAPTAM a confirmé la possibilité d'instaurer une redevance de stationnement sur voirie des véhicules.

Celle-ci peut être acquittée :

- soit dès le début de son stationnement en fonction de son besoin et du tarif correspondant prévu par le barème applicable ;
- soit postérieurement à celui-ci (et dans la limite de trois mois) en acceptant le paiement d'un forfait de post-stationnement, dont le montant maximum ne peut excéder celui de la redevance exigible en cas de paiement immédiat de la durée maximale de stationnement.

Le FPS ne constitue donc pas une redevance distincte de celle acquittée immédiatement suivant le tarif prévu par le barème, mais son corollaire, dont l'ensemble fait l'objet d'une seule et même décision de la part de l'organe délibérant.

La loi confère ainsi deux rôles majeurs au barème tarifaire.

Tout d'abord, ce barème doit déterminer le montant dont les automobilistes doivent s'acquitter lorsqu'ils décident de payer spontanément la totalité de leur période de stationnement.

La loi précise explicitement que le barème tarifaire doit permettre « *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* ». En d'autres termes, la loi confie au barème tarifaire de la redevance de stationnement l'objectif de favoriser les politiques de mobilité durable, de limiter la congestion et de lutter contre le stationnement de véhicules « ventouses ».

Elle oriente donc explicitement les collectivités vers la fixation d'un barème tarifaire non linéaire, pouvant évoluer à la hausse en fin de période, afin de permettre une meilleure rotation de l'utilisation des places de stationnement sur voirie et favoriser le report modal vers les modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture (transports en commun, marche, vélo, autopartage...). La possibilité de moduler le barème tarifaire en fonction de la durée du stationnement est expressément prévue par la loi.

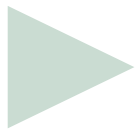
De plus, la loi a également prévu que le barème puisse faire l'objet de modulations à l'attention de certaines catégories d'usagers ou certains types de véhicules (véhicules « propres », véhicules de petites dimensions...). De ce fait, les barèmes « résidents », « artisans » et/ou « professions mobiles » existants peuvent être conservés.

Les modulations tarifaires relatives aux impacts des véhicules sur la pollution atmosphérique, par ailleurs juridiquement prévues à l'article L. 318-1 du code de la route, mais non encore appliquées à ce jour, sont également expressément prévues par le nouveau dispositif.



Article L. 318-1 du code de la route

Les véhicules à moteur font l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique. Les véhicules ainsi identifiés peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées.



Le barème tarifaire permet également de **déterminer le montant 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 ».

La loi vient encadrer le montant de ce forfait en indiquant qu'il « 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 ».

Ainsi, le **montant du forfait de post-stationnement ne peut dépasser le prix qu'un automobiliste paierait s'il décidait de payer immédiatement à l'horodateur l'intégralité de la durée maximale de stationnement autorisée**.

Par exemple, là où la durée de stationnement est limitée par l'autorité de police à 2 heures, le montant du forfait de post-stationnement ne peut dépasser le montant dû pour 2 heures de stationnement.

Cela encourage l'élaboration d'un barème tarifaire non strictement linéaire, pouvant consister, selon la zone considérée, à renchérir les dernières minutes de stationnement de façon à préserver la portée incitative du nouveau dispositif pour les usagers qui ne s'acquitteraient pas ou insuffisamment de la redevance dès le début du stationnement et seraient ainsi redevables du FPS.

Par ailleurs, **même si la loi permet théoriquement de définir un montant de forfait de post-stationnement spécifique pour chaque barème tarifaire applicable (résidents, artisans, véhicules à faibles émissions polluantes...), il est plutôt recommandé d'opter pour un montant de forfait de post-stationnement unique**.

Ce forfait de post-stationnement est alors applicable à l'ensemble des usagers qui n'ont pas payé leur stationnement, et ce quelle que soit leur « qualité » (résidents, artisans, véhicules à faibles émissions polluantes...). En effet, un résident qui n'a pas payé spontanément sa redevance selon le barème tarifaire « résidents » est alors considéré comme ayant décidé de ne pas profiter de l'avantage tarifaire que lui a octroyé la collectivité. Il est donc dans ce cas redevable du même forfait de post-stationnement que l'ensemble des usagers.

La fixation du barème tarifaire doit permettre d'internaliser « l'ensemble des coûts nécessaires à la collecte du produit de la redevance de stationnement ». Ainsi, les recettes de paiement immédiat du stationnement sont censées couvrir l'ensemble des coûts de collecte de la redevance, quelles que soient les modalités suivant lesquelles celle-ci est acquittée par les redevables.

2.1.3 Les conditions juridiques régissant les modulations tarifaires

Contrairement à une idée largement répandue, le principe d'égalité n'interdit pas, par nature, de créer des distinctions en matière tarifaire, mais vient en circonscrire le périmètre ou, plus précisément, les conditions dans lesquelles celles-ci peuvent être mises en œuvre par l'autorité publique.

La jurisprudence admet ainsi trois motifs, non cumulatifs, justifiant une discrimination :

- l'existence d'une loi ;
- une différence de situation appréciable objectivement ;
- un motif d'intérêt général.

5. CE 28 mars 1997 « Société Baxter et autres » ; CE 16 décembre 2013 « ESCOTA » à propos de la redevance domaniale autoroutière.

Explication juridique

Les conditions de mise en œuvre des modulations tarifaires précédemment évoquées méritent quelques précisions au regard des règles jurisprudentielles régissant le principe d'égalité.

En premier lieu, il convient de rappeler que, à l'instar de ce qui a été jugé par la juridiction administrative⁵, le nouvel article L. 2333-87 du CGCT n'impose pas aux collectivités de fixer des tarifs différents alors même que des situations différentes le justifieraient. Ainsi, un tarif identique peut être prévu pour toutes les heures durant lesquelles le stationnement payant est applicable ou pour toute personne en stationnement, qu'elle soit ou non résidente.

Cependant, dès lors qu'une discrimination tarifaire est décidée, la délibération doit respecter les règles posées par un arrêt du Conseil d'État « *Denoyez et Chorques* » du 10 mai 1974, qui a considéré que « *la fixation de tarifs différents applicables, pour un même service rendu, à diverses catégories d'usagers d'un service ou d'un ouvrage public implique, à moins qu'elle ne soit la conséquence nécessaire d'une loi, soit qu'il existe entre les usagers des différences de situation appréciables, soit qu'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage commande cette mesure* ».

L'application des principes jurisprudentiels aux nouvelles règles régissant le stationnement payant permet d'établir les modalités d'application du barème tarifaire.

Les catégories tarifaires envisageables

Les modulations peuvent découler du nouvel article L. 2333-87 ou résulter de différences de situations appréciables objectivement.

Le dernier alinéa du I de l'article L. 2333-87 du CGCT fonde ainsi expressément la possibilité de moduler le tarif pour quatre raisons qui constituent autant d'éléments juridiquement incontestables au contentieux suivant le principe posé par la décision « *Denoyez et Chorques* » précitée (cf. encart juridique ci-dessus).

Le barème tarifaire peut ainsi être modulé en fonction de :

- **La durée du stationnement**

À cet égard, la loi est venue préciser qu'une tranche gratuite pouvait être instituée pour déroger aux dispositions de l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP) imposant que, « *toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L1 [du CGPPP] donne lieu au paiement d'une redevance* ».

- **La surface occupée par le véhicule**

- **L'impact du véhicule en stationnement sur la pollution atmosphérique**

Cet impact peut résulter notamment, soit directement du véhicule lui-même (tarification spécifique fondée sur la catégorie d'émission polluante du véhicule), soit du jour où celui-ci est utilisé (tarification spécifique les jours de forte pollution), soit des modalités de son utilisation (cas du covoiturage par exemple). Quoi qu'il en soit, comme le rappellent les dispositions de l'article L. 318-1 du code de la route précédemment cité, la catégorisation tarifaire suppose que le véhicule concerné puisse être identifié de façon objective impliquant non seulement un signallement spécifique de ce dernier (par la délivrance d'un macaron à apposer ou l'inscription dans un fichier consultable notamment) à l'attention des agents de surveillance, mais aussi, en amont, l'existence d'un cadre réglementaire opposable aux usagers relevant de l'État (catégorie d'émission polluante, reconnaissance de l'autopartage...) et/ou de l'autorité locale (définition des modalités d'identification des véhicules concernés par la mesure tarifaire, information des jours de forte pollution engendrant une majoration tarifaire...).

- **La qualité de résident de la collectivité ayant instauré la redevance**

Comme dans l'hypothèse précédente, il incombe alors à cette collectivité de spécifier les modalités d'identification des véhicules concernés. Pour mémoire, la loi n° 2015-300 du 18 mars 2015 *visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement* impose de réserver la gratuité du stationnement à cette catégorie d'usagers.



Au-delà de ces catégories découlant directement de la loi, la jurisprudence « Denoyez et Chorques » autorise 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. L'attention des collectivités doit néanmoins être attirée sur les limites à « la catégorisation tarifaire ».

Explication juridique

Pour reconnaître l'existence d'une catégorie spécifique d'usagers, le juge administratif va en effet exiger que la différence soit suffisamment « *appréciable* » au regard du service public ou de l'ouvrage considéré⁶ ou, en matière domaniale, « *de l'avantage spécifique procuré par la jouissance privative du domaine public* »⁷.

Ainsi, une discrimination tarifaire doit correspondre à la finalité poursuivie par l'autorité qui l'instaure au regard :

a) Des conséquences réelles de la discrimination créée

Ont ainsi été considérés comme arbitraire et sans rapport avec l'objet prétendument recherché :

- la décision fixant des tarifs de pompes funèbres différents suivant que l'entreprise est ou non concessionnaire dans la commune, cela dans le but de faire échec au jeu normal de la concurrence⁸;
- un tarif de redevance domanial d'un montant hors de proportion avec les autres tarifs pratiqués dans le but de mettre fin à une occupation incompatible avec la destination du domaine public en lieu et place de la mise en œuvre des procédures légales prévues à cet effet⁹.

b) De la catégorie tarifaire créée

Bien que fondée sur des différences de situations objectives et réelles, une catégorie tarifaire ne peut être instaurée que si elle est en rapport avec les conditions d'exploitation du service public ou de l'utilisation du domaine public en cause. Ont par exemple été censurées, la décision d'une collectivité exonérant du paiement de la redevance pour ordures ménagères les personnes de plus de 70 ans¹⁰ ou celle prévoyant le paiement de la taxe d'épuration des eaux usées aux seules entreprises employant plus de 20 salariés¹¹.

Inversement, le juge administratif a validé la différence de situation existant entre les non-résidents d'une commune selon qu'ils exercent ou non une activité sur son territoire pour admettre l'instauration de tarifs préférentiels de stationnement au profit des premiers¹².

6. CE 14 mai 1974 « *Denoyez et Chorques* » précité; CE 13 octobre 1999 « *Compagnie Air France* »; CE Avis 24 juin 1993 « *TGV Nord* ».

7. CE 21 mars 2003 « *SIPPEREC* »; CE 1^{er} février 2012 « *SA RTE EDF Transport* ».

8. CE 9 octobre 1985 « *SA des pompes funèbres réunies* ».

9. CAA 28 novembre 1991, « *Prouvoyeur* », n°91NC00230.

10. CE 27 février 1999 « *Commune de Sassenay* ».

11. CE 6 janvier 1967 « *Ville d'Elbeuf* ».

12. CE 28 février 1996 « *Association "Le Vésinet sans parcmètres"* ».

Les motifs d'intérêt général pouvant justifier une discrimination tarifaire

Ceux-ci découlent pour l'essentiel des finalités assignées par le législateur à la future redevance de stationnement.

Comme précédemment exposé, le nouvel article L. 2333-87, éclairé par les travaux parlementaires, souligne la finalité incitative de la redevance et de son corollaire, le FPS, pour favoriser l'utilisation des moyens de transport collectifs ou respectueux de l'environnement au détriment de l'usage du véhicule individuel et de son stationnement sur voirie. De même, la prise en compte de l'ensemble des coûts nécessaires à la collecte de la redevance de stationnement (acquittée immédiatement ou sous la forme du FPS) est expressément soulignée comme un paramètre de détermination du barème tarifaire.

Compte tenu de ces objectifs, et eu égard aux précédents jurisprudentiels pour lesquels des justifications d'intérêt général ont été retenues pour admettre des différences tarifaires entre les usagers d'un même service public¹³, des modulations du tarif de la redevance de stationnement peuvent être envisagées pour faire supporter à l'usager « les externalités négatives¹⁴ » (incarné notamment par le principe « pollueur-payeur ») découlant des enjeux de mobilité et de développement durable.

Important

Le principe de bonne gestion des deniers publics et de maîtrise des finances publiques constitue également un motif d'intérêt général largement reconnu pouvant justifier, par exemple, **une minoration du montant du FPS**.

Ainsi, les usagers acquittant rapidement leur FPS, sans attendre sa notification par voie postale et, qui plus est, par des modes de paiement dématérialisés, participent bien à la satisfaction de cet objectif.

L'ampleur de la modulation tarifaire possible

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 rendu¹⁵ ou de l'usage du domaine public concerné¹⁶.

13. CE 13 octobre 1999 « *Compagnie Air France* » ; CE Avis 24 juin 1993 « *TGV Nord* » précités.

14. Suivant le propos tenu par J.-M. Sauvé en introduction du colloque du 16 décembre 2009, « Quelle tarification pour les services liés à l'usage d'infrastructures ».

15. Cf. notamment CE 13 octobre 1999 « *Compagnie Air France* » ; CE 22 juillet 2009 « *Compagnie des bateaux-mouches* ».

16. Cf. notamment CE 11 juillet 2007 « *Union des aéroports français* » ; CE 1^{er} février 2012 « *SA RTE EDF Transport* » ; CE 2 juillet 2014 « *Société Colt Technology Services* ».

Explication juridique

La collectivité doit pouvoir justifier à la fois des modalités de calcul des divers montants adoptés et de leurs montants unitaires, cela sous le contrôle du juge administratif.

➤ **S'agissant des modalités de calcul**, le juge, dans le cadre du contrôle normal portant sur l'erreur de droit, va vérifier que les différents paramètres pris en compte par l'administration dans l'établissement du barème tarifaire sont en rapport avec l'objet de la discrimination instituée.

Ici, cette appréciation ne devrait pas poser de difficultés particulières dans la mesure où, comme précédemment indiqué, le nouvel article L. 2333-87 fixe les différences de situations et/ou les motifs d'intérêt général sur lesquels la collectivité peut asseoir une tarification différente.

Tout au plus, on peut souligner qu'au regard de la jurisprudence rendue en matière de redevance domaniale dont procède la redevance de stationnement, les éléments tenant à la durée de l'occupation et aux divers avantages d'ordre matériels, économiques, environnementaux ou autres retirés par l'utilisateur de la voirie¹⁷ ou que celui-ci fait inversement supporter à la société en raison de son stationnement¹⁸, constituent des paramètres de modulation généralement retenus et validés par le juge.

➤ **S'agissant du montant unitaire des redevances composant le barème tarifaire, et notamment des dernières tranches horaires**, son contrôle par le juge va être doublement limité en raison, d'une part de l'obligation imposée au requérant de produire des éléments probants de contestation sous peine de rejet de sa demande¹⁹, d'autre part de l'erreur manifeste d'appréciation du montant retenu²⁰.

Ceci signifie que le juge ne va pas exiger une justification à l'euro près du montant unitaire de la redevance contestée par rapport aux coûts et objectifs recherchés par la collectivité, mais vérifier que l'écart tarifaire mis en place n'a pas une incidence disproportionnée au regard des objectifs poursuivis, mais aussi de l'intensité de l'atteinte portée à d'autres exigences juridiques impérieuses.

Ainsi, en ce qui concerne le cas de la modulation des tarifs applicables aux usagers du TGV, le Conseil d'État a précisé que « afin d'éviter de porter atteinte, sur les liaisons concernées, au principe d'égal accès de tous au service public, il soit imposé un écart maximum entre les tarifs de base particuliers et le tarif de base général²¹ ». De même, à propos de la redevance perçue par l'INSEE pour l'utilisation de sa base de données, le juge administratif a précisé que celle-ci « ne doit pas faire obstacle par son caractère excessif à l'activité concurrentielle d'autres opérateurs économiques (ou) conduire l'opérateur public à réaliser des profits d'un montant manifestement disproportionné²² ».

Si aucun écart ou amplitude tarifaire maximum au-delà de laquelle la censure serait automatiquement encourue ne peut être précisément indiqué, la jurisprudence fournit toutefois des éléments d'analyse permettant d'esquisser un barème tarifaire dont les taux unitaires doivent concilier le ou les objectifs recherchés par l'autorité compétente (rotation, incitation à la mobilité durable, financement de celle-ci...) avec le respect d'autres exigences juridiques (disproportion tarifaire sans rapport avec les objectifs recherchés et donc assimilable à un abus).

Ainsi, dans le cas de la tarification applicable au TGV, le Conseil d'État n'est pas venu imposer à la SNCF l'écart maximal admissible sur une liaison donnée entre le tarif le plus élevé et celui le moins cher²³, mais a validé un garde-fou technique fondé sur un nombre minimal (10 %) de billets à tarif réduit à vendre aux heures de pointe les fins de semaine²⁴, cela de façon à garantir un accès raisonnable à l'ensemble des usagers ferroviaires. La juridiction administrative a également admis la faculté pour la SNCF « de moduler ses tarifs dans le cadre d'offres publiques promotionnelles dont le bénéfice pour les usagers concernés est limité dans le temps²⁵ » alors même que l'écart de tarif entre l'utilisateur bénéficiant de l'offre promotionnelle et celui ayant acquitté le prix réglementé est très conséquent. De même, le juge écarte tout recours fondé sur la seule comparaison de tarifs applicables à des utilisations domaniales similaires au profit de la vérification des différents paramètres pris en compte dans la détermination de la redevance contestée²⁶.

17. Cf. notamment CE 11 juillet 2007 « Union des aéroports français » ; CE 1^{er} février 2012 « SA RTE EDF Transport » ; CE 2 juillet 2014 « Société Colt Technology Services ».

18. Cf. notamment CE 11 juillet 2007 « Union des aéroports français » ; CE 1^{er} février 2012 « SA RTE EDF Transport » ; CE 2 juillet 2014 « Société Colt Technology Services ».

19. CE 22 juillet 2009 « Compagnie des bateaux-mouches » ; CE 29 décembre 2014 « Société Bouygues Télécom » ; TA Lille, 19 juin 2001 « Groupement valenciennois de défense contre le stationnement payant abusif c/Cne de Valenciennes ».

20. CE 1^{er} février 2012 « SA RTE EDF Transport » ; CE 29 décembre 2014 « Société Bouygues Télécom ».

21. CE Avis 24 juin 1993 « TGV Nord ».

22. CE 24 juillet 2006 « CEGEDIM ».

23. Celui-ci se déduit des dispositions de l'arrêté du 16 décembre 2011 fixant les modalités d'application des articles 14 et 17 du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français autorisant sur une relation donnée un écart de 110 % entre le tarif de base général et le plein tarif réglementé et donc, in fine, l'établissement d'une grille dont l'ampleur tarifaire peut être de 210 %.

24. CE 10 octobre 2014 « Région Nord-Pas-de-Calais ».

25. CE 23 juillet 2014 « Association des voyageurs usagers des chemins de fer ».

26. CE 2 juillet 2014 « Société Colt Technology Services » précité relatif à la redevance fixée par la Ville de Paris pour l'utilisation de son domaine public par les opérateurs de télécommunication.

2.1.4 Les principes de construction du barème tarifaire

La construction du barème tarifaire de la future redevance de stationnement peut être différemment envisagée. Compte tenu de l'objet et de la finalité assignée par le législateur, deux paramètres principaux de modulation structurent la construction du barème :

- la durée de stationnement ;
- l'ensemble des éléments incitatifs concourant à limiter le stationnement sur voirie dans tout ou partie d'une commune (équipements et moyens de transports collectifs ou alternatifs à l'usage individuel du véhicule, capacité de stationnement hors voirie...).

Parallèlement, deux exigences juridiques doivent également être garanties : d'une part, la liberté d'aller et de venir avec son propre véhicule, et son corollaire, le droit de pouvoir le stationner ; d'autre part, la nécessité de maintenir l'accès le plus large possible à l'utilisation du domaine public.

Pour concilier ces deux séries d'exigences contradictoires, les paramètres de modulation structurant le barème tarifaire doivent être appréhendés de la façon suivante :

- s'agissant de la durée de stationnement payant, ce critère peut être divisé en deux périodes. La première permet de garantir la liberté d'aller et de venir avec son véhicule, tandis que la seconde, d'une durée nettement plus réduite, vise à limiter l'exercice de ce droit en raison de son incompatibilité avec les objectifs de mobilité durable défini localement.

Traduite en termes de taux unitaires, la première période pourrait correspondre à des montants correspondant à la valeur locative du domaine public utilisé au titre du droit normal de pouvoir stationner, qui se traduirait par le maintien de tarifs horaires déjà en vigueur avant la réforme.

La seconde comporterait des montants visant à rendre incompatible l'usage prolongé de la voirie au regard des autres usagers souhaitant stationner et qui en sont empêchés, et des conséquences économiques, financières et sociales induites par ce type de comportement sur la mise en œuvre de la politique de mobilité durable recherchée ;

- s'agissant de la finalité incitative à laquelle doivent tendre les taux compris dans la deuxième partie temporelle du barème, le principe de proportionnalité impose que leur montant demeure en rapport notamment avec les besoins financiers nécessaires à la collectivité pour gérer l'ensemble de la redevance de stationnement et mener à bien sa politique de mobilité durable, tout autant qu'avec l'incitation à déplacer réellement son véhicule.

Cette approche exclut un taux maximal dont le produit excéderait très largement les coûts de gestion de la redevance et les besoins financiers correspondant aux dépenses auxquelles doit être affecté le produit du FPS (article R. 2333-120-18 du CGCT) au risque d'être considéré comme abusif ou discriminatoire.

Par ailleurs, afin d'obtenir le meilleur fonctionnement de la zone de stationnement et d'éviter tout effet de report sur des places de stationnement interdit ou réservées à certaines catégories d'usagers, il est recommandé, **au moment de déterminer ce taux maximal**, de prendre en compte les autres règles applicables au stationnement dans le secteur (gênant, interdit...) ainsi que le montant de l'amende applicable en cas de non-respect.

Pour conclure, il convient d'indiquer que la minoration du tarif du FPS pouvant être instituée par la collectivité afin d'inciter les redevables à s'acquitter de leur dû dans un délai fixé par la collectivité ou avant l'envoi postal de l'avis de paiement, ne doit pas aboutir à annihiler l'objet et les finalités poursuivis par la mise en place du stationnement payant en instaurant une réduction trop importante. De plus, les collectivités souhaitant proposer une telle minoration doivent porter une attention particulière à son montant et à ses conditions d'application afin que cela ne soit pas perçu par les usagers comme une incitation indirecte à ne pas payer immédiatement la redevance de stationnement.

2.2 Quels barèmes tarifaires de paiement immédiat mettre en place ?

Au-delà des objectifs fixés par la loi et rappelés précédemment, **chaque barème tarifaire doit également être élaboré dans le but d'inciter un maximum d'automobilistes à payer immédiatement l'intégralité de leur stationnement**. Pour ce faire, le montant du forfait de post-stationnement joue un rôle tout aussi important que la fréquence de surveillance.

Ce montant doit être déterminé en fonction de la typologie du territoire et des spécificités de la zone de stationnement sur laquelle il s'applique. Il doit également atteindre une valeur suffisamment haute, relativement aux tarifs horaires pratiqués, afin d'encourager les automobilistes à payer leur stationnement immédiatement.

Les politiques de stationnement payant sur voirie s'articulent principalement autour de deux types de zones de stationnement :

- les zones denses subissant une pression importante sur le stationnement, en raison notamment des activités commerciales et culturelles de centre-ville. Sur ces secteurs, les stationnements de courte durée sont privilégiés afin de favoriser une bonne rotation ;
- les zones privilégiant le stationnement de longue durée, généralement situées en bordure du centre-ville et en périphérie.

La plupart des villes accueillant du stationnement payant différencient ces deux types de zones, à l'exception des métropoles où les zones de longue durée sont le plus souvent absentes et où l'on assiste à un découpage un peu plus fin de la zone dense.

Dans certaines villes, un troisième type de zonage est quelquefois créé, afin d'offrir des facilités de stationnement aux résidents au détriment des pendulaires. Ces espaces peuvent être utilisés en tant que zones tampons entre les deux typologies de zones précédentes, et ont pour ambition d'inciter les résidents à utiliser les transports en commun, la marche ou le vélo plutôt que leur voiture pour se déplacer, tout en limitant l'espace de stationnement disponible pour les pendulaires.

Ainsi, deux grandes familles de barèmes tarifaires peuvent être construites pour parvenir à une mise en œuvre efficace de la réforme :

- les barèmes applicables au sein des zones où la priorité consiste à limiter le stationnement sur une courte durée ;
- les barèmes adaptés au stationnement de moyenne ou longue durée variant de la demi-journée à la journée entière.

Afin de montrer que les objectifs visés par la réforme peuvent être atteints sans bouleverser outre mesure les équilibres tarifaires aujourd'hui en place, **les propositions exposées ci-dessous se basent sur une adaptation *a minima* des grilles tarifaires existant avant la réforme**.

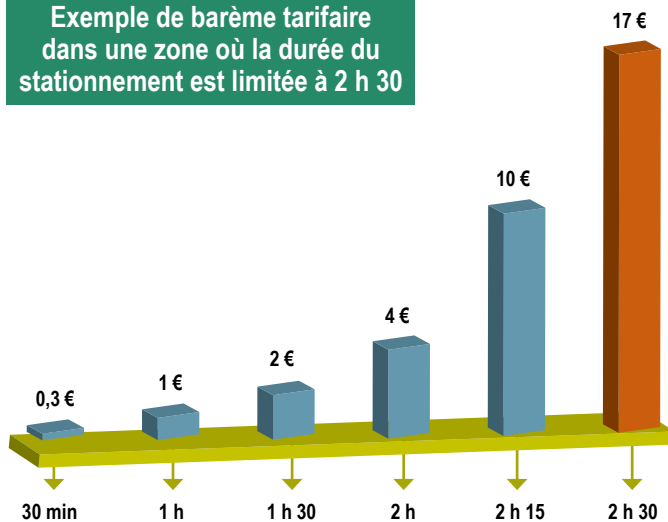
En outre, il ne s'agit pas ici de prétendre à l'exhaustivité, mais bien de montrer la diversité des barèmes pouvant être élaborés et la flexibilité offerte par la loi à ce sujet.

2.2.1 Les barèmes privilégiant les stationnements de courte durée

Ces barèmes se caractérisent par des durées de stationnement généralement limitées à 1 h 30 ou 2 heures. Afin de permettre la fixation d'un montant du forfait de post-stationnement suffisamment élevé pour permettre la rotation du stationnement et le report modal vers des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture, ils doivent se traduire par une augmentation conséquente du montant de la redevance dans les derniers instants de la période de stationnement.

En considérant par exemple le cas d'une collectivité où la durée maximale de stationnement est fixée avant la réforme à 2 heures, une première solution consiste à allonger cette durée de 30 minutes pour la porter à 2 h 30. Cette nouvelle demi-heure est alors chargée de supporter l'augmentation du montant de la redevance, en deux paliers, de sorte que les usagers soient incités à déplacer leur véhicule à partir de 2 heures de stationnement.

Exemple de barème tarifaire dans une zone où la durée du stationnement est limitée à 2 h 30



Pour les deux premières heures de stationnement, les tarifs en vigueur avant la réforme sont conservés à l'identique. Le stationnement coûte ainsi 4 € pour 2 heures de stationnement.

Pour la demi-heure supplémentaire, le montant de la redevance augmente progressivement de façon à atteindre un forfait de post-stationnement d'un montant de 17 €. Le stationnement coûte alors 10 € pour 2 h 15 et 17 € pour 2 h 30.

Ainsi, le principe consistant à encourager le départ des véhicules au bout de 2 heures est conservé.

Important

Dans cet exemple, le montant du forfait de post-stationnement a été volontairement fixé à 17 €, afin de présenter un barème tarifaire dont l'impact sur l'automobiliste est le même qu'avant la réforme.

La loi donne cependant aux collectivités la possibilité de déterminer les montants les mieux adaptés à leurs besoins, sans qu'il n'y ait aucune nécessité de conserver un lien avec le montant de l'amende à 17 €. Ce montant peut donc augmenter ou diminuer en fonction de la zone de stationnement. Pour illustrer cette latitude laissée aux collectivités, les montants des forfaits de post-stationnement présentés par la suite peuvent différer.

Toutefois, les montants des forfaits de post-stationnement choisis sont volontairement inférieurs au montant de l'amende de seconde classe exigible par exemple pour un stationnement gênant (35 €). Même si la loi n'impose pas un tel plafonnement, il est recommandé de ne pas fixer un montant de forfait de post-stationnement supérieur afin de ne pas engendrer d'effets de report indésirables.

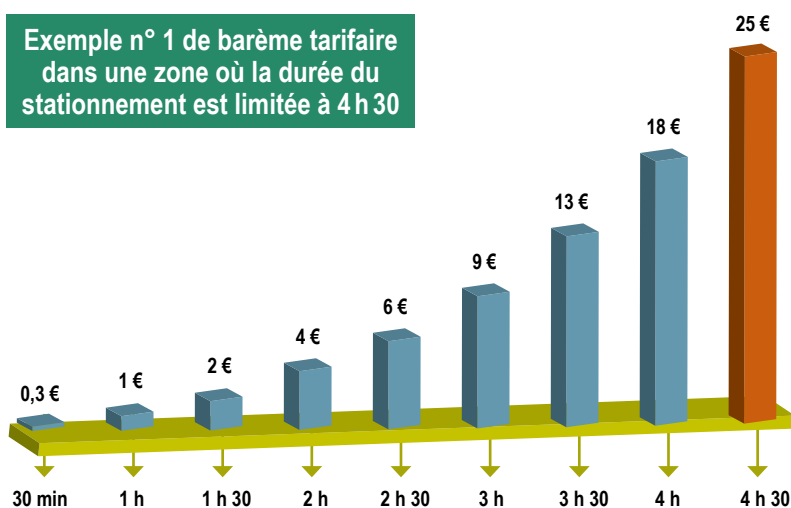
Même si les tarifs présentés ici peuvent être revus à la hausse ou à la baisse en fonction des spécificités de chaque territoire, une telle augmentation sur la dernière tranche horaire se justifie au regard de l'objectif de rotation du stationnement, de diminution de la congestion, et de report modal vers les modes de transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture.

Rappelons par ailleurs que ces barèmes tarifaires doivent également être déterminés en cohérence avec les tarifications des parcs de stationnement hors voirie présents dans ces zones, qui peuvent se voir confier, via une tarification adaptée, le rôle d'accueillir les stationnements de plus longue durée.

Pour autant, l'efficacité de la réforme dépend fortement de l'adéquation entre les capacités de surveillance et le nombre de périodes sur lesquelles un forfait de post-stationnement peut être facturé. En d'autres termes, sur une journée où le stationnement est réglementé sur une amplitude de 10 heures (9 h-19 h par exemple), il est recommandé de ne pas fixer à 2 heures la durée maximale de stationnement si les agents ne sont dans la capacité de surveiller chaque place qu'une fois par jour.

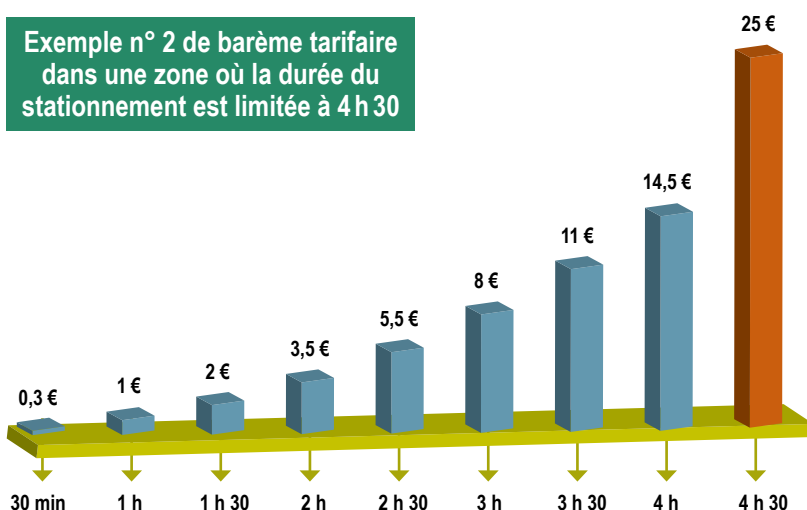
Le choix peut donc être fait de fixer la durée maximale de stationnement à une demi-journée.

Exemple n° 1 de barème tarifaire dans une zone où la durée du stationnement est limitée à 4 h 30



Dans ces cas-là, il est tout de même possible d'élaborer un barème tarifaire favorisant le stationnement de courte durée, en faisant augmenter progressivement le montant de la redevance sur les dernières heures, puis plus fortement sur la dernière demi-heure pour obtenir un montant du forfait de post-stationnement élevé. Ce montant permet de conserver un effet incitatif au paiement immédiat.

Exemple n° 2 de barème tarifaire dans une zone où la durée du stationnement est limitée à 4 h 30



Il est bien entendu possible de diminuer le coût du stationnement spontané en lissant davantage l'augmentation du tarif au cours des 4 premières heures, puis d'augmenter de manière plus marquée le tarif sur la dernière demi-heure, afin de conserver un effet incitatif au paiement immédiat.

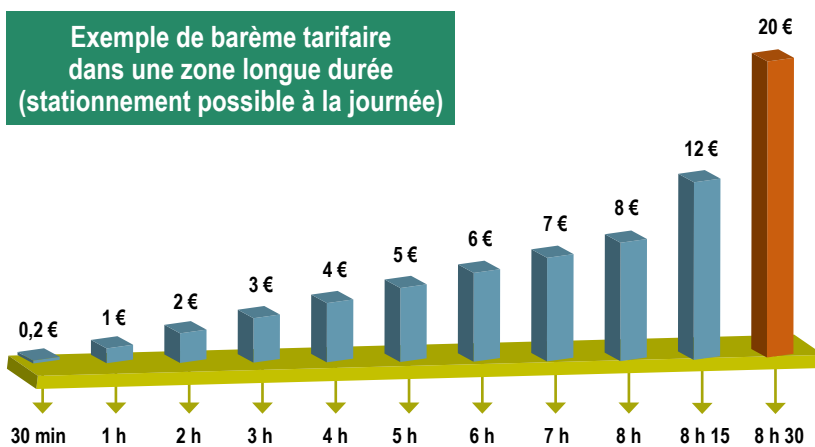
La différence entre ces deux types de barèmes tarifaires réside essentiellement dans leurs effets sur la durée du stationnement. En effet, cette dernière ne dépend pas seulement du montant du forfait de post-stationnement, mais aussi du degré de progressivité du tarif dans les dernières heures.

Rappelons que l'adéquation trouvée entre ces tarifs et ceux des parcs de stationnement hors voirie joue également sur la durée effective du stationnement sur voirie.

2.2.2 Les barèmes tarifaires applicables aux zones de moyenne et longue durée

Dans les zones destinées à accueillir les véhicules sur de plus longues durées, équivalentes le plus souvent à une journée (soit entre 8 et 9 heures de stationnement), les barèmes tarifaires doivent présenter à la fois des tarifs horaires peu élevés et un montant du forfait de post-stationnement suffisamment fort pour inciter au paiement immédiat.

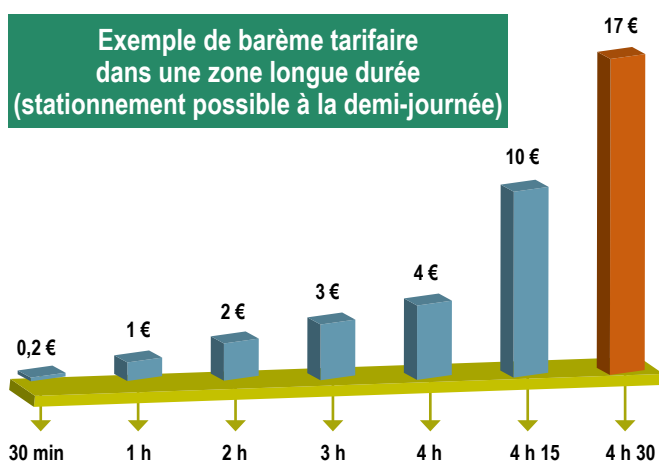
Concrètement, cela peut là encore être obtenu en augmentant de 30 minutes la durée maximale de stationnement en vigueur, puis en renchérissant progressivement les dernières minutes de stationnement. En revanche, contrairement aux zones où les stationnements de courte durée sont privilégiés, il est ici possible d'adopter une tarification linéaire, davantage favorable à la longue durée.



L'augmentation sur la dernière demi-heure se justifie ici par le fait que ce type de barème est adapté au stationnement des pendulaires et des visiteurs, qui n'ont pas vocation à rester stationnés sur la voirie au-delà d'une journée.

Par ailleurs, dans certaines zones bien pourvues en parcs de stationnement hors voirie où la faible demande de stationnement ne nécessite pas une politique poussée de rotation, la collectivité peut également décider d'accueillir sur voirie des véhicules sur une durée moyenne, de l'ordre de la demi-journée.

Le stationnement peut être dans ces cas limité à 4 h 30, et le barème tarifaire consister à faire évoluer faiblement la tarification sur les 4 premières heures, avant d'augmenter le montant sur la dernière demi-heure.



Ainsi, avec une même limitation de durée fixée à 4 h 30, le barème tarifaire associé à ce graphique, privilégiant le stationnement de moyenne durée, n'a pas les mêmes impacts en termes d'usages que ceux associés aux graphes de la page 32, davantage favorables à la rotation et au report modal vers les modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.



A.S.V.P.

Sushido

Surveillance du stationnement et établissement des avis de paiement des FPS

L'essentiel

Le bon fonctionnement d'une politique de stationnement nécessite la surveillance simultanée du paiement du stationnement et des infractions relevant du système pénal: stationnement gênant, très gênant, interdit, abusif et dangereux. (cf. tableau récapitulatif au chapitre 3.1.2).

À partir de la date d'entrée en vigueur de la réforme*, les agents habilités à établir les avis de paiement du FPS doivent satisfaire à certaines conditions de nationalité, de capacité, de moralité et prêter serment.

La mission de surveillance du stationnement payant sur voirie peut être confiée, non seulement aux agents de surveillance de la voirie publique (ASVP), aux policiers municipaux et aux agents de surveillance de Paris (ASP), mais également à des agents dépendant d'un prestataire ou d'un délégataire. Elle peut également être confiée à toute personne dès lors qu'elle répond aux conditions prévues, sans nécessairement participer à une mission plus large de surveillance de la voirie.

L'avis de paiement du FPS comprend deux parties intitulées respectivement « Établissement de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement » et « Modalités de paiement et contestation » comportant chacune des mentions détaillées obligatoires.

Pour notifier le FPS, les collectivités ont plusieurs possibilités :

- déposer l'avis de paiement sur le véhicule en utilisant au choix :
 - un format papier à remplir manuellement (dit carnets à souche),
 - un dispositif électronique, type PDA, muni d'une imprimante portable ;
- notifier l'avis de paiement par voie postale par l'intermédiaire de l'ANTAI, ou transmettre l'avis de paiement sous une forme dématérialisée en cas de paiement rapide du FPS avant envoi de l'avis par voie postale.

Les deux nouveautés dans la mission de surveillance du stationnement par rapport à celle existant avant la réforme sont la déduction à opérer en cas d'insuffisance de paiement et le calcul de l'heure à partir de laquelle un nouvel avis de paiement peut être établi.

En cas d'absence de paiement, le montant du FPS dû correspond à celui fixé dans la délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'EPCI ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité.

En cas d'insuffisance de paiement immédiat, le montant du FPS est réduit du montant de la redevance de stationnement déjà réglée au vu du dernier justificatif de paiement apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée.

Pour être pris en compte, ce justificatif doit avoir été édité (ou transmis) au cours de la période maximale de stationnement autorisée lors du passage de l'agent assermenté.

L'heure à partir de laquelle un nouvel avis de paiement peut être établi est déterminée selon le cas de figure :

- en cas d'absence de ticket : heure à laquelle l'agent assermenté établit l'avis de paiement du FPS augmentée de la durée maximale de stationnement payant prévue par le barème tarifaire de la zone ;
- en cas de justificatif de paiement immédiat : heure de l'impression ou de la transmission du ticket augmentée de la durée maximale de stationnement payant prévue par le barème tarifaire de la zone.

Dans tous les cas, cette heure ne peut excéder celle de fin de la période quotidienne de stationnement payant.

* La loi NOTRe du 7 août 2015 prévoit l'entrée en vigueur de la décentralisation du stationnement payant sur voirie au 1^{er} octobre 2016. Toutefois, le Gouvernement a proposé de la reporter au 1^{er} janvier 2018 (cf. p13 du guide).

3.1 Mise en œuvre de la surveillance

La surveillance du stationnement est le socle de toute politique de stationnement public.

Dans certains secteurs, l'offre et la capacité d'accueil sur voirie sont limitées et ne peuvent pas répondre à l'ensemble de la demande, c'est pourquoi la collectivité doit y favoriser la rotation et instaurer une réglementation privilégiant les visiteurs de courte durée. L'absence de surveillance amenuise considérablement les effets que l'on peut attendre de la mise en place d'une réglementation sur voirie.

Si l'on veut assurer le bon fonctionnement d'une politique de stationnement, il faut surveiller simultanément le paiement du stationnement ainsi que les infractions relevant du système pénal. Si l'un de ces deux aspects est négligé, le système ne peut pas convenablement fonctionner.

3.1.1 Surveillance concertée du paiement du stationnement et des interdictions de stationnement

Pour être pleinement efficace, la réforme de décentralisation du stationnement nécessite un renforcement des politiques de surveillance visant à assurer parallèlement :

- la vérification du paiement de la redevance de stationnement. En cas d'absence de ticket ou d'insuffisance de paiement, l'usager doit alors s'acquitter d'un forfait de post-stationnement ;
- le contrôle du stationnement interdit, gênant, très gênant ou abusif. Ces derniers relèvent quant à eux toujours du système pénal et leur contrôle reste à la charge de l'autorité détentrice du pouvoir de police.

Le respect de la réglementation implique ainsi d'assurer simultanément la surveillance du paiement du stationnement (mission dépenalisée pouvant, le cas échéant, être confiée à un tiers) et le contrôle des infractions de stationnement (mission relevant toujours du système pénal ne pouvant pas être déléguée) afin d'éviter tout effet de report sur des places de stationnement interdit ou des places réservées à certaines catégories d'usagers.

Cette dérive pourrait engendrer des nuisances en termes de circulation, mais aussi de sécurité et de confort des piétons.

En outre, les règles de police du stationnement ne se limitent pas au seul stationnement payant ou à durée limitée, mais comprennent également des interdictions permanentes (stationnement gênant, dangereux ou abusif) et du stationnement réservé (de façon temporaire ou permanente) à certaines catégories d'usages ou d'usagers (livraisons, personnes à mobilité réduite, etc.). La dépenalisation du stationnement entraîne la cohabitation de deux systèmes d'organisation du contrôle du stationnement dans une même rue ou un même quartier : celui de la redevance d'occupation du domaine public (dépenalisée) et celui des interdictions de stationner (sanction pénale).

Toute incohérence entre les deux catégories de contrôle – leur fréquence et la sanction pécuniaire ou le paiement d'un forfait qui en résulte – entraîne un risque de report du stationnement autorisé vers du stationnement gênant, dangereux ou abusif, comme en témoigne l'expérience de dépenalisation menée à Bruxelles [...].

Pour une politique du stationnement au service des usagers
France stratégie – décembre 2013

3.1.2 Personnels autorisés à surveiller le stationnement

Agents habilités à contrôler le stationnement relevant du système pénal

Les personnels de police et de gendarmerie nationale peuvent constater les infractions à la réglementation sur le stationnement, même si dans les faits, ils n'exercent que très rarement cette mission.

Les agents cités aux articles L. 130-4 et R. 130-4 du code de la route peuvent également constater les infractions à la réglementation sur le stationnement. Il s'agit des agents titulaires ou contractuels de l'État et des agents des communes, titulaires ou non, chargés de la surveillance de la voie publique (ASVP), agréés par le procureur de la République.



Article L. 130-4 du code de la route

Sans préjudice de la compétence générale des officiers et des agents de police judiciaire, ont compétence pour constater par procès-verbal les contraventions prévues par la partie réglementaire du présent code ou par d'autres dispositions réglementaires, dans la mesure où elles se rattachent à la sécurité et à la circulation routières :

[...]

3° Les agents titulaires ou contractuels de l'État et les agents des communes, titulaires ou non, chargés de la surveillance de la voie publique, agréés par le procureur de la République.

Il est à noter que les agents, agréés par le procureur de la République, de ceux des services publics urbains de transport en commun de voyageurs qui figurent sur une liste dressée dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État sont également habilités à verbaliser le stationnement.

Agents habilités à vérifier le paiement de la redevance de stationnement payant

Les agents chargés d'établir les avis de paiement du forfait de post-stationnement sont nommés, 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.

Cette catégorie d'agents regroupe :

- les agents de surveillance de la voie publique (ASVP) ;
- les agents assermentés nommés par le dirigeant du tiers contractant, prestataire ou délégataire de la mission de collecte de la redevance de stationnement ;
- les policiers municipaux dont les missions ont été élargies ;
- les agents de surveillance de Paris, nommés par le préfet de police lorsqu'ils relèvent de son autorité ;
- toute personne, dès lors qu'elle répond aux conditions détaillées en parties 3.1.3 et 3.1.4 sans forcément participer à une mission plus large de surveillance de la voirie.



Article L. 532-1 du code de la sécurité intérieure

Les agents de surveillance de Paris [...] sont habilités à établir l'avis de paiement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales.

Article L. 511-1 du code de la sécurité intérieure

Les agents de police municipale [...] sont habilités à établir l'avis de paiement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales. [...].

Tableau récapitulatif

	Contrôle des infractions (système pénal)		Vérification du paiement de la redevance de stationnement (système dépenalisé)
	Stationnement réglementé ou interdit ²⁷ , gênant, très gênant ²⁸ ou abusif ²⁹	Stationnement dangereux ³⁰	Défaut ou insuffisance de paiement de la redevance de stationnement
Personnel de la police et de la gendarmerie nationales	✓	✓	
Policiers municipaux et Agents de la ville de Paris	✓	✓	✓
ASVP	✓		✓
Agents des services publics urbains de transport en commun	✓		
Agents nommés par le tiers contractant			✓

Par ailleurs, les informations portées sur l'avis de paiement du forfait de post-stationnement sont réputées exactes jusqu'à preuve du contraire.

La valeur probante du constat de non-paiement de la redevance de stationnement ou du dépassement de la durée autorisée relève de l'agent assermenté qui établit l'avis de paiement.

3.1.3 Conditions pour être nommé agent assermenté

Aux termes de l'article R. 2333-120-8 du CGCT, nul ne peut être désigné pour établir des avis de paiement du forfait de post-stationnement ni continuer à exercer cette activité s'il ne satisfait pas aux conditions suivantes :

- être de nationalité française ou ressortissant d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ;
- présenter des garanties d'honorabilité et de probité, appréciées notamment au vu du bulletin n° 3 du casier judiciaire et de la jouissance des droits civiques dans l'État 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'État dont elles sont ressortissantes ;
- être majeurs et ne pas être placés sous sauvegarde de justice, sous tutelle ou sous curatelle ;
- avoir prêté serment devant le tribunal d'instance du lieu de sa résidence administrative.

Les agents assermentés ne peuvent pas établir les avis de paiement rectificatifs correspondant aux avis de paiement du FPS qu'ils ont eux-mêmes établis (cf. partie 4.1.3).

27. Stationnement réglementé ou interdit : voir articles R. 417-1 à R. 417-6 du code de la route.

28. Stationnement gênant et très gênant : voir articles R. 417-10 et R. 417-11 du code de la route.

29. Stationnement abusif : voir articles R. 417-12 et R. 417-13 du code de la route.

30. Stationnement dangereux : voir article R. 417-9 du code de la route.

3.1.4 Assermentation des agents

Les agents en charge de la vérification du paiement de la redevance de stationnement doivent prêter serment devant le tribunal d'instance du lieu de leur résidence administrative.

La formule du serment est la suivante :

« Je jure et promets de bien et loyalement remplir mes fonctions et d'observer en toutes circonstances 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 ayant été assermentés dans le cadre de leur mission de contrôle du stationnement payant avant la loi MAPTAM et la mise en œuvre de cette réforme restent compétents de plein droit pour établir les avis de paiement du forfait de post-stationnement.



Article R. 2333-120-9 du CGCT

[...] Les agents qui, à la date d'entrée en vigueur de la réforme, 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 assermentés portent en permanence une carte professionnelle avec leur photographie d'identité ainsi qu'un signe distinctif de leur fonction.

3.1.5 Règles particulières incombant à l'autorité dont relève l'agent assermenté

L'autorité (maire, président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte ou dirigeant habilité du tiers contractant) dont relève l'agent assermenté lui attribue un numéro d'identification garantissant son anonymat sur les avis de paiement.

Cette autorité établit et tient à jour un recueil, sous format papier ou électronique, dans lequel figure l'ensemble des numéros d'identification attribués et pour chacun d'entre eux :

- le nom et le prénom de l'agent correspondant ;
- le lieu et la nature des fonctions qu'il exerce ;
- la date de son assermentation ;
- 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.

Important

Évaluation de la réglementation en vigueur

Avant de mettre en place un plan de surveillance du stationnement, il convient de procéder à l'analyse et l'évaluation de la réglementation en vigueur. En effet, si elle n'est pas crédible, elle ne sera pas respectée. Aussi faut-il s'assurer de la lisibilité du marquage et de la signalisation en place, vérifier la pertinence de la tarification et des durées maximales de stationnement, vérifier si toutes les interdictions de stationner sont justifiées, voir si des facilités de paiement ont été mises en place (distance des horodateurs, paiement possible par carte bancaire ou téléphone mobile...).

Optimiser la surveillance du stationnement

Sachant que le respect de la réglementation et du paiement passe par une politique de contrôle efficace, les collectivités doivent mettre en œuvre les moyens nécessaires afin d'accroître l'efficacité de la surveillance.

Les usagers doivent ressentir la présence effective des agents sur le terrain. Il est généralement admis qu'un agent de surveillance peut contrôler efficacement entre 150 et 200 places de stationnement par jour (source : Cerema). Aussi, l'autorité en charge de la mission de surveillance doit adapter le nombre d'agents (rapporté en équivalent temps plein) en fonction du nombre de places payantes. La constitution de brigades, le passage à des heures variables et selon des circuits aléatoires, les outils d'aide à la saisie font partie des mesures favorisant le contrôle du stationnement.

Les agents de surveillance effectuent un métier difficile. Leur mission qui contribue pourtant au bon ordre public pâtit d'une image négative auprès des usagers verbalisés ou en défaut de paiement. Aussi, convient-il de prendre en compte la spécificité de leurs missions, de définir clairement leurs attributions et de revaloriser leur rôle auprès du grand public.

Les agents de surveillance sont un vecteur d'information des usagers du domaine public. Ils doivent être parfaitement informés de la finalité de leur travail et du rôle du stationnement réglementé, payant ou non, afin de pouvoir répondre aux interrogations et au ressenti des usagers.

Il convient donc de mettre en place, outre le cadre du dialogue traditionnel avec les agents de surveillance, une formation spécifique afin de présenter les méthodes de surveillance, améliorer leurs connaissances sur les objectifs recherchés par la mise en place du stationnement payant, sur les aspects juridiques de leur métier et les préparer à être confrontés à des usagers possiblement récalcitrants.

Le contrôle du stationnement payant peut être l'occasion de relayer l'information

L'information des usagers peut être relayée sous différentes formes comme la pose sur les pare-brise de plans indiquant les parcs de stationnement du quartier ou une communication présentant les buts de la réglementation et du caractère payant du stationnement sur voirie : rotation, fluidité du trafic, sécurité des usagers et report modal entre autres.

3.2 Établissement des avis de paiement des FPS

En cas d'absence ou d'insuffisance de paiement de la redevance de stationnement, un forfait de post-stationnement est facturé aux automobilistes.

Pour établir les avis de paiement de ces FPS, la collectivité doit tout d'abord choisir entre recourir au format papier ou privilégier l'envoi postal de l'avis de paiement au domicile du redevable (selon les cas, titulaire du certificat d'immatriculation, locataire d'un véhicule de longue durée ou acquéreur du véhicule).

Si le choix se porte sur le format papier, l'agent de surveillance doit déposer l'avis de paiement sur le véhicule. Il peut soit remplir à la main un avis de paiement, à l'instar des procès-verbaux issus des carnets à souche utilisés avant la réforme, soit opter pour un dispositif électronique portable muni d'une imprimante permettant d'éditer instantanément l'avis de paiement à placer sur le pare-brise.

Si la collectivité fait le choix de l'envoi postal, l'agent de surveillance renseigne les informations relatives au forfait de post-stationnement dans un terminal électronique. Ces informations sont ensuite transmises à l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), qui est chargée d'éditer l'avis de paiement correspondant et de l'envoyer par voie postale au redevable.

Important

Il est recommandé que les agents de surveillance déposent au moment de leur passage une notice d'information sur les véhicules faisant l'objet de forfaits de post-stationnement, afin d'avertir les conducteurs qu'ils sont désormais redevables d'un forfait dont l'avis de paiement leur sera transmis à domicile ou, le cas échéant, par voie dématérialisée.

Cette notice est par ailleurs le vecteur par lequel l'utilisateur pourra le cas échéant être informé qu'il peut bénéficier d'une minoration en cas de paiement rapide. Elle doit donc clairement faire apparaître le numéro d'immatriculation du véhicule, le montant du FPS dû et le numéro de l'avis de paiement.

Quelle que soit l'option retenue, les éléments devant obligatoirement figurer sur l'avis de paiement restent identiques et sont explicitement listés au II. de l'article R. 2333-120-4 du CGCT.

L'avis de paiement est composé de deux parties :

- l'une relative aux caractéristiques propres au forfait de post-stationnement, dénommée « *Établissement de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement* » ;
- l'autre indiquant les modalités de paiement et de contestation de ce forfait, intitulée « *Modalités de paiement et contestation* ».

À toutes fins utiles, un modèle type d'avis de paiement est présenté en annexe III suivant son procédé de notification (apposition sur le véhicule, envoi postal par l'ANTAI, ou dématérialisation suite à paiement rapide).

3.2.1 Mentions devant figurer dans la partie « Établissement de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement »

Les mentions suivantes doivent figurer au sein de cette partie, dans cet ordre précis :

- le nom de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte ayant institué la redevance ;
- le nom et les coordonnées de l'autorité dont relève l'agent assermenté ;
- le numéro d'identification de l'agent assermenté ;
- la date, l'heure et le lieu de constatation de l'absence ou de l'insuffisance de paiement immédiat de la redevance ;
- le numéro d'immatriculation et la marque du véhicule objet de l'avis de paiement ;
- 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 ;



Article L. 2333-87, VII du CGCT

« Lorsque les mentions du certificat d'immatriculation permettent l'identification d'un locataire, celui-ci est substitué au titulaire dudit certificat dans la mise en œuvre des dispositions prévues au II et IV du présent article. Lorsque, à la suite de la cession d'un véhicule, le système enregistrant les informations mentionnées à l'article L. 330-1 du code de la route mentionne un acquéreur qui n'est pas le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, l'acquéreur est substitué au titulaire dudit certificat dans la mise en œuvre des dispositions prévues au II et au IV du présent article. »

- 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 ;
- 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 ;
- 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 ;
- le numéro de l'avis de paiement attribué par l'autorité dont relève l'agent, dans le respect des caractéristiques fixées par arrêté.

Parmi les éléments énoncés ci-dessus, deux mentions font l'objet de modalités de calcul :

- le montant du forfait de post-stationnement, dont les règles de calcul sont précisées à l'article R. 2333-120-5 du CGCT ;
- l'heure à partir de laquelle un nouveau forfait de post-stationnement peut être établi, selon les règles prévues à l'article R. 2333-120-6 du CGCT.

Les agents de surveillance doivent à tout moment de leurs tournées connaître la plage horaire de stationnement dont ils doivent tenir compte.

Par exemple, s'ils surveillent une zone où le stationnement est limité à 2 heures, la plage horaire de stationnement à prendre en compte a commencé 2 heures avant l'heure du contrôle.

Cette règle reste également valable en cas de pause méridienne, dont la durée est neutralisée et ne doit pas être considérée pour déterminer la prise en compte du justificatif de paiement immédiat éventuellement apposé ou transmis, et la durée de validité du FPS délivré.

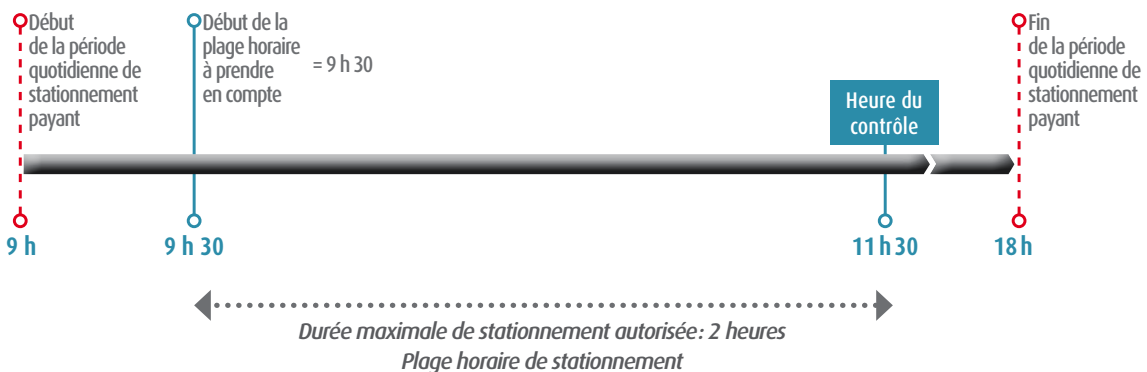


ATTENTION: la plage horaire de stationnement ne doit pas être confondue avec la période quotidienne de stationnement payant.

- La **plage horaire de stationnement** correspond à la durée maximale de stationnement payant autorisée (par exemple 2 heures en zone contrainte, sur laquelle s'applique le barème tarifaire).
- La **période quotidienne de stationnement** payant correspond à la période quotidienne durant laquelle le stationnement est réglementé par l'arrêté de police (par exemple, 9 h-18 h). À ce titre, elle peut comporter plusieurs plages horaires.

L'assemblée délibérante peut décider que la période quotidienne de stationnement payant soit interrompue par une pause méridienne gratuite. En ce cas, cette dernière doit être neutralisée pour l'exercice de la surveillance du paiement.

ON DÉTERMINE LE DÉBUT DE LA PLAGE HORAIRE À PRENDRE EN COMPTE LORS DU CONTRÔLE



3.2.2 Modalités de calcul du montant du forfait de post-stationnement

Les règles de calcul du montant du forfait de post-stationnement diffèrent selon qu'il est établi en raison d'une absence de paiement ou du fait d'un paiement insuffisant de la redevance de stationnement.

En cas d'absence de paiement

Le montant du forfait de post-stationnement à facturer à l'automobiliste est celui indiqué dans la délibération instituant le barème tarifaire de paiement.

L'absence de paiement se caractérise par :

- l'absence de tout ticket apposé derrière le pare-brise, ou transmis par voie dématérialisée ;
- la présence d'un ou plusieurs tickets ne permettant pas de conclure à une insuffisance de paiement, c'est-à-dire ne remplissant pas les conditions énumérées au paragraphe « En cas d'insuffisance de paiement » (page suivante).

Important

Un ticket est considéré comme transmis par voie dématérialisée lorsqu'il est acheté via l'un des modes de paiement suivants :

- paiement par le biais d'une application de téléphone mobile ;
- paiement par le biais d'un site internet ;
- paiement par horodateur avec renseignement du numéro de plaque minéralogique.

En cas d'insuffisance de paiement

Le montant du forfait de post-stationnement doit être minoré par celui de la redevance de paiement spontanée déjà acquittée par l'automobiliste.

COMMENT CONCLURE À UNE INSUFFISANCE DE PAIEMENT ?

Une situation d'insuffisance de paiement est constatée dès lors que les trois conditions suivantes sont cumulativement satisfaites³¹.

Condition 1

Il existe un ticket de stationnement apposé derrière le pare-brise, ou transmis par voie dématérialisée, dont l'heure de fin de validité est dépassée. Les tickets expirés la veille du jour du contrôle ne sont pas pris en compte.

Condition 2

L'heure de début de validité du ticket expiré se situe au sein de la plage horaire de stationnement valable au moment du contrôle. Cette condition revient à s'assurer que le véhicule n'a pas dépassé la durée maximale autorisée.

Condition 3

Lorsque plusieurs tickets remplissent les conditions 1 et 2, seul celui indiquant l'heure de début la plus récente est pris en compte pour le calcul du montant du forfait de post-stationnement.

• EXPLICATION DÉTAILLÉE DE LA **Condition 2**

L'heure de début de validité du ticket expiré se situe au sein de la plage horaire de stationnement valable au moment du contrôle.

Les modalités d'appréciation de cette condition sont différentes selon que :

- la période quotidienne de stationnement payant applicable est interrompue ou non par une période de gratuité, la plupart du temps correspondant à la pause méridienne ;
- l'heure de validité du ticket expiré et acquitté par l'utilisateur est comprise dans la période de stationnement du jour précédent.

a. L'incidence de la pause méridienne gratuite

Pour déterminer si le ticket expiré demeure compris dans la plage horaire de stationnement payant, le dernier alinéa de l'article R. 2333-120-6 prévoit la neutralisation de « *la pause méridienne ou de toute autre période quotidienne durant laquelle le stationnement payant est interrompu* ».

Explication juridique

La justification de cette règle, souhaitée par la section des travaux publics du Conseil d'État lors de l'examen du décret d'application de l'article L. 2333-87, résulte de l'unicité de la période de stationnement payant instituée pour une journée par la délibération tarifaire. Cela implique que, pour calculer la durée de validité restante d'un ticket expiré avant le début de plage gratuite comprise au sein de la période quotidienne payante (telle que la pause méridienne), ladite plage doit être considérée comme suspendant l'écoulement de la période quotidienne et non séparant celle-ci en deux périodes distinctes.

Si la période quotidienne de stationnement payant se confond avec la plage horaire de stationnement (stationnement de longue durée possible sur la journée entière), il s'ensuit que chaque période quotidienne est distincte l'une de l'autre. Un ticket expirant une journée donnée ne peut donc pas être pris en compte la journée suivante.

En d'autres termes, la période nocturne de gratuité comprise entre deux périodes de stationnement payant ne constitue pas une interruption d'une période unique de stationnement payant qui courrait sur deux jours (ou plus), mais correspond aux heures durant lesquelles le stationnement sur voirie n'est pas réglementé par l'autorité de police et donc hors du champ tarifaire.

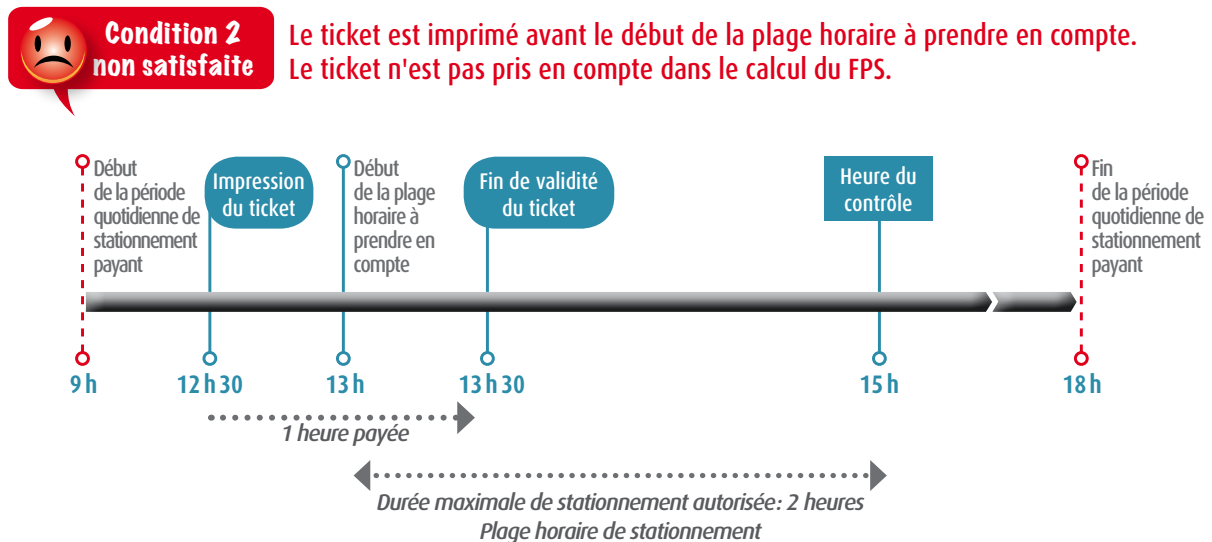
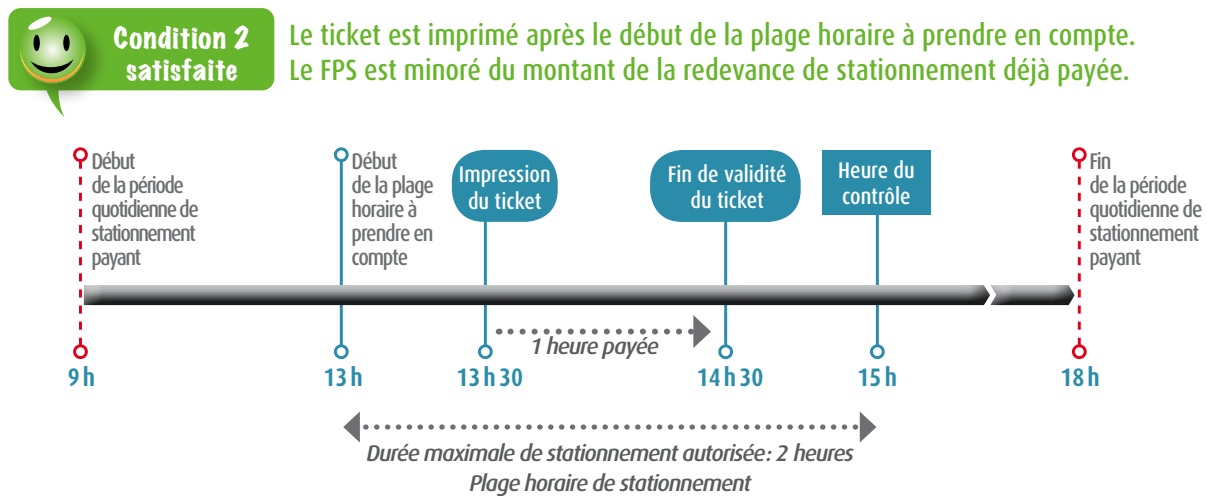
31. Article R. 2333-120-5 du CGCT.

Deux situations doivent être distinguées selon que la délibération tarifaire prévoit ou non une pause méridienne gratuite au sein de la période quotidienne de stationnement payant.

1) **En l'absence de pause méridienne**, seuls les tickets dont l'heure de début de validité est comprise dans la plage horaire de stationnement en cours au moment du contrôle peuvent être retenus.

Si la plage horaire de stationnement se confond avec la durée de la période quotidienne de stationnement payant, la règle précitée aboutit à tenir compte de tous les tickets datés du jour du contrôle (sauf cas mentionné au b. ci-après).

En revanche, si la plage horaire de stationnement ne se confond pas avec la durée de la période quotidienne de stationnement payant, mais est par exemple limitée à 2 heures dans une période totale de 9 heures, cette condition peut se schématiser de la manière suivante.



Sur ces schémas, la plage horaire de stationnement en cours au moment du contrôle est la plage 13h-15h, déterminée en soustrayant la durée maximale de stationnement à l'heure du contrôle.

Aucun ticket émis avant 13h, même s'il s'achève dans la plage horaire en cours au moment du contrôle, ne peut être pris en compte. En effet, le fait qu'il ait été émis avant 13h implique mathématiquement qu'il a dépassé, à 15h, la durée maximale de stationnement autorisée.

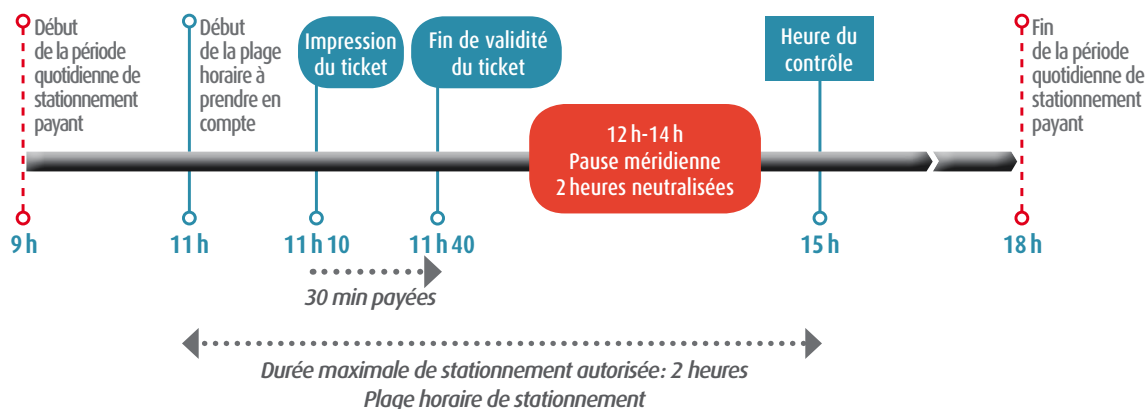
2) En cas de pause méridienne, il y a neutralisation de cette période dans le calcul de la plage horaire de stationnement. C'est-à-dire que l'agent de surveillance doit ajouter la durée de la pause méridienne à celle de la plage horaire de stationnement payant.

Cela se traduit de la façon suivante pour déterminer si, au vu de l'heure de début de validité du ticket expiré, celui-ci peut être pris en compte en déduction du FPS.



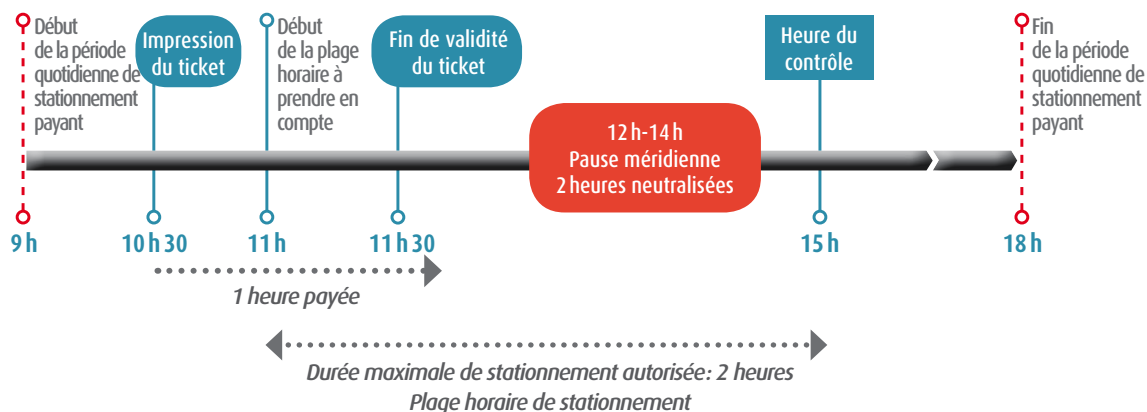
**Condition 2
satisfaite**

Le ticket est imprimé après le début de la plage horaire à prendre en compte.
 Le FPS est minoré du montant de la redevance de stationnement déjà payée.



**Condition 2
non satisfaite**

Le ticket est imprimé avant le début de la plage horaire à prendre en compte.
 Le ticket n'est pas pris en compte dans le calcul du FPS.



Sur ces schémas, le stationnement est limité à 2 heures et la pause méridienne s'étend également sur 2 heures (12 h-14 h). Dans ce cas, un contrôle ayant lieu à 15 h implique pour l'agent la nécessité de prendre en compte les tickets émis à partir de 11 h, puisque la plage horaire en cours au moment du contrôle ne doit pas tenir compte de la durée de la pause méridienne.

En revanche, tout ticket émis avant 11 h ne peut être pris en compte.

b. Le cas du ticket « à cheval » sur deux périodes quotidiennes de stationnement payant

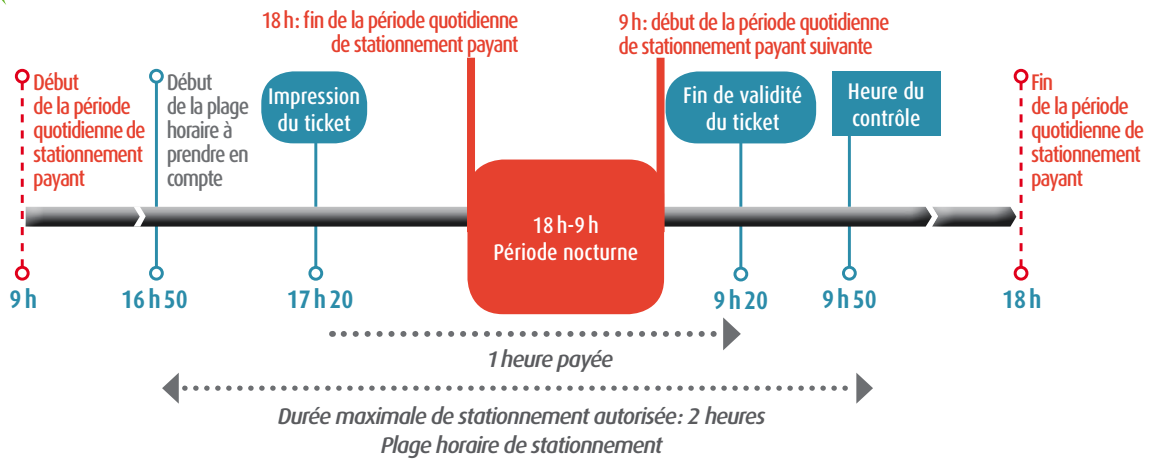
Il s'agit ici du cas du ticket expiré dont le début de validité a débuté la veille du jour du contrôle, mais dont l'heure de fin du stationnement acquitté appartient au jour où le contrôle a lieu. Compte tenu de ce qui a été précédemment indiqué, l'usager s'est donc ici placé « à cheval » sur deux périodes quotidiennes de stationnement payant.

Les schémas suivants illustrent ce cas.



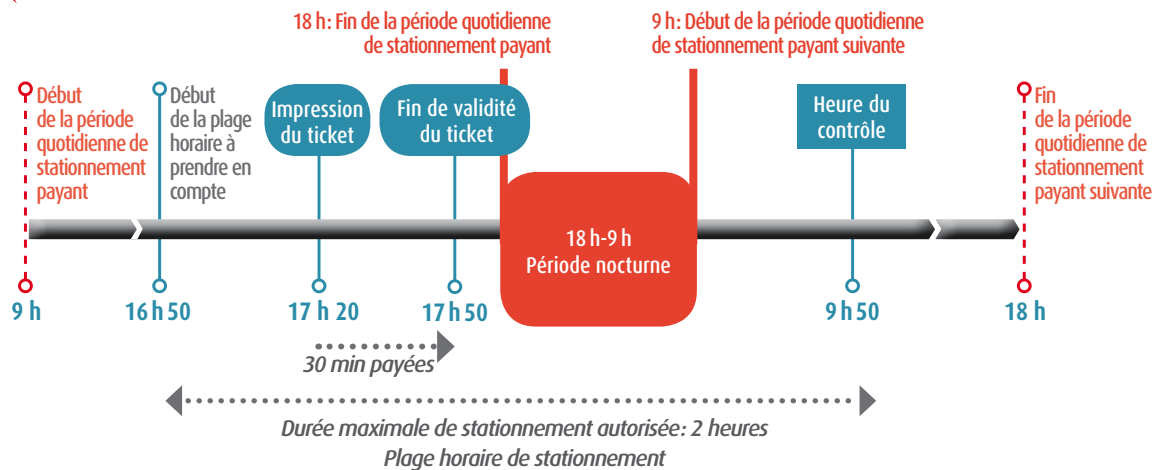
Condition 2 satisfaite

Le ticket est imprimé après le début de la plage horaire à prendre en compte, et s'achève le jour du contrôle. Le FPS est minoré du montant de la redevance de stationnement déjà payée.



Conditions non satisfaites

Bien que le ticket soit imprimé après le début de la plage horaire à prendre en compte, il expire la veille du jour du contrôle. Le ticket n'est pas pris en compte dans le calcul du FPS.



Ici, la plage horaire de stationnement à prendre en compte est la période de 2 heures, hors période nocturne, s'achevant à 9 h 50. Puisque le stationnement payant s'interrompt entre 18 h et 9 h, la durée maximale de stationnement s'étend sur la plage horaire 16 h 50-9 h 50.

Ainsi, le montant d'un ticket pris après 16 h 50 et s'achevant le lendemain matin avant 9 h 50 doit être déduit du montant du forfait de post-stationnement.

En revanche, si le ticket expire avant la fin de la période quotidienne de stationnement payant, celui-ci n'est donc pas « à cheval » sur deux périodes quotidiennes de stationnement payant et, par conséquent, le ticket n'a pas à être pris en compte le lendemain par l'agent de surveillance.

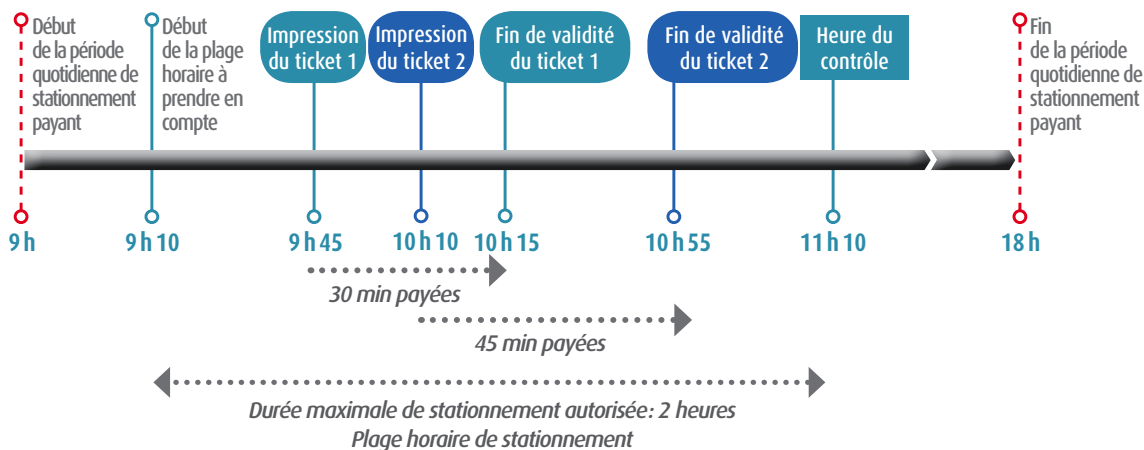
Important

Concrètement, pour déterminer si l'heure d'impression du ticket se situe dans la plage horaire de stationnement valable au moment du contrôle, l'agent de surveillance doit neutraliser la durée de la période nocturne et ne prendre en compte que les tickets qui ont expiré le jour du contrôle.

• EXPLICATION DÉTAILLÉE DE LA **Condition 3**

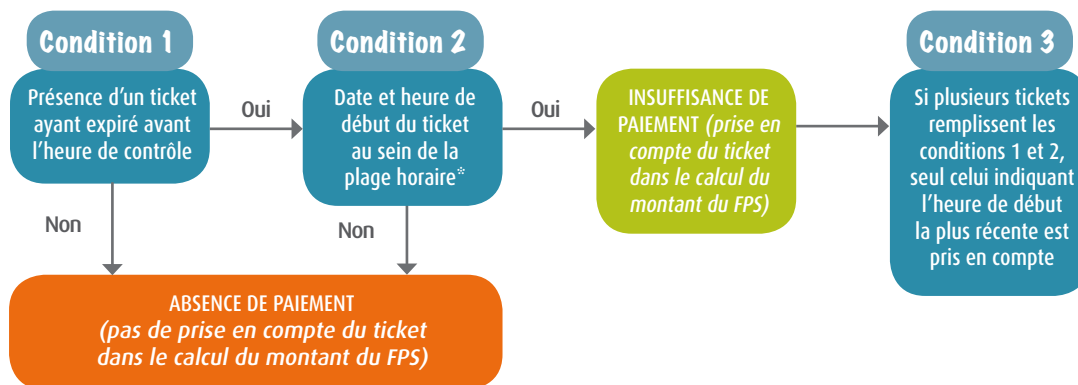
Lorsque plusieurs tickets remplissent les deux conditions énumérées ci-dessus, seul le ticket disposant de l'heure de début la plus récente sera pris en compte pour le calcul du montant du forfait de post-stationnement.

Dans l'exemple ci-dessous, bien que le ticket 1 (9 h 45-10 h 15) remplisse l'ensemble des conditions d'affichage et de validité par rapport à la plage horaire de stationnement, seul le ticket 2 (10 h 10-10 h 55) sera pris en compte pour le calcul du montant du forfait de post-stationnement.



RÉCAPITULATIF

Le mode opératoire à suivre pour vérifier si l'on se trouve ou non en présence d'une insuffisance de paiement peut ainsi se schématiser de la façon suivante :



* Le ticket doit en outre avoir expiré le jour du contrôle

Important

En résumé, l'agent doit simplement vérifier lors du contrôle que le ticket présent derrière le pare-brise (ou transmis par voie dématérialisée) ne s'achève pas dans une période quotidienne de stationnement antérieure à celle où a lieu le contrôle, et qu'il a été émis durant la plage horaire en cours au moment du contrôle.

3.2.3 Modalités de calcul de l'heure à partir de laquelle un nouveau forfait de post-stationnement peut être établi

L'heure à partir de laquelle un nouvel avis de paiement est susceptible d'être délivré doit être inscrite sur l'avis de paiement du FPS, selon les termes de l'article R. 2333-120-4 du CGCT.

Cette heure se détermine selon les dispositions inscrites à l'article R. 2333-120-6 du même code :

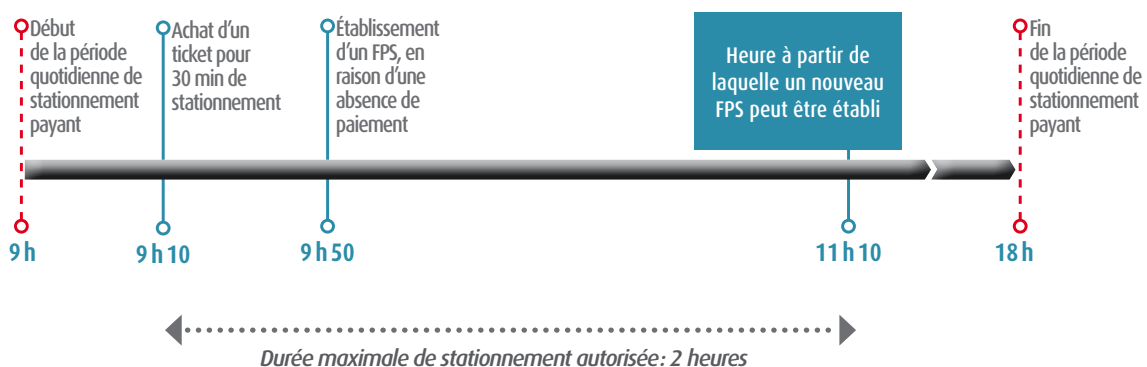
- lorsqu'un forfait de post-stationnement est émis en raison d'une absence de paiement, cette heure se détermine en ajoutant la durée maximale de stationnement autorisée à l'heure d'émission du forfait de post-stationnement.

Ainsi, si un forfait a été établi à 9h50 dans une zone où le stationnement est limité à 2 heures, un nouveau forfait de post-stationnement peut être émis à partir de 11h50;

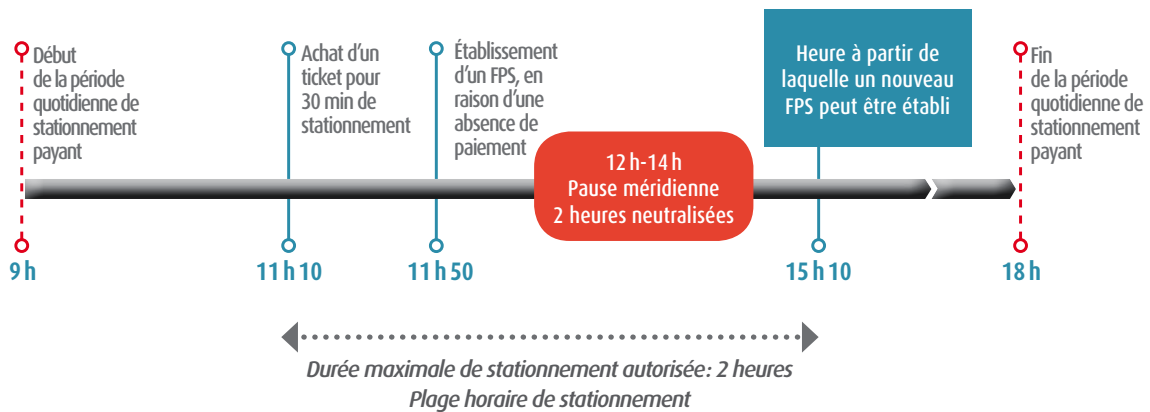


- lorsqu'un forfait de post-stationnement est établi en raison d'une insuffisance de paiement, cette heure se détermine en ajoutant la durée maximale de stationnement autorisée à l'heure d'émission du ticket pris en compte dans le calcul du montant du forfait de post-stationnement.

Ainsi, dans une zone où le stationnement est limité à 2 heures, si un FPS a été établi à 9h50 en prenant en compte un ticket délivré à 9h10, un nouveau FPS peut être émis à partir de 11h10.



En cas de pause méridienne, la durée de cette pause est neutralisée pour le calcul de l'heure à partir de laquelle un nouveau FPS peut être établi (cf. schéma ci-dessous).



Il est important de noter que l'heure déterminée en application des règles énoncées ci-dessus ne peut en aucun cas excéder l'heure de fin de la période quotidienne de stationnement payant.

En d'autres termes, un nouveau forfait de post-stationnement peut être émis dès le début de la période quotidienne de stationnement payant le lendemain. Cette règle est valable quelle que soit la raison pour laquelle le forfait de post-stationnement a été établi (absence ou insuffisance de paiement).

3.2.4 Mentions devant figurer dans la partie « Modalités de paiement et contestation »

La seconde partie constitutive du forfait de post-stationnement a pour but d'informer l'automobiliste sur les modalités de paiement qu'il doit suivre pour s'acquitter de son forfait de post-stationnement, ainsi que sur les voies de recours mises à sa disposition.

Les mentions suivantes doivent figurer au sein de cette partie :

- les coordonnées du service auprès duquel le montant du forfait de post-stationnement dû est à payer avant la date limite ;
- les modalités de paiement permettant d'acquitter le forfait dû ;
- 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 ;
- l'indication qu'au terme de ce délai de trois mois, en cas de non-paiement ou d'insuffisance de paiement du forfait, un titre exécutoire assorti d'une majoration de 20 % du montant du forfait, avec un minimum de 50 euros, 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 ;
- 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 ;
- 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 ;
- l'indication du délai d'un mois offert pour exercer ce recours administratif ;
- les modalités de saisine³² de l'autorité auprès de laquelle le recours peut être exercé ;

32. Ces modalités sont prévues à l'article R. 2333-120-13 du CGCT, et sont détaillées dans la partie 4 de ce guide.

- 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. »;
- 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.

Si la collectivité choisit de minorer le montant du FPS en cas de paiement rapide, il est recommandé d'ajouter une mention précisant le montant de la minoration et le délai maximal pour pouvoir y prétendre.

En outre, l'avis de paiement doit comporter les éléments nécessaires à son traitement administratif et comptable.



Gestion des contestations

L'essentiel

Les automobilistes peuvent contester l'avis de paiement du FPS. Toutefois, puisque le stationnement payant n'est plus inscrit dans la procédure pénale, de nouvelles modalités sont mises en place, qui relèvent de la procédure administrative précontentieuse.

L'automobiliste qui souhaite contester un FPS doit nécessairement introduire un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) dans un délai maximum d'un mois suivant la date de notification de l'avis de paiement du FPS. Les coordonnées de l'entité auprès de laquelle doit être introduit ce RAPO ainsi que les modalités d'établissement du recours figurent sur l'avis de paiement. Ce RAPO a pour objectif de prévenir les recours devant la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP).

Le RAPO doit être introduit soit par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, soit par le locataire d'un véhicule de location de longue durée, soit par l'acquéreur. Chacun peut habiliter une tierce personne pour former le recours en son nom en lui donnant expressément mandat.

Pour être recevable, le RAPO doit :

- être envoyé par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. En cas d'utilisation d'un procédé électronique, un système d'avis de réception doit être prévu. De manière dérogatoire, l'avis de réception postal ou électronique tient lieu d'accusé de réception ;
- préciser les faits et les moyens sur lesquels la personne s'appuie pour contester le FPS.

Être accompagné d'une copie de l'avis de paiement du FPS et du certificat d'immatriculation du véhicule.

L'examen du RAPO est effectué par l'autorité dont dépend l'agent qui a établi l'avis de paiement : la commune, l'EPCI, le syndicat mixte ou le tiers contractant, dans un délai d'un mois suivant la date de réception du recours. L'examen du RAPO ne peut être fait par l'agent assermenté ayant établi l'avis de paiement du FPS contesté. Le silence de l'autorité compétente au terme du délai d'un mois vaut décision de rejet du recours.

Si l'autorité compétente accepte le recours, elle notifie alors au demandeur un avis de paiement rectificatif. Lorsque l'avis de paiement du FPS a été émis par l'ANTAI, l'envoi de l'avis rectificatif se fait par la même voie. Comme pour l'avis de paiement initial, l'avis rectificatif est formé de deux parties détaillées concernant respectivement « l'établissement de l'avis de paiement rectificatif » et les « modalités de paiement et de contestation ».

L'autorité qui a en charge l'examen des RAPO doit établir chaque année un rapport d'exploitation annuel qui est présenté à l'organe délibérant de la collectivité ayant institué la redevance avant le 31 décembre de l'année N + 1. Ce rapport contient un tableau détaillé de suivi statistique des contestations et précise les motifs des recours ainsi que les suites données (cf. structure du tableau en annexe VII).

En seconde étape du contentieux intervient la commission du contentieux du stationnement payant qui ne peut être saisie qu'après une procédure préalable de RAPO et qu'à la condition que le montant du forfait de post-stationnement ait été préalablement payé par l'usager. Le cas échéant, la contestation de la décision de rejet explicite ou implicite du RAPO doit être formulée dans le délai d'un mois auprès de la CCSP.

Le titre exécutoire émis lorsque l'avis de paiement notifié n'a pas été payé au bout de trois mois est également contestable devant la CCSP, mais sans qu'un RAPO ne soit exigé.

4.1 Organisation du recours administratif préalable obligatoire (RAPO)

L'utilisateur qui entend contester le bien-fondé d'un avis de paiement d'un forfait de post-stationnement (FPS) doit obligatoirement exercer un recours administratif préalable obligatoire (RAPO), auprès de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale, du syndicat mixte ou du tiers contractant dont relève l'agent assermenté ayant établi ledit avis.

Important

La délégation de la mission de contrôler le paiement du stationnement entraîne automatiquement la délégation du traitement des RAPO.

4.1.1 Le RAPO : un préalable obligatoire à toute action en justice contre un forfait de post-stationnement

Qu'est-ce que le RAPO ?

Le RAPO a pour effet de soumettre l'avis de paiement initial à un nouveau contrôle qui peut éventuellement déboucher sur sa modification.

Le RAPO est conçu comme une étape de la procédure administrative, qui intervient après la décision initiale et avant la saisine éventuelle du juge, visant à prévenir la judiciarisation des contentieux. Il agit comme un filtre, de façon à prévenir les recours devant la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP).

Le RAPO permet de corriger une erreur qui aurait pu survenir dans le processus décisionnel initial. Il permet également à son auteur de comprendre la décision prise et d'apprécier concrètement ses chances de succès d'une action judiciaire.

Le RAPO dans la réforme du stationnement payant

La décentralisation du stationnement, et le changement de nature du dispositif, qui de pénal devient administratif, pourraient conduire à une massification du contentieux. Tel était l'avis de la Mission d'évaluation des conséquences de la dépenalisation du stationnement³³, préconisant dès l'été 2013 que la réforme du stationnement prévoie une procédure qui permettrait de filtrer les contestations, tout en garantissant aux administrés le respect de leur droit au recours...

S'inspirant du rôle de filtre de l'officier du ministère public dans le dispositif pénal actuel, le législateur a suivi cette recommandation et a instauré un RAPO dans le cadre de la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie.

33. Voir le rapport de la Mission d'évaluation des conséquences de la dépenalisation du stationnement, publié le 25 juillet 2013 par l'Inspection générale des services judiciaires, l'Inspection générale des finances, l'Inspection générale de l'administration et l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable.

Le RAPO est une solution fréquemment mise en œuvre pour faire face à des contentieux de masse tel que celui du droit au logement opposable (DALO). Il a également été vivement encouragé par le Conseil d'État pour le traitement des questions statutaires dans la fonction publique, ou encore des recours liés au permis à points.

Explication juridique

Nombre de juridictions ont d'ores et déjà validé l'institution de procédures administratives précontentieuses comme ne remettant pas en cause le droit au recours juridictionnel (CC, 10 mars 1988, n° 88-154; CEDH, 30 septembre 2004, n° 42986/98, *Pramov c/Bulgarie*; CE, 3 mai 2002, *Clinique médicale de pneumologie Sainte-Anne*, n° 224565).

De plus, les RAPO ont déjà fait leurs preuves, notamment en termes de contentieux fiscal où la réclamation préalable au directeur régional ou départemental des finances publiques permet de filtrer plus de 95 % des litiges devant l'administration fiscale.

4.1.2 Modalités d'exercice d'un RAPO

À l'encontre de quelle décision exercer un RAPO ?

La loi prévoit qu'un RAPO puisse être déposé à l'encontre de tout avis de paiement d'un forfait de post-stationnement. L'exercice d'un RAPO constitue une condition de recevabilité du recours juridictionnel qui pourrait suivre.

Ainsi, si une requête est directement présentée devant la Commission du contentieux du stationnement payant, sans dépôt préalable d'un RAPO, celle-ci sera considérée comme irrecevable.

De ce fait, la mise en place d'un RAPO n'affecte pas la garantie donnée aux administrés qu'ils pourront saisir le juge in fine, dès lors qu'ils respectent les différents délais relatifs à l'exercice du RAPO et du recours juridictionnel en matière de contentieux du stationnement payant.

Un RAPO ne peut en revanche pas être déposé pour contester le titre exécutoire émis à la suite de l'absence de paiement d'un FPS dans les trois mois suivant sa notification. Cet acte peut être directement contesté devant la Commission du contentieux du stationnement payant si le requérant démontre notamment que le FPS a bien été acquitté dans le délai de trois mois.

En revanche, tout recours exercé contre le titre exécutoire qui serait fondé sur l'illégalité de l'avis de paiement impayé correspondant est voué au rejet en raison du principe de substitution prévu par le VI de l'article L. 2333-87, « *sauf lorsque le requérant n'a pas été mis à même de contester le forfait de post-stationnement directement apposé sur son véhicule en raison de la cession, du vol, de la destruction ou d'une usurpation de plaque d'immatriculation dudit véhicule ou de tout autre cas de force majeure* ». (art. R. 2333-120-35 du CGCT).



Article L. 2333-87, VI. du CGCT

[...] Le titre exécutoire émis en cas d'impayé peut également faire l'objet d'un recours devant cette commission. Il se substitue alors à l'avis de paiement du forfait de post-stationnement impayé.

Préalablement à cette phase contentieuse, et suivant le droit commun, la personne redevable du titre exécutoire peut toujours exercer un recours gracieux devant la collectivité bénéficiaire figurant sur le titre. Toutefois celle-ci ne peut examiner que le bien-fondé de l'avis de paiement et non la majoration revenant à l'État.

Cette majoration peut par ailleurs faire l'objet d'une remise totale ou partielle par le comptable public chargé du recouvrement, dans le cas où le redevable justifie de difficultés financières.



Article L. 2323-7-1 du code général de la propriété des personnes publiques

[...] En cas de paiement volontaire du titre exécutoire dans le délai d'un mois à compter de l'envoi de l'avertissement, le montant des sommes dues est diminué de 20 %. Cette diminution s'impute sur la majoration prévue à l'article L. 2333-87 mentionné ci-dessus et ne peut lui être supérieure.

Cette majoration peut faire l'objet d'une remise totale ou partielle par le comptable public chargé du recouvrement, dans le cas où le redevable justifie de difficultés financières.

Pour chacun de ces recours gracieux, les règles de droit commun prévues notamment par la loi du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations (dite loi DCRA) sont applicables.

Au nombre de celles-ci figure le maintien de la règle du délai de deux mois au terme duquel le silence vaut rejet du recours gracieux, de même que celle imposant à une collectivité de transmettre au comptable public compétent les recours gracieux portant sur la majoration revenant à l'État dont elle serait destinataire.



Loi du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations (dite DCRA)

Article 20

Lorsqu'une demande est adressée à une autorité administrative incompétente, cette dernière la transmet à l'autorité administrative compétente et en avise l'intéressé. [...]

Article 20-1

Lorsque le recours contentieux à l'encontre d'une décision administrative est subordonné à l'exercice préalable d'un recours administratif, la présentation d'un recours gracieux ou hiérarchique ne conserve pas le délai imparti pour exercer le recours administratif préalable obligatoire, non plus que le délai de recours contentieux.

L'autorité administrative qui a pris la décision initiale peut la retirer d'office si elle est illégale tant que l'autorité chargée de statuer sur le recours administratif préalable obligatoire ne s'est pas prononcée.

Article 21

I. Le silence gardé pendant deux mois par l'autorité administrative sur une demande vaut décision d'acceptation.

[...] Le premier alinéa n'est pas applicable et, par dérogation, le silence gardé par l'administration pendant deux mois vaut décision de rejet:

[...]

2° Lorsque la demande ne s'inscrit pas dans une procédure prévue par un texte législatif ou réglementaire ou présente le caractère d'une réclamation ou d'un recours administratif;

3° Si la demande présente un caractère financier sauf, en matière de sécurité sociale, dans les cas prévus par décret;

[...]

II. [...] Des décrets en Conseil d'État peuvent fixer un délai différent de celui que prévoient les premier et troisième alinéas du I, lorsque l'urgence ou la complexité de la procédure le justifie.

Quand saisir l'autorité compétente ?

Le RAPO contre l'avis de paiement d'un forfait de post-stationnement doit être engagé dans le délai d'un mois à compter de la date de notification de l'avis.

Pour que ce délai soit opposable à l'administré, encore faut-il que les avis de paiement des FPS mentionnent les voies et délais de recours dont disposent les usagers redevables. C'est pourquoi l'article R. 2333-120-4 du décret d'application précise que ces mentions sont une composante obligatoire de l'avis de paiement (cf. chapitre 3.2.4).

Toutefois, l'absence de notification de ces mentions sur l'avis de paiement n'a aucun impact sur la règle d'irrecevabilité d'un recours qui serait directement adressé à la Commission du contentieux du stationnement payant³⁴.

L'absence de mention du délai d'un mois dans l'avis de paiement ne dispense pas le redevable de saisir l'autorité compétente pour examen de son RAPO avant de s'adresser au juge. Le demandeur est, en ce cas, seulement dispensé du délai d'un mois qui ne lui a pas été préalablement communiqué.

Comment saisir l'autorité compétente pour l'examen des RAPO ?

L'article R. 2333-120-13 du CGCT prévoit que, à peine d'irrecevabilité, le RAPO soit 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.

Le respect de cette condition de forme est impératif eu égard à ses conséquences sur le déclenchement du délai contentieux en cas de décision implicite de rejet du RAPO.

Le VI de l'article L. 2333-87 est en effet venu prévoir que « *par dérogation aux dispositions de l'article 19 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, l'avis de réception postale ou électronique adressé au demandeur par le représentant de l'entité chargée de statuer sur le recours administratif tient lieu de l'accusé de réception prévu par ces dispositions. Le délai à l'issue duquel le silence gardé sur le recours administratif préalable vaut décision de rejet court à compter de la date de réception du recours indiquée sur l'avis postal ou électronique* ».

Afin de faciliter le traitement des RAPO, il est recommandé à l'autorité compétente de mettre à la disposition des usagers, par le biais d'un site internet par exemple, un formulaire type que l'utilisateur pourra compléter. Outre la rationalisation du traitement des demandes par les services que ce type de procédé autorise, la mise à disposition d'un formulaire peut également être un vecteur d'information utile pour l'utilisateur s'étant vu délivrer un avis de paiement pour des motifs qu'il ne comprendrait pas alors même que la règle applicable aurait été respectée.

À toutes fins utiles, un modèle de formulaire type est disponible en annexe VIII de ce guide.

Toutefois, il est important de noter que la transmission d'un recours selon un autre formalisme que celui proposé par la collectivité ne peut pas être retenue comme une cause d'irrecevabilité du recours.

Important

L'article 16 de la loi DCRA rend possible la transmission des RAPO par voie électronique. Toutefois, l'opportunité de la mise en place effective de ce service est laissée à l'appréciation de chaque autorité compétente dans le traitement des RAPO.

34. Jurisprudences: « CE 1^{er} avril 1992, *Abit*, n° 88068 » et « CE 19 mai 2004 », *Jouve*, n° 248175.

L'article L. 2333-87 du CGCT dispose que « *les mentions portées sur l'avis de paiement du forfait de post-stationnement par l'agent assermenté font foi jusqu'à preuve contraire* ». De ce fait, **la charge de la preuve incombe au redevable et non à la collectivité.**

Un usager souhaitant contester un avis de paiement en s'appuyant sur le fait que l'agent de surveillance n'a pas vu le ticket apposé derrière le pare-brise doit pouvoir apporter des éléments de preuve suffisamment étayés (photo horodatée du pare-brise avant heure du contrôle...), sans quoi son recours sera considéré comme insuffisamment motivé.

De la même manière, si un recours est déposé par un redevable prétextant que l'avis de paiement ne lui a pas été notifié (vol sur le véhicule, non-distribution du courrier...), son RAPO ne peut pas être accepté en l'absence d'éléments factuels de preuve (attestation fournie par La Poste, constatation par le service instructeur d'un nombre important de réclamations portant sur des faits identiques...).

4.1.3 Modalités de traitement des RAPO

Autorité compétente et mise en œuvre opérationnelle

Pour la première fois dans le cadre d'un RAPO, outre des entités publiques (communes, EPCI à fiscalité propre ou syndicats mixtes compétents), des entités privées peuvent être désignées comme autorités chargées de l'examen de ces recours. Ceci permet à l'autorité publique de confier la gestion de ces recours au tiers contractant dont relèvent les agents chargés d'établir les avis de paiement de FPS.

Toutefois, l'article R. 2333-120-13 du CGCT vient explicitement préciser qu'un agent assermenté pour établir des avis de paiement est incompétent pour examiner les RAPO portant sur les FPS qu'il a lui-même établis.



Article R. 2333-120-13 du CGCT

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.

Une organisation cohérente et efficace du RAPO stationnement est importante afin que ce mécanisme puisse jouer le rôle de filtre que lui a assigné le législateur.

À cette fin, il convient de bien dimensionner le service chargé d'examiner les recours. Dans le cas contraire, cela pourrait avoir pour conséquences néfastes de laisser croire aux redevables que le dépôt d'un RAPO ne constitue qu'une étape procédurale superflue ayant pour seul objectif de retarder l'accès au juge, et de diminuer ainsi fortement la crédibilité de la collectivité dans la gestion de sa politique de stationnement.

Il est impératif de doter le service chargé de l'examen des RAPO de moyens humains et techniques suffisants, notamment informatiques, afin qu'il joue un rôle de filtre efficace, réglant lui-même les recours qui ne nécessitent pas, compte tenu de la teneur du litige, d'aller devant le juge.

Important

Il est recommandé de créer et de tenir à jour une base de données exhaustive dans laquelle seront renseignées l'ensemble des informations nécessaires au traitement rapide des RAPO reçus :

- barèmes tarifaires de chaque zone de stationnement ;
- barèmes tarifaires spécifiques (résidents, professions mobiles...), le cas échéant ;
- copies des avis de paiement des forfaits de post-stationnement émis le mois précédent ;
- données relatives au contrôle (liste et numéro d'identification des agents de contrôle, lieux d'affectation des agents...);
- le cas échéant, recensement des pannes et dysfonctionnements ayant été observés le mois précédent sur les équipements de paiement et de contrôle ;
- toute autre donnée qui semblerait utile au traitement des RAPO.

Les modalités de constitution de cette base de données, ainsi que le choix de recourir à un prestataire informatique spécifique ou non, peuvent dépendre de la volumétrie des recours à traiter et de l'importance des moyens financiers et humains potentiellement assignables à cette tâche.

L'autorité compétente doit également archiver la totalité des RAPO qu'elle a traités, accompagnés de leurs pièces justificatives, afin de pouvoir se défendre efficacement auprès de la commission du contentieux du stationnement payant en cas de recours contentieux déposés par les automobilistes.

Délais de l'instruction

L'autorité chargée de l'examen des RAPO stationnement doit statuer dans un délai d'un mois à compter de la date inscrite sur l'avis de réception postal ou électronique du RAPO.

À défaut d'une décision explicite dans ce délai, l'autorité est considérée comme ayant rejeté implicitement la demande qui lui est présentée par l'auteur du RAPO.



Article R. 2333-120-13 du CGCT

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 postal ou électronique, à l'expiration duquel le silence vaut décision de rejet.

L'instruction d'un RAPO

À la réception d'un RAPO, l'autorité compétente doit examiner s'il respecte bien les conditions de recevabilité prévues à l'article R. 2333-120-13 du CGCT.

Ces premières vérifications consistent notamment à s'assurer que le RAPO est bien déposé par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, par le locataire, l'acquéreur du véhicule ou le mandataire désigné, et qu'il est motivé et accompagné d'une copie de l'avis de paiement contesté et du certificat d'immatriculation du véhicule concerné, sauf en cas de cession.



Article R. 2333-120-13 du CGCT

Le recours administratif préalable obligatoire [...] 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 habilitier toute personne pour former le recours, en son nom et pour son compte. En ce cas, le mandat est produit avec le recours.

À 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 ;
- 2) 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.

Précisons que l'autorité chargée de l'examen des RAPO stationnement n'est pas dans l'obligation de délivrer un accusé de réception par courrier spécifique.

En effet, l'article L. 2333-87 du CGCT stipule que « *par dérogation aux dispositions de l'article 19 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, l'avis de réception postale ou électronique adressé au demandeur par le représentant de l'entité chargée de statuer sur le recours administratif tient lieu de l'accusé de réception prévu par ces dispositions* ».

Ces dispositions représentent une charge financière en moins pour les autorités compétentes, qui n'ont pas à renvoyer un courrier valant avis de réception aux requérants.

Important

Dès lors que la réforme du stationnement a pour objet de remplacer le mécanisme pénal actuel, non par un système de sanction administrative, mais par l'application de règles de domanialité publique non punitives, les textes n'ont logiquement pas prévu la mise en place systématique d'une procédure d'instruction contradictoire.

L'auteur d'un RAPO n'a de ce fait pas de droit automatiquement acquis à être entendu et à pouvoir présenter oralement ses arguments.

L'examen des RAPO doit dans un premier temps consister à répartir les dossiers selon deux catégories :

- **les demandes manifestement irrecevables** (hors délais, absence d'envoi avec demande d'avis de réception, absence de la copie de l'avis de paiement contesté ou du certificat d'immatriculation dans le dossier, le cas échéant absence de mandat pour agir donné par le titulaire du véhicule, le locataire ou l'acquéreur...) ou infondées (absence totale d'exposé de faits et d'arguments en rapport avec l'avis de paiement contesté, arguments relevant de la pure querelle, voire injurieux...);
- **les demandes nécessitant un examen approfondi.** Parmi celles-ci, il est nécessaire de distinguer :
 1. les demandes soulevant des moyens mettant en cause les mentions portées sur l'avis de paiement par l'agent assermenté (« *l'agent n'a pas vu le ticket affiché derrière le pare-brise* ») ou l'absence de notification sur le véhicule, postale ou électronique, sans apporter aucun élément de preuve : ces demandes peuvent faire l'objet d'une décision implicite ou explicite de rejet en précisant dans ce dernier cas que « *l'examen approfondi de la demande adressée n'a pas permis de démontrer que l'argument invoqué était sérieux en l'absence de production d'éléments de preuve* » après avoir rappelé succinctement le ou les motifs de contestation présentés,
 2. les autres demandes requérant une instruction approfondie.

Une fois sa décision prise, l'autorité compétente rédige sa réponse qui peut prendre la forme de :

- l'émission d'un avis de paiement rectificatif s'il est fait droit en tout ou partie à la demande du requérant. La partie suivante détaille précisément les mentions que l'avis de paiement rectificatif doit obligatoirement comporter ;
- une réponse implicite ou explicite de rejet en insistant dans ce dernier cas sur l'exigence de la motivation. Précisons que, s'agissant d'un procédé visant à réduire le risque de contentieux, il est recommandé, lorsque cela est compatible avec les moyens alloués à cette mission, de répondre par une décision explicite au RAPO faisant l'objet d'une décision de refus afin de donner les clés de compréhension de la décision à l'auteur du recours.

Explication juridique

Au regard des exigences posées par la loi du 11 juillet 1979 relative à la motivation des actes administratifs, l'emploi de formules stéréotypées n'est pas prohibé dès lors que la décision écrite comporte l'énoncé des considérations de droit et de fait qui constituent son fondement. Ainsi, le Conseil d'État a considéré comme respectant cette exigence une décision reprenant une formule stéréotypée visant les textes dont elle fait application et mentionnant les faits qui en constituent le fondement³⁵.

Mentions devant figurer sur l'avis de paiement rectificatif

L'avis de paiement rectificatif comprend deux parties intitulées respectivement « Établissement de l'avis de paiement rectificatif du forfait de post-stationnement » et « Modalités de paiement et contestation ».

Les mentions devant figurer dans chacune des parties sont explicitement listées à l'article R. 2333-120-14 du CGCT.

La partie « Établissement de l'avis de paiement rectificatif du forfait de post-stationnement » comporte, dans cet 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 ;

35. Notamment CE 13 octobre 2006 « *Préfet de l'Hérault* », n° 271182 ; CE 6 juillet 1994 « *Préfet des Bouches-du-Rhône* ».

- 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 assermenté 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'ANTAI 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.

La partie « Modalités de paiement et contestation » comporte quant à elle, dans cet 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) ci-dessous ;
- 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 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.

À toutes fins utiles, un modèle d'avis de paiement rectificatif est présenté en annexe VI.

Rédaction d'un rapport annuel

Dans le cadre du suivi de la mise en place du RAPO, l'article L. 2333-87 du CGCT prévoit que l'autorité compétente doit établir un rapport annuel, dans le but de rendre transparentes et publiques les décisions relatives aux RAPO, et de permettre à l'organe délibérant de la collectivité de contrôler l'exercice de cette mission, notamment en cas de délégation ou de prestation de service confiée à un tiers contractant.

Selon les termes de l'article R. 2333-120-15 du CGCT, ce rapport est présenté à l'assemblée délibérante de la collectivité ayant institué la redevance avant le 31 décembre. Son examen intervient lors de la première réunion de l'assemblée délibérante suivant le dépôt du document.

En cas d'externalisation, 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.

L'annexe II du même code précise quels sont les éléments obligatoires devant figurer dans ce rapport.



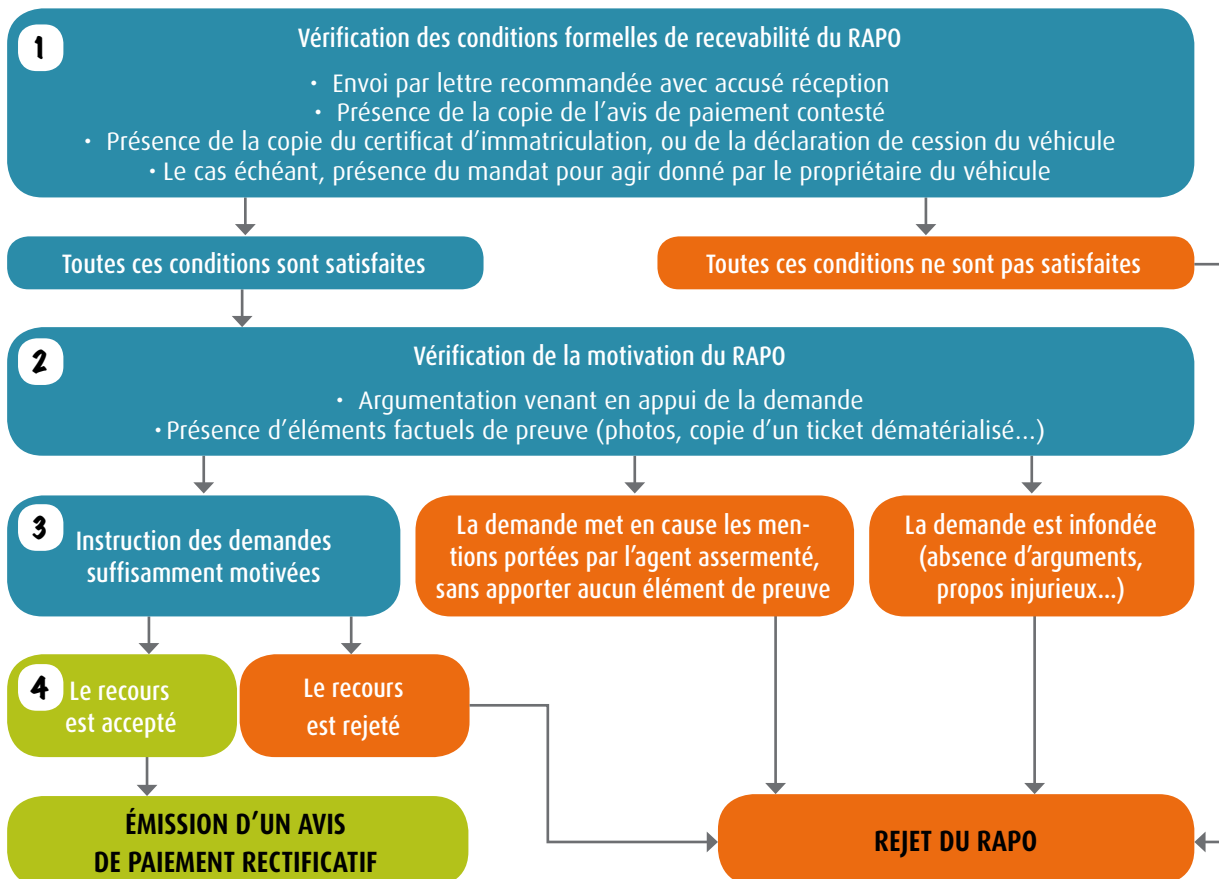
Annexe II du CGCT listant les informations devant figurer dans le rapport annuel prévu à l'article R. 2333-120-15

- 1°) Dénomination de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte concerné.
- 2°) Le cas échéant, dénomination du tiers contractant auteur du rapport.
- 3°) Moyens humains (nombre d'équivalents temps plein) consacrés au traitement des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO).
- 4°) Moyens financiers consacrés au traitement des RAPO.
- 5°) Indicateurs relatifs au traitement des RAPO.

Pour chacun des indicateurs figurant dans le tableau (cf. annexe VII), 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.

- 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.

Schéma synoptique de traitement d'un RAPO



4.2 La commission du contentieux du stationnement payant

La décentralisation du stationnement payant s'accompagne de la création d'une nouvelle juridiction administrative spécialisée, la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP).

4.2.1 Avant l'entrée en vigueur de la réforme

Jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la réforme, les contraventions pour non-paiement ou insuffisance de paiement de la redevance de stationnement relèvent de la compétence du juge de proximité statuant en matière pénale.

Elles peuvent être contestées auprès de l'officier du ministère public (OMP). Ce dernier peut, soit renoncer à toute poursuite et classer sans suite l'infraction, soit prononcer l'irrecevabilité de la demande (sauf contestation de la décision de l'OMP, le contrevenant doit alors régler l'amende dans les délais), soit transmettre le dossier à la juridiction de proximité pour qu'elle statue sur le fond.

4.2.2 Après l'entrée en vigueur de la réforme

À compter de la date d'entrée en vigueur de la réforme*, la procédure pénale cède la place à la procédure contentieuse administrative et « aucune sanction, de quelque nature que ce soit, ne peut être établie ou maintenue en raison de l'absence ou de l'insuffisance de paiement de la redevance de stationnement³⁶ ».

L'ordonnance n° 2015-45 du 23 janvier 2015 crée la commission du contentieux du stationnement payant. Elle a été complétée par les dispositions de l'article 3 de l'ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales et par le décret n° 2015-646 du 10 juin 2015.

La commission du contentieux du stationnement payant détient une compétence nationale.

Cette juridiction est présidée par un magistrat du corps des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel. Elle est composée de magistrats administratifs et de magistrats judiciaires, en activité ou honoraires.

À l'exclusion des recours dirigés contre les décisions individuelles relatives aux forfaits de post-stationnement pour lesquels la CCSP jouit d'une compétence propre, les juridictions administratives de droit commun conservent leur compétence sur le contentieux de la légalité des décisions réglementaires relatives au stationnement payant.

Ainsi, même après l'entrée en vigueur de la décentralisation du stationnement, un recours en excès de pouvoir peut être formé devant le tribunal administratif territorialement compétent contre une délibération instituant la redevance de paiement immédiat et le FPS.

De même, les contentieux relatifs aux délégations de service public en lien avec le stationnement payant, ou aux marchés publics passés dans le même domaine, continuent de relever de la compétence du juge administratif de droit commun.

Important

Le V de l'article 63 de la loi MAPTAM prévoit que les infractions au stationnement payant constatées avant l'entrée en vigueur de la réforme et les procédures en cours à cette date continuent d'être traitées dans un cadre pénal.

Par ailleurs, au-delà de la date d'entrée en vigueur de la décentralisation du stationnement, les stationnements dangereux, gênants, très gênants et abusifs continuent à donner lieu à des amendes contraventionnelles et à relever du juge pénal.

* La loi NOTRe du 7 août 2015 prévoit l'entrée en vigueur de la décentralisation du stationnement payant sur voirie au 1^{er} octobre 2016. Toutefois, le Gouvernement a proposé de la reporter au 1^{er} janvier 2018 (cf. p13 du guide).

36. Article 63 de la loi MAPTAM.

4.2.3 Les recours devant la commission du contentieux du stationnement payant

Contre quelle décision ?

L'article L. 2333-87 du CGCT dispose que « la décision rendue à l'issue du recours administratif préalable obligatoire contre l'avis de paiement du forfait de post-stationnement peut faire l'objet d'un recours devant la commission du contentieux du stationnement payant. Le titre exécutoire émis en cas d'impayé peut également faire l'objet d'un recours devant cette commission. Il se substitue alors à l'avis de paiement du forfait de post-stationnement impayé ».

Important

En application des dispositions de l'article L. 2333-87 VI. du CGCT, si un titre exécutoire est émis, il se substitue à l'avis de paiement du forfait de post-stationnement impayé. L'article R. 2333-120-35 du CGCT précise en outre qu'en pareil cas, le forfait de post-stationnement ne peut alors plus être contesté. Aucun moyen ne peut plus être invoqué par le requérant, contre l'avis de paiement du FPS sauf dans un cas de force majeure (la force majeure peut être reconnue notamment en cas de cession, de vol ou de destruction du véhicule, ou en cas d'usurpation des plaques d'immatriculation du véhicule).

Quand ?

L'article R. 2333-120-33 du CGCT précise que le recours doit être porté devant la commission du stationnement payant dans un délai d'un mois suivant la notification de la décision explicite de l'autorité compétente ou du jour où naît la décision implicite de rejet du recours administratif préalable obligatoire.

Le même article prévoit que le recours contre le titre exécutoire doit être exercé dans le délai d'un mois à compter de la notification de l'avertissement qui le matérialise.

Le délai de recours ainsi que les voies de recours ne sont toutefois opposables qu'à la condition d'avoir été mentionnés dans la notification de la décision.

Par qui ?

Le titulaire du certificat d'immatriculation ou, dans les cas prévus au VII de l'article L. 2333-87 du CGCT, le locataire ou l'acquéreur du véhicule est recevable à présenter une requête devant la commission du contentieux du stationnement payant en vue de contester un avis de paiement du forfait de post-stationnement ou un titre exécutoire. Ces personnes peuvent également se faire représenter par un avocat ou par toute autre personne dûment mandatée (article R. 2333-120-36 du CGCT).

Pour présenter une requête devant la CCSP, le recours à un avocat est possible, mais il n'est pas obligatoire.

Le requérant peut également désigner une personne de son choix pour le représenter, en lui donnant un mandat (article R. 2333-120-31 du CGCT).

Comment ?

La requête devant la CCSP doit être présentée sur le formulaire-type mis à la disposition du public, sur le site de la juridiction et sur le site www.service-public.fr.

Son modèle est fixé par un arrêté du vice-président du Conseil d'État à paraître.

Pour déposer une requête, le requérant doit préalablement s'acquitter du montant du forfait de post-stationnement.

La requête doit être accompagnée des pièces suivantes (article R. 2333-120-31 du CGCT) :

- en cas de contestation de la décision issue du recours administratif préalable obligatoire contre l'avis de paiement du forfait de post-stationnement :
 - la copie de l'avis de paiement du FPS,
 - la copie du recours administratif préalable obligatoire (RAPO),
 - la copie de l'accusé de réception par l'entité chargée de statuer sur les RAPO,
 - la décision explicite prise par l'autorité compétente (la commune, l'EPCI ou le syndicat mixte compétent ou le tiers contractant) suite au RAPO, le cas échéant,
 - la preuve que le requérant s'est acquitté du montant du FPS,
 - le mandat de représentation du requérant, lorsque celle-ci n'est pas assurée par un avocat.
- en cas de contestation du titre exécutoire :
 - la copie de l'avertissement ou de l'extrait du titre exécutoire,
 - la pièce justifiant le paiement préalable du forfait de post-stationnement et de la majoration prévue au IV de l'article L. 2333-87 du CGCT,
 - le mandat de représentation du requérant lorsque celle-ci n'est pas assurée par un avocat.

Le requérant adresse le formulaire-type dûment complété et les pièces de son dossier au greffe de la commission, sous pli recommandé avec demande d'avis de réception, par fax ou par voie électronique (article R. 2333-120-30 et R. 2333-120-32 du CGCT).

Instruction du recours

Si la requête est irrecevable, le requérant en est informé par le greffe.

Il est également averti du délai d'un mois dans lequel il peut régulariser sa requête ou contester cette irrecevabilité. À défaut, de régularisation ou de contestation, il est regardé comme ayant renoncé à son action (article R. 2333-120-39 du CGCT).

Si la requête est recevable, elle est communiquée à l'autorité publique compétente, le cas échéant par voie électronique (articles L. 2333-87-6 et R. 2333-120-41 du CGCT).

L'autorité publique dispose d'un délai d'un mois, à compter de la communication de la requête, pour produire ses observations. À défaut, l'autorité publique est réputée avoir acquiescé aux faits exposés par le requérant (article R. 2333-120-44 CGCT).

Important

La brièveté du délai offert à la collectivité pour faire part de ses observations en cas de recours déposé devant la CCSP milite une fois de plus pour un traitement sérieux des RAPO déposés par les automobilistes, et doit inviter l'autorité compétente à ne pas négliger la phase précontentieuse de la procédure.

Si la commune, l'EPCI à fiscalité propre ou le syndicat mixte compétent produit un mémoire en défense, celui-ci est communiqué par la commission du contentieux du stationnement payant au requérant en courrier simple (article R. 2333-120-41 du CGCT).

Important

Dans leurs recours devant la commission du contentieux du stationnement payant, les usagers pourront développer des moyens nouveaux, qui n'auront pas été présentés à l'occasion du recours administratif préalable obligatoire. Ils pourront également contester au fond la délibération instituant le stationnement payant et fixant le barème tarifaire.

Cependant, ils ne pourront invoquer ni l'illégalité pour vice de forme ou de procédure de la délibération instituant la redevance de stationnement (1° de l'article L. 2333-87-7 du CGCT), ni l'illégalité de l'acte par lequel, le cas échéant, la collecte de la redevance de stationnement a été déléguée par la collectivité à un tiers.

Décisions de la commission du contentieux du stationnement payant

Le juge peut, en application de l'article R. 2333-120-27 du CGCT, statuer par voie d'ordonnance.

Ainsi, le juge peut notamment rejeter par ordonnance les recours qui ne relèvent manifestement pas de la commission du contentieux du stationnement payant, les requêtes manifestement irrecevables ou manifestement infondées. Il peut donner acte des désistements ou constater qu'il n'y a pas lieu à statuer. Il peut encore décharger le requérant de l'obligation de payer lorsque le FPS ou la décision contestée repose sur une erreur de fait non contestée par le défendeur.

Dans les autres cas, l'article L. 2333-87-4 du CGCT pose le principe que les décisions de la commission du contentieux du stationnement payant sont rendues par le président de la commission ou par le magistrat désigné par lui, qui statue seul. Le président de la commission ou le magistrat délégué peut, lorsque la question posée le justifie, décider d'inscrire l'affaire au rôle d'une formation collégiale.

Contestation et exécution des décisions de la commission du contentieux du stationnement payant

Au terme de l'article R. 2333-120-64 du CGCT, les décisions de la commission du contentieux du stationnement payant ne peuvent pas faire l'objet d'un appel et ne sont susceptibles que d'un recours en cassation devant le Conseil d'État.

Si un requérant souhaite soumettre son affaire au Conseil d'État, il a deux mois pour se pourvoir en cassation à partir de la communication de la décision, et doit faire appel aux compétences d'un avocat autorisé à plaider devant le Conseil d'État.

En application des dispositions de l'article R. 2333-120-67 du CGCT, le requérant peut, en cas d'inexécution du jugement ou de l'ordonnance, présenter une demande devant la commission du contentieux du stationnement payant afin que celle-ci prescrive les mesures nécessaires à l'exécution de cette décision. Cette demande ne peut être présentée avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la notification de la décision juridictionnelle.



PARTIE 5

Recouvrement des recettes et aspects financiers

L'essentiel

En matière de recettes, il faut distinguer plusieurs cas de figure.

Le paiement immédiat du stationnement peut s'effectuer par divers moyens techniques (horodateurs, téléphone mobile, ou tout autre moyen dématérialisé...). Quel que soit le mode de paiement utilisé, l'automobiliste doit se voir remettre un justificatif de paiement, imprimé ou transmis par voie dématérialisée, comportant des mentions détaillées obligatoires.

Les recettes générées sont perçues par la collectivité ou l'EPCI ayant instauré la redevance. Elles abondent le budget général.

Le paiement du FPS se fait dans un délai de trois mois après la notification de l'avis de paiement.

Un tarif minoré peut être institué par la collectivité en cas de paiement dans des délais réduits, déterminés par cette même collectivité.

Le FPS peut être collecté soit par la collectivité ayant institué la redevance (via une régie), soit par son tiers contractant, soit via les moyens de paiement mis à disposition par l'ANTAI, en cas de recours à ses services pour l'envoi postal des avis de paiement.

Les recettes du FPS sont affectées aux opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation. La répartition de ces recettes varie en fonction de l'existence ou non d'un EPCI à fiscalité propre et des compétences qu'il détient, hors Île-de-France (cf. tableau du chapitre 5.2.2).

Le recouvrement forcé s'effectue au-delà du délai de trois mois après la notification de l'avis de paiement, sur la base d'un titre exécutoire émis par l'ANTAI en qualité d'ordonnateur de l'État.

Le titre exécutoire précise d'une part le montant du FPS dû, et d'autre part le montant de la majoration dont le produit reviendra à l'État. Celle-ci est fixée à 20 % du montant du FPS impayé restant dû au terme des trois mois, sans pouvoir être inférieur à 50 €. Elle est minorée de 20 % en cas de paiement volontaire dans un délai d'un mois.

Le recouvrement du titre exécutoire est assuré par un comptable de la DGFIP, autre que le receveur municipal.

Les recettes du FPS sont reversées aux collectivités ou EPCI et sont affectées aux opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation.

La répartition de ces recettes varie en fonction de l'existence ou non d'un EPCI à fiscalité propre, et des compétences qu'il détient.

5.1 Les modalités d'encaissement et de recouvrement des recettes

5.1.1 Les modalités de paiement de la redevance de stationnement

La redevance peut être acquittée selon deux modalités : de manière immédiate, dès le début du stationnement, ou sur la base d'un forfait, à l'issue du stationnement.

Chaque conducteur a la possibilité de régler sa redevance de façon immédiate au moment du stationnement

Le conducteur ayant fait le choix du paiement immédiat de la redevance de stationnement se voit remettre un justificatif, imprimé ou transmis par voie dématérialisée, comportant les mentions suivantes (article R. 2333-120-3 du CGCT) :

- la date et l'heure d'impression ou de transmission du justificatif ;
- la date et l'heure de fin de période du stationnement payé immédiatement ;
- le montant de la redevance de stationnement payé ;
- le barème tarifaire appliqué dans la zone de stationnement ;
- le rappel de la règle : « Le forfait est dû en cas de paiement insuffisant » ;
- lorsque le justificatif est délivré sous forme d'imprimé, la prescription suivante : « À placer à l'avant du véhicule, bien lisible de l'extérieur ».

La collectivité met à disposition des usagers des horodateurs ou tout autre moyen de paiement qu'elle juge utile (paiement par téléphone mobile par exemple).

Les conducteurs peuvent s'acquitter d'un forfait de post-stationnement dans un délai de trois mois

Dans un délai de 3 mois, le conducteur a la possibilité, en fonction du choix retenu par la collectivité pour constater le forfait de post-stationnement, de s'en acquitter de façon spontanée, selon trois modalités :

- paiement auprès d'une régie de la collectivité ayant institué la redevance ;
- paiement auprès du tiers contractant lorsqu'il existe ;
- via les moyens de paiement proposés par l'ANTAI.

Les recettes liées à cette redevance sont collectées par la collectivité l'ayant instituée ou, si cette dernière le décide, par son tiers contractant. En cas de recours à l'ANTAI, les recettes sont ensuite reversées à la collectivité.



Via une régie

Pour permettre la collecte de la redevance de stationnement versée dans les horodateurs, la collectivité doit mettre en place une régie de recettes, le régisseur étant autorisé à manier des fonds publics en lieu et place du comptable.

Le paiement spontané du FPS s'effectue auprès du régisseur à qui il revient d'effectuer le suivi entre l'émission des FPS et les encaissements correspondants, ainsi que d'effectuer les versements auprès du comptable public de la collectivité bénéficiaire.

Afin de faciliter le paiement des usagers, les régisseurs peuvent être équipés d'un terminal de paiement pour les cartes bancaires. De même, la collectivité peut offrir la possibilité de payer en ligne via TIPI (titre payable sur internet).

Plus précisément, en application des dispositions de l'article 25 du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique et de l'article R. 1617-7 du CGCT, les redevables sont autorisés à s'acquitter des sommes à leur charge selon les modes de perception suivants :

- en numéraire ;
- au moyen de chèques bancaires, postaux et assimilés ;
- par carte bancaire ;
- par virement ;
- par prélèvement s'agissant de natures de recettes que les comptables peuvent être autorisés à percevoir ainsi.

L'acte de création de la régie précise explicitement les modes de perception des recettes de la régie selon les tarifs fixés par l'assemblée délibérante de la collectivité.

Il convient de se reporter à l'instruction codificatrice n° 06-031-A-B-M du 21 avril 2006 relative aux régies du secteur public local ainsi qu'aux fiches disponibles sur le site www.collectivites-locales.gouv.fr³⁷.

Enfin, l'instruction BOFIP-GCP-13-0017 du 14 août 2013 relative aux modalités de gestion des moyens de paiement et des activités bancaires du secteur public peut être utilement consultée.

Par un tiers contractant

Un tiers contractant peut être chargé de la collecte de la redevance, qu'elle soit immédiate ou forfaitaire.

L'article 40 de la loi n° 2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à « la simplification de la vie des entreprises et portant diverses dispositions de simplification et de clarification du droit et des procédures administratives » a en effet eu notamment pour objet de créer un article L. 1611-7-1 du CGCT permettant aux collectivités de donner mandat de gestion à un organisme tiers pour procéder à l'encaissement de certaines recettes, selon des modalités arrêtées dans la convention de mandat et le contrat d'externalisation du service (marché public ou délégation de service public)³⁸.

Par l'ANTAI

L'ANTAI, lorsqu'elle est chargée de cette mission, envoie un avis de paiement à l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation, et propose au redevable les moyens de paiement suivants : paiement par internet, smartphone, serveur vocal interactif, chèque auprès d'un centre d'encaissement DGFIP, ou par espèces ou carte bancaire à tout guichet de la DGFIP.

Les reversements des montants encaissés auprès des collectivités bénéficiaires sont prévus mensuellement.

5.1.2 Le recouvrement du FPS après le délai de paiement spontané de trois mois

Le forfait de post-stationnement est recouvré de manière forcée si celui-ci n'a pas été acquitté au terme du délai de trois mois à compter de sa notification, sur la base d'un titre exécutoire émis par l'ANTAI, agissant en tant qu'ordonnateur de l'État.

Dans le cas où la notification a été effectuée par apposition de l'avis de paiement sur le véhicule concerné, la collectivité, par le biais de sa régie ou de son prestataire, doit préalablement transmettre l'information du non-paiement à l'ANTAI en indiquant notamment l'identification de la collectivité bénéficiaire, la date, l'heure,

37. Onglets « finances locales », puis « Droit budgétaire et comptabilités locales ».

38. Davantage de détails sont fournis dans la partie 6 de ce guide.

le lieu de constatation de l'absence de paiement total de la redevance de stationnement, l'immatriculation du véhicule, le montant initial, le montant payé, ainsi que le reste à recouvrer. Sur la base de ces informations, l'ANTAI émet le titre exécutoire. Il en va de même bien évidemment si l'avis de paiement impayé a été adressé par ce même établissement.

L'ANTAI transmet ensuite à la DGFIP les titres exécutoires à prendre en charge. La prise en charge comptable est réalisée par la trésorerie en charge des amendes rattachée au domicile du débiteur.

Les forfaits de post-stationnement impayés font l'objet d'une majoration de 20 % au profit de l'État, avec un montant minimum de 50 euros. Le montant total dû se voit diminué de 20 % en cas de paiement par le redevable dans un délai d'un mois après envoi de l'avertissement, cette diminution s'imputant uniquement sur la majoration revenant à l'État.



Article R. 2333-120-16 du CGCT

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 €.

Article L. 2323-7-1 du CGPPP

[...] En cas de paiement volontaire du titre exécutoire dans le délai d'un mois à compter de l'envoi de l'avertissement, le montant des sommes dues est diminué de 20 %. Cette diminution s'impute sur la majoration prévue à l'article L. 2333-87 mentionné ci-dessus et ne peut lui être supérieure.

Les moyens de paiement proposés sont notamment les suivants : paiement par internet, smartphone, serveur vocal interactif, chèque auprès d'un centre d'encaissement DGFIP, ou par espèces ou carte bancaire à tout guichet de la DGFIP.

Les montants recouverts au titre du FPS sont reversés selon une périodicité mensuelle aux collectivités bénéficiaires.

5.2 Les modalités de répartition des recettes

Les recettes liées au service public de stationnement payant sur voirie sont de deux ordres : d'une part les recettes de la redevance de paiement immédiat (les recettes des horodateurs ou du paiement par mobile), de l'autre les recettes des FPS qui « remplacent » le produit des amendes.

Aussi, la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie a légèrement modifié la répartition actuelle de ces différences sources de recettes entre communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre ou autres autorités organisatrices de la mobilité.

5.2.1 Les recettes de la redevance de paiement immédiat

C'est la collectivité ou le groupement qui a décidé des tarifs de stationnement, à travers l'adoption d'une délibération instituant la redevance de stationnement, qui perçoit le produit des recettes de paiement immédiat.

Ces recettes abondent le budget général de la collectivité ou du groupement et ne sont pas affectées spécifiquement à un type de dépenses.

5.2.2 Les recettes des forfaits de post-stationnement : une répartition fondée sur un accord local

Les modalités de répartition des futures recettes des FPS représentent un enjeu important pour les équilibres budgétaires locaux, en particulier au sein des métropoles et des communautés urbaines. Sans reproduire à l'identique la situation *ante*-réforme, la loi de décentralisation du stationnement payant sur voirie cherche à préserver les équilibres budgétaires précédents tout en prenant en compte les coûts inhérents à la mise en place de la réforme (contrôle, équipements techniques...).



Article L. 2333-87 du CGCT

Hors Île-de-France, les recettes issues des forfaits de post-stationnement sont perçues par la commune, l'établissement public de coopération intercommunale ou le syndicat mixte ayant institué la redevance.

Celui-ci les reverse à la commune, à l'établissement public de coopération intercommunale ou au syndicat mixte compétent pour la réalisation des opérations [destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation], déduction faite des coûts relatifs à la mise en œuvre de ces forfaits de post-stationnement. Un décret précise les modalités de reversement, en fonction des conditions d'organisation locale du stationnement payant sur voirie.

Un principe d'affectation aux dépenses de mobilité

Comme c'était le cas avant la réforme avec le produit des amendes, la réforme conserve le principe d'affectation des recettes de FPS à des opérations en lien avec les politiques de mobilité (article L. 2333-87, III., 1er alinéa), étant entendu que l'ensemble des opérations financées doivent être compatibles avec le plan de déplacements urbains lorsqu'il existe (article R. 2333-120-18 CGCT).

Aux termes de l'article R. 2333-120-19 du CGCT, « *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*³⁹ ».

Autrement dit, il n'est pas possible d'utiliser le produit des FPS pour financer d'autres dépenses que celles définies ci-dessus.

De même, le droit à déduction des coûts relatifs à la mise en œuvre des FPS (article L. 2333-87, III., alinéas 2 et 3) ne doit pas porter atteinte à l'objectif principal de « *mobilité* » dévolu au produit des FPS par le législateur. Par conséquent, si les recettes des redevances payées dès le début du stationnement ont permis de financer la totalité des coûts de mise en œuvre des FPS, la collectivité ayant instauré cette redevance ne peut pas déduire à nouveau ces coûts de la somme des recettes issues des FPS qu'elle reverse à l'organisme compétent pour la réalisation des opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation. **C'est pourquoi, elle doit veiller à établir son barème tarifaire de stationnement (paiement immédiatement ou forfaitairement après le stationnement), en tenant compte « de l'ensemble des coûts nécessaires à la collecte du produit de la redevance de stationnement » (Article L. 2333-87, I, alinéa 5).**

« *L'établissement du barème tarifaire tient compte des coûts d'installation, de maintenance et de renouvellement des équipements nécessaires à la collecte du produit de la redevance de stationnement par la commune, le groupement de communes, l'établissement public de coopération intercommunale, le syndicat mixte ou le tiers contractant désigné pour exercer ces missions. Il tient également compte des coûts relatifs à la mise en œuvre du forfait de post-stationnement.* »

Rapport du sénateur Filleul n° 846, p. 31,
rédigé lors de la discussion de la loi MAPTAM

39. Cette section du code des transports regroupe les articles relatifs à l'autopartage (L. 1231-14), au covoiturage (L. 1231-15) et aux services publics de location de bicyclettes (L. 1231-16).

Une répartition par délibération ou par convention dans les EPCI à fiscalité propre

Hors région Île-de-France, l'article R. 2333-120-18 du CGCT dispose que les recettes de FPS sont perçues par la collectivité ou le groupement ayant institué la redevance de stationnement.

Les modalités de répartition de ce produit au sein du bloc local diffèrent ensuite selon les compétences exercées par l'EPCI à fiscalité propre :

- dans les métropoles, les communautés urbaines et les EPCI à fiscalité propre exerçant l'ensemble des compétences « organisation de la mobilité, parcs et aires de stationnement et voirie », les recettes des FPS leur sont reversées, le cas échéant par la commune lorsque cette dernière a institué la redevance. Une délibération de l'organe délibérant de l'EPCI à fiscalité propre détermine chaque année, avant le 1^{er} octobre, l'affectation de ces recettes dont une partie peut être restituée à la commune ayant institué la redevance de stationnement pour participer au financement du coût de la mise en œuvre de la politique de stationnement payant sur voirie dans les limites rappelées au paragraphe précédent intitulé « Un principe d'affectation aux dépenses de mobilité ». En d'autres termes, ces recettes de FPS peuvent financer en partie la surveillance (dépenses de personnel) ou les équipements techniques (mise à jour des horodateurs) de cette politique publique, dès lors que les recettes des horodateurs ne couvrent pas déjà en tout ou partie les coûts de ce service. Pour rappel, ces EPCI à fiscalité propre percevaient de droit avant la réforme la totalité du produit des amendes ;
- dans les autres EPCI à fiscalité propre, la commune ayant institué la redevance de stationnement et l'EPCI fixent par convention signée chaque année avant le 1^{er} octobre la part des recettes issues des forfaits de post-stationnement reversée à l'intercommunalité pour l'exercice de ses compétences en matière d'organisation de la mobilité et/ou de voirie d'intérêt communautaire.

	Qui a institué la redevance de stationnement ?	Qui perçoit les recettes de FPS directement ?	Reversement automatique à l'EPCI à fiscalité propre ?	Quelles modalités de répartition du FPS ?
Cas n° 1 Commune située dans une métropole, une communauté urbaine ou assimilée	Commune	Commune	Oui	Via une délibération annuelle de la métropole, CU ou assimilée avec, le cas échéant, le reversement d'une partie des recettes à la commune pour financer le coût de la politique de stationnement.
	Métropole, CU ou assimilée	Métropole, CU ou assimilée	Sans objet	100 % pour la métropole, CU ou assimilée (aucune délibération)
Cas n° 2 Commune située dans un autre EPCI à fiscalité propre	Commune	Commune	Non	Via une convention annuelle avec, le cas échéant, le reversement d'une partie des recettes à l'EPCI à fiscalité propre pour participer à ses actions en matière d'organisation de la mobilité et/ou de voirie d'intérêt communautaire.
	EPCI à fiscalité propre	EPCI à fiscalité propre	Sans objet	100 % pour l'EPCI à fiscalité propre.

Ces deux situations s'appuient explicitement sur un accord négocié localement et matérialisé au travers soit d'une délibération, soit d'une convention, au service d'une juste répartition du financement des politiques de mobilité. Cela traduit la volonté du législateur de faire du stationnement payant une véritable politique publique décentralisée.

Le cas des syndicats mixtes compétents pour l'organisation de la mobilité

La réforme prévoit que les syndicats mixtes reconnus compétents pour l'organisation de la mobilité puissent percevoir, par convention, une partie du produit du FPS (article R 2333-120-17 du CGCT), pour financer une partie de leurs actions en matière de mobilité.

Bien que cela relève d'un choix local et ne soit en rien obligatoire, il apparaît important que l'autorité organisatrice de la mobilité perçoive une partie du produit des FPS.

Par ailleurs, dans la situation où le syndicat mixte a reçu compétence pour établir la redevance de stationnement, il perçoit l'ensemble des recettes de paiement immédiat et de FPS. Il est conseillé d'établir une convention entre le syndicat mixte, l'EPCI à fiscalité propre et la ou les communes où il existe du stationnement payant sur voirie pour se mettre d'accord sur la répartition du produit des FPS, au regard des compétences de chacun en matière de mobilité, le syndicat mixte n'exerçant pas en général l'ensemble des prérogatives en la matière.

Les conséquences sur le « compte d'affectation spéciale (CAS) Amendes »

Le produit des amendes de police relatives à la circulation et au stationnement est affecté sur un compte d'affectation spéciale (CAS), puis réparti entre l'État et les collectivités selon des règles de répartition spécifiques (53 % pour les collectivités, 47 % pour l'État).

Selon le rapport d'évaluation des conséquences de la dépenalisation du stationnement publié en juillet 2013, le montant des sommes affectées au CAS en 2013 et partagées entre l'État et les collectivités était de 975,5 M€, la part des amendes de stationnement payant dans ce montant s'élevant à 195,5 M€.

À cet effet, l'article 63 de la loi MAPTAM prévoit qu'en cas de diminution des ressources constatée pour l'État ou pour les collectivités dues à la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement, la loi de finances viendra compenser ce manque à gagner.

Cette question devrait être traitée dans une prochaine loi de finances.

Important

Le cas particulier de la région Île-de-France

Dans la région Île-de-France, un décret en Conseil d'État doit préciser la part du produit des FPS reversée au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

Cette part ne peut être supérieure à 50 % du produit perçu globalement sur le territoire de la région. En outre, la somme de cette part et du produit des amendes de circulation doit financer le STIF à un niveau au moins équivalent à celui de 2012 (article L. 1241-14 du code des transports 3°bis).

La loi de finances doit par ailleurs préciser les modalités de couverture des pertes de recettes pour la région Île-de-France consécutives à la mise en œuvre de la réforme.



PARTIE 6

Modalités d'externalisation de certaines missions

L'essentiel

Le choix du mode de gestion relève de la décision de la collectivité compétente en matière de stationnement, en vertu du principe constitutionnel de liberté d'administration des collectivités territoriales.

Un tiers contractant peut être choisi par la collectivité pour assurer tout ou partie des missions suivantes :

- l'exploitation technique du service du stationnement (matériel, maintenance...);
- la surveillance du paiement du stationnement payant sur voirie et l'établissement de l'avis de paiement du FPS. Dans ce cas le traitement du RAPO est obligatoirement confié au même tiers contractant;
- le traitement du RAPO à l'exclusion de la surveillance et de l'établissement du FPS. Dans ce cas spécifique, l'autorité dont relève l'agent ayant établi le FPS reste juridiquement responsable et signataire des décisions prises après analyse du RAPO;
- la collecte de la redevance de stationnement acquittée par paiement immédiat ou par règlement spontané du FPS.

Pour les contrats préexistants, les avenants ne sont envisageables que dès lors qu'ils n'apportent pas de modification de l'objet, du périmètre ou de l'économie générale du contrat, dans le respect des dispositions de l'article L. 1411-2 du CGCT pour les DSP ou de l'article 20 du code des marchés publics.

Avant d'effectuer le choix du mode de gestion, la collectivité doit préalablement procéder au diagnostic du stationnement sur son territoire. Elle établit ensuite ses besoins et définit alors la nécessité pour elle de recourir ou non à un tiers pour assurer tout ou partie des activités.

Selon les résultats de l'analyse des besoins, le mode de gestion contractuelle peut prendre la forme d'un marché public ou d'une délégation de service public (DSP), selon l'importance du risque d'exploitation portant sur le co-contractant.

Dans l'hypothèse d'une DSP il est souvent utile pour la collectivité d'établir elle-même le projet de convention de façon à négocier sur cette base. Les candidats ont ensuite toute latitude pour proposer des modifications en accord avec la collectivité.

6.1 Les modalités de gestion contractuelle du stationnement sur voirie avant la réforme

Les pratiques observées montrent que des collectivités contractent avec des sociétés anonymes à capitaux 100 % privés, à capitaux mixtes privés-publics (société d'économie mixte – SEM, société d'économie mixte à opération unique - SEMOP) ou à capitaux 100 % publics (société publique locale-SPL) pour assurer la gestion de leurs services de stationnement payant sur voirie.

Pour cela, elles utilisent les différents modes de gestion disponibles :

- marché de fournitures et/ou prestations de services relevant du code des marchés publics ;
- contrat de délégation de service public (DSP).

Lorsqu'il s'agit d'une DSP ou d'un marché qui a pour objet, à titre principal, la gestion du stationnement payant sur voirie, les missions externalisables peuvent être :

1) L'exploitation du service du stationnement :

- la gestion du parc des horodateurs, voire son achat ou son renouvellement,
- l'entretien, la maintenance et le déplacement des horodateurs. La gestion du stationnement payant sur voirie recouvre l'entretien préventif et curatif des horodateurs et, éventuellement, de la signalisation,
- la remise en état ou le remplacement de matériels endommagés,
- le stockage des matériels nécessaires à l'exploitation,
- la collecte des fonds contenus dans les horodateurs et leur remise à la banque après comptage pour le compte du délégant, dans le cadre d'une convention avec mandat d'encaissement,
- la gestion administrative de la régie de recettes pour le compte du délégant ;

2) La mise en œuvre et le respect du niveau de service :

- la mise en place d'un système de gestion centralisée des horodateurs,
- l'engagement à remplir des objectifs de performance (en termes de qualité du service, de disponibilité et d'entretien du matériel, de respect des prévisions budgétaires, etc.),
- la gestion de nouveaux modes de paiement pour les horodateurs,
- la gestion des relations avec les usagers du service,
- dans certains cas, la création d'un observatoire du stationnement.

6.2 Les missions issues de la décentralisation du stationnement pouvant être confiées à un tiers contractant

Outre les missions externalisables mentionnées au chapitre 6.1, la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie permet aux collectivités de recourir, si elles le souhaitent, à un tiers contractant pour notamment surveiller le paiement de la redevance de stationnement et établir les avis de paiement des FPS, traiter les RAPO, collecter les FPS hors le cas où l'avis de paiement a été adressé par l'ANTAI.

Les dispositions applicables aux agents assermentés des collectivités pour les missions de surveillance sont les mêmes pour les agents des tiers contractants assurant ces mêmes missions (cf. chapitre 3.1).



Article R. 2333-120-12 du CGCT

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.

Le tiers contractant peut également assurer la mission de collecte des FPS par l'intermédiaire d'une convention avec mandat d'encaissement des recettes au nom et pour le compte de la collectivité (cf. chapitre 5.1.1 et encadré ci-après).

La redevance de stationnement perçue immédiatement ou par voie de FPS doit être regardée comme une recette publique impliquant que leur produit ne soit pas conservé par le co-contractant à titre de rémunération, en raison du principe budgétaire de non-affectation d'une recette à une dépense.

Ce principe de reversement des produits à la collectivité n'empêche pas la gestion du service sous forme de DSP dès lors que la rémunération du co-contractant demeure liée à un risque d'exploitation.



Article R. 2333-120-11 du CGCT

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.

Article L. 1611-7-1 du CGCT

À l'exclusion de toute exécution forcée de leurs créances, **les collectivités territoriales** et leurs établissements publics **peuvent**, après avis conforme de leur comptable public et par convention écrite, **confier à un organisme public ou privé l'encaissement** :

[...]

2° Du revenu tiré des immeubles leur appartenant et confiés en gérance, ou d'autres produits et redevances du domaine dont la liste est fixée par décret **[dont la publication est prévue pour l'automne 2015]**

[...]

La convention emporte mandat donné à l'organisme d'assurer l'encaissement au nom et pour le compte de la collectivité territoriale ou de l'établissement public mandant. **Elle prévoit une reddition au moins annuelle des comptes** et des pièces correspondantes. Elle peut aussi prévoir le paiement par l'organisme mandataire du remboursement des recettes encaissées à tort.

Les dispositions comptables et financières nécessaires à l'application du présent article sont précisées par décret.

Lorsqu'il a reçu mission de surveiller le paiement de la redevance de stationnement, le tiers contractant doit également assurer la gestion des RAPO. Dans ce cas, il doit fournir un rapport annuel d'exploitation du RAPO à son autorité délégante conformément à l'article R. 2333-120-15 du CGCT (cf. chapitre 4.1.3).

Il est également possible, pour une collectivité qui a décidé de conserver en régie la surveillance du stationnement, de sous-traiter via un marché de prestations de services la mission d'instruire les RAPO. Dans ce cas, il faut néanmoins rappeler que l'entité dont relève l'agent de surveillance doit rester la seule destinataire des RAPO. Elle est la seule habilitée à signer les réponses envoyées aux requérants. En d'autres termes, le prestataire ne doit apparaître ni sur l'adresse d'envoi du RAPO ni, le cas échéant, sur l'avis de paiement rectificatif qui doit rester établi au nom de la collectivité.

Important

Certaines collectivités souhaiteront conserver une polyvalence de missions pour leurs équipes d'ASVP en plus de celles des agents du tiers contractant dévolues exclusivement à la surveillance, l'émission et éventuellement au recouvrement du FPS.

Pour les contrats préexistants, les avenants sont envisageables s'ils n'apportent pas de modification de l'objet, du périmètre ou de l'économie générale du contrat, dans le respect des dispositions de l'article L. 1411-2 du CGCT pour les DSP ou l'article 20 du code des marchés publics.

À titre d'exemple, un contrat qui confie, aujourd'hui, la gestion technique du stationnement sur voirie et qui par voie d'avenant chargerait le co-contractant d'installer la signalisation verticale ou horizontale est envisageable. De même, dans un marché qui porterait sur la collecte des recettes du stationnement payant et qui inclurait par avenant la collecte du FPS perçu par les mêmes moyens.

À l'inverse, l'adjonction des missions de surveillance et d'émission des FPS à un contrat de base ne portant que sur la gestion technique des horodateurs ne saurait être admise par voie d'avenant. De la même manière, l'adjonction de la gestion du stationnement sur voirie à une DSP portant sur l'exploitation d'un parc de stationnement en ouvrage ne peut être envisagée par avenant du fait de l'absence d'identité de l'objet du contrat.

6.3 Critères pouvant déterminer le mode de gestion confié à un tiers contractant

Les modes de gestion du service du stationnement payant sur voirie se déterminent notamment au regard de l'investissement nécessaire et des recettes attendues.

Elles dépendent donc de la définition des besoins matériels, humains et financiers de l'activité à gérer, notamment s'ils impliquent des investissements lourds.

Ce choix dépend également de la nature de la relation juridique souhaitée et du niveau d'implication de la collectivité publique.

La collectivité ne peut effectuer son choix de mode de gestion qu'après un recensement préalable de l'ensemble de ses besoins et contraintes (obligations respectives des parties, gouvernance, risques financiers, techniques et commerciaux, savoir-faire, etc.).

Important

Cette phase préliminaire est déterminante et il est essentiel d'y consacrer le temps et les moyens nécessaires. Elle conditionne le reste de la procédure et, plus généralement, le bon fonctionnement de la politique de stationnement pour une durée importante.

Plusieurs critères peuvent néanmoins déterminer le mode d'externalisation lorsqu'une collectivité décide de la confier à un tiers contractant.

Pour la collectivité, un marché de prestations de service permet de :

- faire porter des investissements peu importants ;
- assurer un revenu garanti au prestataire (la rémunération vient du prix payé et non des aléas de l'exploitation) ;
- faciliter l'analyse des offres, la collectivité ayant défini précisément ses besoins.

Une DSP permet de :

- réaliser des investissements importants (achat d'horodateurs si la collectivité ne porte pas cet investissement, entretien, achat de matériel permettant d'assurer un contrôle dématérialisé, mise à jour des logiciels nécessaires pour les horodateurs et le matériel de contrôle, etc.) ;
- contractualiser sur une durée plus longue qu'un marché de prestations, car établie sur l'amortissement des investissements à sa charge⁴⁰ ;
- donner la possibilité d'améliorer l'offre lors des négociations ;
- définir une rémunération a priori potentiellement plus forte pour le tiers contractant du fait de la prise de risque ;
- disposer d'une plus grande liberté dans l'organisation de l'exploitation du service ;
- traiter un volume de RAPO important.

En outre la DSP permet d'intégrer plus facilement de nombreux services.

Outre cette prise en compte des besoins, le recours au marché est à privilégier dès lors que le contrat ne permet pas une rémunération du co-contractant substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation, conformément à la jurisprudence de l'arrêt Smitom du 30 juin 1999.

Dans le cas d'une DSP, la rémunération du co-contractant, basée sur les résultats de l'exploitation, doit être suffisamment déterminante pour que le contrat puisse être qualifié de délégation de service public et non de marché de prestations de services⁴¹. Cette rémunération peut notamment être déterminée selon des critères quantitatifs (gestion des volumes de RAPO par exemple) ou qualitatifs préalablement convenus dans le contrat.

La rémunération du co-contractant doit intégrer la notion de risque d'exploitation inhérente à la DSP.

40. Article 40 de la loi dite « Sapin » du 29 janvier 1993.

41. Suivant l'arrêt Smitom du 30 juin 1999.



Power (three circles) fn 1 ~ 2 @ 3 " 4 , 5 _ 6 & 7 & 8 | 9 { 0 } P M

fn 3 ` Z S X cmd (cloverleaf) L M

A Q W cmd (cloverleaf)

> < alt (alt) spacebar

Impacts sur les équipements et informations à fournir à l'utilisateur

L'essentiel

Sur le plan de l'information, des équipements et des technologies, la réforme a pour conséquences :

- des évolutions obligatoires à apporter pour proposer des fonctionnalités non prévues par les systèmes actuels ;
- des évolutions d'opportunité correspondant au développement de nouvelles fonctionnalités destinées à optimiser le fonctionnement du système. Ces évolutions sont laissées au libre choix des collectivités.

En ce qui concerne les évolutions obligatoires, il est nécessaire que chaque collectivité se prépare aux changements imposés. Elles doivent établir au plus vite un diagnostic de leurs matériels en place afin de déterminer ceux qui supporteront une évolution et ceux qui devront être remplacés. Elles doivent donc prendre contact avec leurs fournisseurs ou leur tiers contractant en ce sens.

Ce diagnostic doit porter aussi bien sur les dispositifs de paiement que sur les dispositifs 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).

Les principaux éléments réglementaires obligatoires portent sur :

1. L'information aux automobilistes (obligation de signalisation verticale ou horizontale du caractère payant du stationnement, information sur le barème tarifaire applicable, sur le montant du FPS...). Pour ces informations, différents espaces d'affichage peuvent être retenus selon le type de matériel ou de support.
2. Les mentions obligatoires à faire figurer sur le justificatif de paiement (date et heure d'impression ou de transmission du justificatif, mention « forfait exigible à défaut de paiement suffisant »). Ces ajouts peuvent impacter le format du papier sur lequel sont imprimés les tickets.

3. L'établissement des FPS

La loi n'impose pas l'utilisation d'assistant personnel de type PDA. Il est possible de conserver la pratique consistant à remplir à la main un modèle générique d'avis de paiement (type « carnet à souche »). Pour les collectivités utilisant (ou souhaitant utiliser) des PDA, une mise à jour du logiciel de PVE doit être faite afin de supprimer le stationnement payant des infractions verbalisables par ce biais. L'ANTAI ne fournira pas de logiciel d'émission du FPS à intégrer sur les PDA. Il appartient aux collectivités de faire l'acquisition d'un logiciel spécifique auprès d'un éditeur, en vérifiant la compatibilité avec les matériels en place.

4. La mise en place d'un système de gestion et de suivi des FPS

Quelles que soient les modalités retenues par la collectivité pour l'émission des FPS, elles doivent mettre en place un système de suivi et de gestion des FPS, des RAPO et des paiements dans le délai de trois mois. Au terme de ce délai, le fichier des impayés est transmis à la DGFIP via l'ANTAI pour entrer en phase de recouvrement forcé.

Les données concernant les FPS sont conservées par l'autorité en charge de l'établissement de l'avis de paiement, à savoir la collectivité, son tiers contractant ou l'ANTAI, pendant un minimum de trois années.

La mise en œuvre de la réforme doit prendre en compte les équipements existants. **La question se pose donc de savoir quelle est la capacité de ces équipements à intégrer ces nouvelles fonctionnalités. Un diagnostic préalable est nécessaire.**

Le choix des solutions technologiques à retenir peut s'appuyer d'une part sur ce diagnostic et d'autre part sur la volonté éventuelle d'introduire d'autres évolutions, par effet d'opportunité, en vue d'une optimisation de la gestion du stationnement.

Le diagnostic doit tenir compte de la diversité des équipements de paiement et de contrôle du stationnement présents sur le terrain, de leur âge et de la variété des fournisseurs qui conduisent à des capacités et conditions d'adaptation différentes.

La variété des modes de gestion du stationnement payant doit aussi être prise en compte, tant pour la phase d'analyse de l'existant que pour la définition de la solution cible.

On peut citer, par exemple, les principaux dispositifs d'exploitation présents sur le terrain avant mise en place de la réforme.

- Dispositifs de paiement :
 - horodateur avec impression d'un ticket à placer derrière le pare-brise ;
 - paiement par téléphone mobile, internet ou sur horodateur avec saisie de la plaque d'immatriculation et ticket dématérialisé, c'est-à-dire avec un ticket électronique enregistré dans une base de données en ligne.
- Dispositifs de contrôle :
 - contrôle visuel d'un ticket derrière le pare-brise et amende à partir d'un carnet à souche rempli à la main et déposée sur le véhicule ;
 - contrôle visuel et saisie de l'amende sur un PDA, pour envoi ultérieur par courrier (ANTAI), avec la possibilité de déposer une notification papier sur le véhicule ;
 - contrôle en ligne d'un ticket électronique à partir d'un PDA communicant et saisie de l'amende sur ce même PDA pour envoi ultérieur par courrier (ANTAI), avec possibilité de déposer une notification papier sur le véhicule.

Ce chapitre ne propose en aucun cas un catalogue de solutions ou d'offres disponibles sur le marché, 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.

Il décrit les évolutions qu'il est obligatoire de mettre en œuvre pour assurer une parfaite conformité du dispositif d'exploitation avec la loi.

Chaque fournisseur peut, à l'occasion des adaptations nécessaires, proposer aux collectivités l'adjonction de fonctions à valeur ajoutée, en plus de ces évolutions obligatoires.

7.1 Modalités d'information des automobilistes et mise à jour des équipements pour le paiement immédiat de la redevance

7.1.1 Matérialisation des places de stationnement

Il n'y a pas d'évolution concernant la matérialisation des places de stationnement payant. Les nouveaux textes précisent que les emplacements soumis au paiement de la redevance de stationnement doivent faire l'objet d'une signalisation horizontale ou verticale ou les deux à la fois dans le respect de l'article R. 411-25 du code de la route.

7.1.2 Informations légales à faire figurer sur l'équipement de paiement

Contenu de l'information

Les informations fournies à l'utilisateur avant la réforme sont celles relatives au barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur, et, le cas échéant, à la zone de stationnement.

Des compléments d'information doivent être fournis à l'utilisateur :

- le montant du forfait de post-stationnement ;
- la mention : « *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.* »

Impacts et modifications sur les horodateurs

Suivant le type d'horodateurs installés, les possibilités d'affichage de ces informations diffèrent et sont à confirmer par chaque fournisseur.

Les modifications à apporter sont les suivantes :

- cas d'un horodateur avec un petit écran, où les informations sont indiquées sur un plastron en face avant :
 - indiquer le montant du FPS sur l'étiquette tarifaire, facile à changer,
 - imprimer la mention « *La redevance ... assermenté*⁴². » de préférence sur l'étiquette tarifaire, ou sur le plastron papier si la place est disponible, sinon prévoir une étiquette autocollante reprenant cette mention à coller en face avant de l'horodateur ;
- cas d'un horodateur avec un grand écran affichant l'ensemble des informations lors d'une transaction, y compris le barème tarifaire :
 - ajouter le montant du forfait de post-stationnement au barème tarifaire sur la page d'écran indiquant le tarif ;
 - donner accès à l'affichage de la mention « *La redevance ... assermenté*⁴² » sur une page d'écran dans le déroulement de la transaction de paiement de la redevance.

42. Voir chapitre 7.1.2 pour l'intitulé intégral de la mention à afficher.

La prestation de mise en place de ces modifications peut varier suivant le type et la génération d'horodateur, depuis une intervention sur le terrain pour changer les étiquettes tarifaires, le plastron et apposer un autocollant avec la mention obligatoire, jusqu'au chargement sur le terrain ou au téléchargement d'un nouveau logiciel pour afficher les informations sur écrans.

Impacts et modifications sur le paiement par téléphone mobile ou par internet

L'utilisateur se voit notifier les informations légales imposées par la réglementation en vigueur, lors de la validation des conditions générales de vente à laquelle il doit procéder au cours de son inscription au service, et/ou durant le parcours d'achat du stationnement.

L'utilisateur peut accéder à ces informations à tout moment sur un lien visible dans l'application de paiement par téléphone mobile, indiquant la mention suivante: « *La redevance... assermenté*⁴³. »

En plus du barème tarifaire de la zone concernée affiché lors de la prise de ticket, le système de paiement par téléphone mobile doit faire apparaître le montant du forfait de post-stationnement applicable dans la zone de stationnement et la période concernée.

7.1.3 Informations légales à faire figurer sur le justificatif de paiement

Contenu

Les informations fournies avant la réforme à l'usager sur le justificatif de paiement sont la date et l'heure de fin du stationnement payé immédiatement, le montant du droit de stationnement acquitté et, le cas échéant, la zone de stationnement et le barème tarifaire appliqué.

Les informations à modifier sur le justificatif de paiement suite à la réforme concernent la mention: « **À placer à l'avant du véhicule, bien lisible de l'extérieur** ».

Les compléments d'informations à fournir à l'usager, qui s'ajoutent à celles listées ci-dessus, sont **la date et l'heure d'impression ou de transmission du justificatif et la mention**: « *Le forfait est dû en cas de paiement insuffisant* ».

Impacts concernant le format des tickets horodateur

Ces dispositions sont valables dans le cas d'un paiement à un horodateur qui imprime le justificatif de paiement sous forme d'un ticket que l'usager doit placer derrière le pare-brise de son véhicule pour un contrôle visuel par les agents chargés du contrôle.

Il peut aussi être nécessaire de changer les rouleaux de tickets pour en adapter la longueur et la pré-impression, suivant la capacité de l'imprimante équipant l'horodateur.

Il convient de se rapprocher de son fournisseur.

Les modalités de mise en place des modifications des mentions à imprimer sur le ticket peuvent varier suivant le type et la génération d'horodateur, depuis une intervention sur le terrain pour changer le logiciel et les paramètres de l'horodateur, jusqu'au téléchargement de nouveaux paramètres.

Impacts concernant les justificatifs de paiement dématérialisés

Si le choix d'un ticket dématérialisé, c'est-à-dire d'un paiement de la redevance par téléphone mobile, par internet ou sur un horodateur proposant ce service, est fait, aucun ticket n'est alors déposé derrière le pare-brise. C'est le numéro d'immatriculation qui sert d'identifiant pour le contrôle.

Dans ce cas, les agents chargés de la surveillance doivent être équipés de PDA connectés. Pour qu'ils puissent déterminer la validité d'un ticket et son dépassement éventuel, il est nécessaire de leur permettre d'accéder en temps réel aux informations suivantes:

43. Voir chapitre 7.1.2 pour l'intitulé intégral de la mention à afficher.

- la date et l'heure d'émission du ticket dématérialisé ;
- la date et l'heure de fin de stationnement payé déterminée dès la prise de ticket ;
- le montant de la redevance de stationnement payée ;
- la zone de stationnement et le barème tarifaire appliqué.

L'utilisateur peut, s'il le souhaite, avoir accès à un justificatif de paiement du stationnement dont il s'est acquitté. Ce justificatif constitue à la fois la preuve et le reçu du paiement. Il doit intégrer la mention « *Le forfait est dû en cas de paiement insuffisant* ».

Ce justificatif peut être obtenu :

- sous la forme d'un justificatif imprimé qui fait foi en cas de litige ou de réclamation, si le redevable paye sur un horodateur ;
- par voie dématérialisée, si l'utilisateur paye par téléphone mobile ou internet. Ce justificatif est disponible dans l'espace client de l'utilisateur, soit par e-mail, soit depuis internet, soit depuis l'application pour téléphone mobile. L'utilisateur peut à tout moment consulter et imprimer ce document officiel, qui fait foi en cas de litige ou de réclamation.

7.1.4 Modifications nécessaires liées à l'évolution du barème tarifaire de paiement immédiat du stationnement

La loi précise que le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance définit les montants applicables « *lorsque la redevance correspondant à la totalité de la période de stationnement est réglée par le conducteur du véhicule dès le début du stationnement* ». En conséquence, seuls les équipements et services de paiement du stationnement permettant à l'automobiliste dès la prise du ticket de déterminer la durée de stationnement restent conformes.

Deux aspects sont à prendre en compte :

- la mise en place de ce nouveau barème tarifaire ;
- l'adaptation éventuelle des moyens de paiement pour permettre le paiement du montant équivalent à la durée maximale de stationnement autorisée.

Un changement de tarif est une opération courante, intervenant à chaque décision de modification par la collectivité.

Mais en cas de changement profond de la structure du tarif, des modifications des logiciels peuvent être nécessaires suivant les fournisseurs et les types d'équipements. La consultation du fournisseur d'horodateur ou de solution de paiement par téléphone mobile et de l'exploitant est donc indispensable.

Modifications du barème tarifaire pour les paiements sur les horodateurs

Suivant le type d'horodateur, et l'étendue de la modification tarifaire, les modalités d'adaptation des horodateurs peuvent varier depuis une intervention sur le terrain pour modifier le logiciel et le paramétrage des horodateurs, et pour changer les étiquettes tarifaires affichées en face avant, jusqu'au téléchargement d'une nouvelle structure tarifaire pour certains horodateurs centralisés munis d'un grand écran permettant l'affichage du tarif.

Modifications du barème tarifaire pour les paiements par téléphone mobile ou par internet

L'application des nouveaux barèmes entraîne la mise à jour du moteur tarifaire.

7.1.5 Adaptation des moyens de paiement

L'évolution du barème tarifaire peut nécessiter d'accepter des paiements d'un montant élevé et peut conduire la collectivité à accepter d'autres moyens de paiement que les pièces de monnaie.

Suivant leur type et leur génération, certains horodateurs peuvent être modifiés pour accepter la carte bancaire (il est nécessaire de consulter son fournisseur à ce sujet), ou la collectivité peut choisir de proposer des moyens de paiement alternatifs (guichet, paiement par téléphone, paiement par internet, cartes privatives...).

7.2 Services complémentaires : calcul et paiement du FPS

7.2.1 Assistance et automatisation du calcul du FPS

Le montant du FPS est directement lié au barème tarifaire et aux paiements immédiats de la redevance effectués. En effet, il est nécessaire :

- de connaître le montant du forfait dans la zone tarifaire considérée et éventuellement de déduire le montant du dernier ticket payé, pour déterminer le montant du FPS applicable ;
- de calculer, à partir de l'heure de début de validité d'un éventuel ticket à déduire et de la durée maximale du barème tarifaire dans la zone considérée, l'heure à partir de laquelle un nouvel avis de paiement est susceptible d'être délivré.

Ce calcul peut dans certains cas s'avérer fastidieux, devenir une source d'erreur et, par conséquent, générer de nombreux RAPO. Il est donc possible d'automatiser le calcul du FPS dû par l'automobiliste grâce à différentes fonctionnalités qui pourront être proposées par les fournisseurs.

Chaque fournisseur peut, à l'occasion des adaptations nécessaires, proposer directement à ses clients l'adjonction de cette fonction à valeur ajoutée, en plus des évolutions obligatoires.

7.2.2 Paiement du FPS sur les équipements et services de paiement immédiat de la redevance

Les équipements et services de paiement du stationnement (horodateurs, téléphone mobile, internet, guichet) déjà utilisés pour les paiements immédiats de la redevance peuvent être utilisés pour le paiement du FPS (sauf après envoi de l'avis de paiement par l'ANTAI), moyennant un enregistrement comptable permettant le fléchage des revenus de paiement immédiat et de paiement de FPS. Il est nécessaire de consulter son fournisseur pour s'assurer de la possibilité de cette fonctionnalité.

De plus, selon le schéma adopté, le paiement du FPS pour un montant éventuellement minoré en cas de paiement rapide peut être effectué via une solution de paiement proposée par la collectivité ou son tiers contractant (horodateur, téléphone mobile, internet, guichet désigné à cet effet...).

Ce procédé de paiement rapide du FPS permet notamment à la collectivité d'encaisser plus rapidement les redevances dans les deux cas prévus :

- **suite au dépôt de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement sur le véhicule par l'agent assermenté :**
 - pour un montant éventuellement minoré pendant une durée limitée. Le conducteur est informé de cette possibilité par des mentions accompagnant l'avis de paiement du FPS déposé sur son véhicule,
 - au montant nominal jusqu'à trois mois après émission du FPS.

- en cas de recours aux services de l'ANTAI :

- pour un montant éventuellement minoré, avant transmission du FPS à l'ANTAI, selon une durée limitée par la collectivité. Le conducteur est informé de cette possibilité par une notice papier positionnée sur le véhicule mentionnant le numéro de FPS, le numéro d'immatriculation et le montant du FPS ainsi que les instructions permettant de payer sur horodateur, par mobile, internet, au guichet... et/ou par une notification reçue de manière dématérialisée par téléphone mobile ou internet,
- au montant nominal après réception du courrier envoyé par l'ANTAI, et ce pendant une durée de trois mois, sur les canaux de paiement proposés par l'ANTAI.

Pour mettre en œuvre ces nouveaux services, les horodateurs ou services de paiement par téléphone mobile et internet doivent permettre au minimum :

- la saisie par le conducteur du numéro de FPS et éventuellement de son numéro d'immatriculation ;
- l'affichage des mentions du FPS permettant d'effectuer le règlement dans le cas où la collectivité a choisi de recourir aux prestations de l'ANTAI pour l'envoi des avis de paiement des FPS ;
- la capacité d'accepter un paiement correspondant au montant du FPS.

En cas de paiement rapide avant envoi du FPS par l'ANTAI, le conducteur ne reçoit par conséquent pas l'avis de paiement du FPS par voie postale, mais peut l'obtenir sous forme dématérialisée par mise à disposition pour téléchargement sur un site internet ou par courrier électronique.

Il est nécessaire de contacter son fournisseur pour s'assurer de la possibilité de cette fonctionnalité.

7.3 Nouveau logiciel sur PDA pour émettre les avis de paiement des FPS

7.3.1 Les avis de paiement déposés sur les véhicules

Ces avis de paiement peuvent être établis sur la base d'un modèle générique complété à la main par l'agent de surveillance ou à l'aide d'un PDA couplé à une imprimante portative.

Alors que la première solution implique un traitement 100 % local (paiement FPS, RAPO...) et une transmission des FPS non payés spontanément après trois mois pour recouvrement forcé, la seconde, courante dans les pays étrangers, permet de numériser les FPS dès leur émission sur le terrain.

7.3.2 Les avis de paiement envoyés par l'ANTAI

L'ANTAI ne fournit pas de logiciel spécifique chargé de l'établissement des FPS, celui-ci devant être acquis auprès d'un éditeur spécialisé.

La nouvelle application d'émission des FPS sur PDA ainsi que le serveur de gestion des FPS doivent être conformes aux spécifications précisées par un arrêté à paraître.

Le logiciel PVE fourni par l'ANTAI doit être mis à jour pour supprimer le traitement des infractions au stationnement payant.

Dans le cas des autres solutions homologuées par l'ANTAI, chaque éditeur doit mettre à jour son application PVE pour supprimer les amendes pour stationnement payant, et si possible proposer une nouvelle application complémentaire destinée à l'émission des FPS.

Les collectivités doivent consulter leurs fournisseurs (éditeurs) si elles utilisaient avant la réforme un PDA doté d'un logiciel d'émission des amendes de stationnement, pour savoir si cette nouvelle application d'émission des FPS peut fonctionner sur le PDA existant en parallèle de l'application PVE qui reste utilisée pour les amendes pénales.

Les FPS peuvent soit :

- être enregistrés dans le PDA et copiés en fin de journée sur un serveur de FPS pour être ensuite transmis à l'ANTAI pour envoi par courrier ;
- être transférés immédiatement sur le serveur de FPS, lorsque le PDA est communicant, puis envoyés selon une fréquence déterminée par la collectivité à l'ANTAI pour envoi postal.

7.3.3 Éviter les « doublons » de FPS

Afin d'éviter l'établissement de FPS en « doublon », il est indispensable que les agents de surveillance soient informés de l'existence ou non d'un FPS en cours de validité pour les véhicules qu'ils sont en train de contrôler. La création de doublons occasionne en effet une perte de temps et génère de nombreuses réclamations, synonymes de surcoûts pour la collectivité.

Les agents peuvent en être informés :

- directement dans le logiciel d'émission des FPS, moyennant des PDA communicants, lorsque les FPS sont transmis en temps réel dès leur émission sur le serveur de FPS ;
- ou visuellement par lecture de l'avis de paiement du FPS ou d'une notification papier déposée sur le véhicule qui mentionne le numéro de FPS, le numéro d'immatriculation, le montant dû et l'heure à partir de laquelle un nouveau FPS peut être émis.

7.3.4 Vérification des tickets électroniques (dématérialisés)

Lorsque la surveillance du paiement immédiat de la redevance se fait par un contrôle en ligne d'un ticket électronique (cas d'un paiement par téléphone mobile ou internet ou sur un horodateur avec saisie du numéro d'immatriculation), il est nécessaire que le PDA soit communicant et que l'application d'émission du FPS intègre l'interface avec les fournisseurs des solutions de paiement.

Cette interface avec le fournisseur de la solution de paiement permet aussi d'intégrer en option un service de calcul du FPS (cf. chapitre 7.2.1), basé sur la tarification de la zone et sur les informations d'un éventuel ticket à déduire.

7.3.5 Paiement rapide des FPS

Pour informer l'usager qu'il est redevable d'un FPS et lui permettre de s'en acquitter rapidement pour un montant éventuellement minoré, il est indispensable d'apposer sur le véhicule l'avis de paiement du FPS complet. Dans le cas de l'envoi postal de l'avis de paiement, l'agent dépose une notice papier imprimée par le PDA ou remplie à la main précisant le numéro de FPS, le numéro d'immatriculation du véhicule, le montant du FPS dû et la possibilité de payer rapidement son FPS pour un montant minoré. Une notification dématérialisée peut en plus être envoyée aux usagers ayant payé par téléphone mobile.

Pour que cette fonctionnalité soit mise en œuvre, le PDA doit être communicant et le FPS doit être transmis en temps réel sur le serveur de FPS, afin que le terminal de paiement ait connaissance de l'ensemble des caractéristiques relatives aux FPS émis.

7.4 Échanges de données entre ANTAI, DGFIP et collectivités

Un arrêté des ministres de l'Intérieur et des Transports à paraître fixera 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.

7.5 Modalités de conservation des données

Lors de leur mission de surveillance, les agents établissent un avis de paiement et calculent le montant du forfait de post-stationnement sur la base des données de début et de fin de validité du ticket, et du montant déjà payé. Puis, plusieurs dispositifs de transmission des FPS sont proposés.

7.5.1 Établissement et gestion locale du recouvrement de l'avis de paiement du FPS par la collectivité ou le tiers contractant

Si la collectivité a opté pour une délivrance directe de l'avis de paiement du FPS au conducteur du véhicule, soit par apposition sur le véhicule, soit après paiement rapide du FPS avant envoi de l'avis par l'ANTAI, cet avis comprend toutes les mentions requises par le décret d'application (cf. modèle type en annexe III et V).

Les données du FPS sont ensuite enregistrées manuellement ou automatiquement dans le système de gestion de la collectivité ou du tiers contractant. L'administrateur du système de gestion va ainsi suivre et constater en référence au numéro de l'avis de paiement du FPS, son encaissement et les étapes de sa contestation éventuelle, pendant la période de trois mois faisant suite à l'établissement du FPS.

À ce stade le FPS est entièrement anonyme, c'est-à-dire que la collectivité ne connaît pas le nom du redevable.

Ces données doivent être conservées par l'autorité en charge de la délivrance de l'avis de paiement (apposition ou délivrance dématérialisée après paiement), collectivité ou tiers contractant, pendant un minimum de trois années.

En cas de non-paiement au-delà du délai de trois mois, le dossier du FPS est transmis à l'ANTAI pour émission du titre exécutoire en vue du recouvrement forcé de la créance.

Suite à la prise en charge par le comptable public du titre exécutoire (qui porte à la fois le forfait de post-stationnement impayé et sa majoration), un avertissement est envoyé au redevable et la DGFIP peut alors engager une procédure de recouvrement forcé.

Important

À partir du moment où le fichier des FPS impayés a été transmis par la collectivité à l'ANTAI pour émission du titre exécutoire pour le montant indiqué dans le fichier, il est indiqué que le régisseur de la collectivité ou son prestataire refuse tout paiement d'un usager postérieur à cette transmission.

7.5.2 Envoi de l'avis de paiement du FPS par l'ANTAI et gestion du recouvrement par l'ANTAI, la collectivité ou le tiers contractant

Si la collectivité a opté pour une transmission postale de l'avis de paiement du FPS via l'ANTAI, l'agent enregistre au moment du contrôle les données nécessaires à l'émission de l'avis de paiement sur son PDA. Ces données sont transmises au serveur de gestion des FPS, de la collectivité ou du tiers contractant.

Après l'expiration, le cas échéant, d'un délai permettant le règlement rapide du FPS pour un montant éventuellement minoré (cf. chapitre 7.5.1), ce serveur transmet électroniquement les données permettant l'émission d'un avis de paiement à l'ANTAI, qui se charge d'obtenir les coordonnées et l'identité du redevable.

Le FPS envoyé par courrier par l'ANTAI comprend toutes les mentions requises par le décret d'application (cf. modèle type en annexe IV).

L'administrateur du serveur de gestion des FPS va suivre et constater en référence au numéro de FPS, son encaissement sur la base des retours d'informations des dispositifs de paiement de la DGFIP et les étapes de sa contestation éventuelle, pendant la période de trois mois faisant suite à la date d'envoi du FPS par l'ANTAI.

Au cours de cette période, dans le serveur de gestion des FPS de la collectivité ou du tiers contractant, le FPS est entièrement anonyme, c'est-à-dire que la collectivité ne connaît pas le nom du redevable.

Les données sont conservées par l'ANTAI pendant un minimum de trois années.

En cas de non-paiement au-delà du délai de trois mois, l'ANTAI émet un titre exécutoire permettant le recouvrement forcé de la créance.

Suite à la prise en charge par le comptable public du titre exécutoire (qui porte à la fois le forfait de post-stationnement impayé et sa majoration), un avertissement est envoyé au redevable et la DGFIP pourra alors engager une procédure de recouvrement forcé.

Le montant du FPS perçu est ensuite reversé par la DGFIP à la collectivité, et le montant de la majoration est conservé par l'État.

7.6 La gestion des RAPO

La collectivité ou son tiers contractant doit se doter d'un outil de gestion des RAPO, lui permettant au minimum :

- d'avoir accès aux FPS enregistrés ;
- d'émettre éventuellement un avis de paiement rectificatif du FPS, en cas de non-recours aux services de l'ANTAI ;
- d'enregistrer les décisions et les pièces du dossier dans une base de données RAPO, qui pourra être consultée ultérieurement sur demande de la commission du contentieux du stationnement payant.

Suivant la solution technique déployée et les offres des fournisseurs, cet outil peut aussi permettre un accès à des éléments de contexte et de preuve permettant de mieux apprécier la demande et de justifier la décision grâce à un accès :

- au barème tarifaire de chaque zone de stationnement ;
- aux barèmes tarifaires spécifiques et aux bases de données abonnés (résidents...);
- aux tickets électroniques (dématérialisés) de paiement immédiat de la redevance ;
- aux pannes et dysfonctionnements ayant été observés sur les équipements de paiement et de contrôle ;

- à des photographies prises par l'agent de surveillance lors de l'établissement des FPS ;
- à l'historique des paiements, FPS et RAPO liés à ce numéro d'immatriculation.

Les pièces utilisées et les décisions de traitement des RAPO doivent être enregistrées dans une base de données, pour qu'il soit possible de les communiquer, le cas échéant, en cas de recours contentieux déposés devant la commission du contentieux du stationnement payant.



HOTEL DE VILLE

Recommandations pour la mise en œuvre opérationnelle de la réforme

Il est de l'intérêt des collectivités de se mobiliser au plus vite pour mettre en œuvre la décentralisation du stationnement payant sur voirie.

Une réflexion circonstanciée est à engager le plus tôt possible sur la stratégie et sur les modalités d'organisation du stationnement payant parmi lesquelles le choix du mode de gestion, afin de pouvoir respecter les éventuels délais de procédures qui viendraient ensuite s'imposer.

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.

Le présent guide de recommandations donne aux collectivités l'ensemble des informations nécessaires pour définir leur stratégie et la solution opérationnelle qu'elles souhaitent mettre en œuvre à la date d'entrée en vigueur de la réforme*. Ces solutions peuvent par exemple inclure l'orientation tarifaire (barème tarifaire de paiement immédiat et montant du FPS), les moyens technologiques d'aide au paiement, à la surveillance et à la gestion des FPS et des RAPO, le mode de gestion souhaité...

La réalisation d'un diagnostic complet du fonctionnement de leurs services de stationnement est recommandée afin de connaître précisément l'ensemble des besoins et contraintes de chaque collectivité. Si nécessaire, ces dernières peuvent consulter les prestataires, fournisseurs et/ou délégataires en place.

Les collectivités doivent mener leur réflexion sur la définition des moyens humains et techniques utiles à la bonne gestion du stationnement sur voirie conjointement à la définition des moyens financiers nécessaires à leur mise en œuvre (dépenses de fonctionnement, d'investissement, charges des personnels affectés, etc.).

Cette période doit être mise à profit pour réaliser des devis et évaluations des coûts. La période de programmation budgétaire (débat d'orientation budgétaire, vote du budget primitif, etc.) est propice à cette définition des moyens à envisager pour être opérationnel à la date d'entrée en vigueur de la réforme.

Les collectivités qui envisagent de gérer (ou de continuer à gérer) leur service de stationnement payant sur voirie en régie doivent tenir compte :

- des délais nécessaires de réflexion et de mise en place des moyens humains, techniques et financiers ;
- des dépenses éventuelles (et donc les marchés publics d'achat, de travaux et/ou de prestations si les seuils définis par le code des marchés publics sont atteints), a minima pour l'adaptation des moyens humains et matériels rendus nécessaires par la réforme.

Celles qui souhaitent externaliser tout ou partie des prestations doivent intégrer dans leur planning la procédure de désignation d'un co-contractant et les délais d'acquisition par ce dernier des moyens nécessaires à l'exploitation.

* La loi NOTRe du 7 août 2015 prévoit l'entrée en vigueur de la décentralisation du stationnement payant sur voirie au 1^{er} octobre 2016. Toutefois, le Gouvernement a proposé de la reporter au 1^{er} janvier 2018 (cf. p13 du guide).

Les délais d'assermentation des agents chargés de la surveillance (si ces agents ne sont pas déjà assermentés pour constater les infractions au stationnement payant) sont également à prendre en compte et à anticiper.

Si la collectivité opte pour l'externalisation de la mission de surveillance à un tiers contractant, ces délais doivent faire l'objet d'une attention toute particulière afin que la mise en œuvre opérationnelle à la date d'entrée en vigueur de la réforme soit réalisable dans de bonnes conditions.

À noter que les délais d'assermentation auprès des tribunaux d'instance varient selon les territoires et peuvent atteindre un à deux mois en cas d'encombrement de ces juridictions.

La partie 7 du guide traite des impacts de la réforme, notamment sur les équipements techniques. Dans ce domaine, il faut rappeler que les éléments techniques strictement nécessaires à la mise en œuvre de la réforme, c'est-à-dire les évolutions obligatoires sur les matériels existants et ceux relatifs au FPS, peuvent être pré-déployés sur le terrain mais ne pourront être mis en service qu'à compter de la date d'entrée en vigueur de la réforme. Il est recommandé aux collectivités de s'assurer au plus vite auprès des fournisseurs de l'évolutivité et de la future compatibilité des matériels et services existants avec les minima d'évolution imposés par les textes.

Par ailleurs, si des collectivités souhaitent acquérir rapidement des matériels ou des services complémentaires, ou faire évoluer d'ores et déjà 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. Le choix de ces évolutions ne relève pas des obligations de la réforme, mais du souhait de faire bénéficier les automobilistes de services liés au stationnement sur voirie (par exemple : diversification des modes de paiement).

En tout état de cause, les délais de marché de fournitures doivent être pris en compte par les collectivités dans le planning de mise en œuvre de la réforme.

Il est également recommandé de prévoir une période de communication et de pédagogie auprès du grand public débutant bien en amont de l'entrée en vigueur du nouveau dispositif, de façon à pouvoir disposer de suffisamment de temps pour bien expliquer les objectifs visés par la décentralisation du stationnement payant sur voirie.

De même, les délais de concertation et de formation internes à la collectivité ne doivent pas être négligés, d'autant plus si la collectivité choisit d'opérer en régie.

Le tableau suivant indique quelles sont les décisions formelles que doivent prendre les collectivités pour permettre la mise en œuvre de la réforme. Il propose également une vision chronologique afin de permettre d'organiser au mieux ces différentes étapes entre elles.

DÉCISIONS DES COLLECTIVITÉS		
Détenteur du pouvoir de police du stationnement	Collectivité institutrice de la redevance de stationnement sur voirie	
N-1	M-13	<p>Définition de la stratégie et des modalités d'organisation du stationnement payant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - choix du mode de gestion de la surveillance (DSP, marché ou régie) ; - établissement du barème tarifaire ; - recours à l'ANTAI ou non ; - diagnostic des équipements existants et des évolutions éventuellement souhaitées (moyens de paiement, équipements de surveillance, outils informatiques de gestion des bases de données RAPO et FPS...); - toutes modalités justifiées comme nécessaires par la collectivité
		<p>Le cas échéant, avis consultatif de la collectivité gestionnaire de voirie sur le barème tarifaire</p>
	M-12	<p>Le cas échéant, délibérations communales transférant l'institution de la redevance au groupement compétent en transports urbains</p>
	M-11	<p>Définition des budgets nécessaires pour la mise en œuvre de la réforme (humains et techniques)</p>
	M-10	<p>Vote du budget afférent, notamment en fonction du mode de gestion affecté, des chargés liés aux moyens humains déployés, des marchés publics à lancer et du matériel à acquérir</p>
	M-9	<p>Communication externe grand public</p>
	M-8	
	M-7	
	M-6	
	M-5	
	M-4	
	M-3	
	M-2	<p>Communication interne, concertation et formation des personnels</p>
M-1	<p>Délibération sur le barème tarifaire</p>	
N	ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA RÉFORME	
	M	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuite de la Communication externe et interne - Délibération annuelle et/ou convention de reversement du FPS entre les communes et les EPCI
	M+1	<p>Le cas échéant, établissement du rapport annuel relatif aux RAPO de l'année 2016</p>
	M+2	
	M+3	
	M+4	
	M+5	
	M+6	
	M+7	
	M+8	
	M+9	
	M+10	
	M+11	
	M+12	
M+13		
M+14		
N+1	<p>Examen du rapport annuel relatif aux RAPO de l'année 2016 par l'organe délibérant de la collectivité ayant institué la redevance</p>	
	<p>Délibération annuelle et/ou convention de reversement du FPS entre les communes et les EPCI</p>	



GLOSSAIRE

Agent assermenté :

personne ayant prêté serment et répondant à des conditions de moralité, de nationalité et de capacité l'habilitant à surveiller le stationnement payant sur voirie et à établir les avis de paiement des FPS.

Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) :

agence chargée d'envoyer par courrier les avis de paiement des FPS au domicile des redevables quand la collectivité a fait le choix de ce mode d'organisation. Dans tous les cas, l'ANTAI agit également en tant qu'ordonnateur de l'État pour l'émission des titres exécutoires permettant le recouvrement forcé des FPS impayés.

Avis de paiement d'un forfait de post-stationnement :

support de la notification du montant du FPS pouvant être soit apposé sur le véhicule, soit envoyé par voie postale ou dématérialisée en cas de recours aux services de l'ANTAI, ou encore mis à disposition sous forme dématérialisée en cas de paiement rapide du FPS avant saisine de l'ANTAI.

Avis de paiement rectificatif d'un forfait de post-stationnement :

support de notification du montant du FPS nouvellement dû après examen d'un RAPO exercé par le redevable du FPS.

Barème tarifaire de paiement immédiat :

barème établi par l'organe délibérant de la collectivité compétente, fixant le montant de la redevance due en contrepartie de la durée de stationnement correspondante. Le montant correspondant à la durée maximale de stationnement constitue le plafond du FPS.

Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) :

juridiction administrative spécialisée qui peut être saisie pour contester la décision prise par l'autorité compétente suite à un RAPO.

Durée maximale de stationnement payant autorisée :

durée, déterminée par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police du stationnement, au-delà de laquelle un usager doit libérer sa place de stationnement.

Forfait de post-stationnement (FPS) :

modalité de paiement de la redevance de stationnement, applicable en cas d'absence ou d'insuffisance de paiement immédiat de la redevance de stationnement. Son montant est fixé par l'organe délibérant de la collectivité compétente. Il doit être réglé dans les trois mois suivant la date de notification de l'avis de paiement.

Justificatif de paiement immédiat de la redevance :

reçu attestant du paiement immédiat de la redevance de stationnement, délivré sous une forme imprimée ou dématérialisée et devant pouvoir être consulté par l'agent de surveillance (par apposition visible dans le véhicule ou transmission électronique).

Notification de l'avis de paiement d'un forfait de post-stationnement :

action de transmettre l'avis de paiement du FPS à son redevable qui déclenche les délais de recours (RAPO et contentieux). Un avis de paiement est notifié soit par apposition sur le véhicule, soit par envoi postal, soit par mise à disposition sous une forme dématérialisée.

Païement immédiat de la redevance :

action de payer l'intégralité de la redevance due dès le début du stationnement.

Païement rapide d'un forfait de post-stationnement :

action de payer un FPS dans un délai réduit fixé par la collectivité, ouvrant éventuellement droit à une minoration du montant du FPS dû si la collectivité en a fait le choix.

Païement spontané d'un forfait de post-stationnement :

action de payer un FPS dans le délai de trois mois après sa notification.

Pause méridienne :

période pouvant être instituée par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police du stationnement au sein de la période quotidienne de stationnement payant, au cours de laquelle le stationnement est gratuit.

Période nocturne :

période séparant deux périodes quotidiennes de stationnement payant, durant laquelle le stationnement sur voirie n'est plus réglementé.

Période quotidienne de stationnement payant :

période quotidienne définie par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police du stationnement, durant laquelle le stationnement est réglementé.

Plage horaire de stationnement :

équivalente à la durée maximale de stationnement payant autorisée, la plage horaire de stationnement permet aux agents de surveillance de vérifier la validité d'un justificatif de paiement immédiat de la redevance apposé derrière le pare-brise d'un véhicule.

Recours administratif préalable obligatoire (RAPO) :

recours déposé par un usager souhaitant contester le bien-fondé d'un avis de paiement d'un FPS, auprès de l'autorité dont dépend l'agent ayant établi ledit avis de paiement.

Recouvrement forcé du forfait de post-stationnement impayé :

action conduite par le comptable public afin de recouvrer un FPS qui demeure toujours impayé par son redevable au-delà du délai de trois mois après sa notification.

Redevance de stationnement :

somme due par l'automobiliste à la collectivité au titre de l'utilisation du domaine public pendant la durée de son stationnement et des conséquences induites en termes de mobilité et d'environnement. Le montant de cette redevance est fixé par l'organe délibérant de la collectivité l'ayant instituée.

Titre exécutoire :

document permettant au comptable public de lancer la procédure de recouvrement forcé des FPS impayés et de la majoration due.

Zone de stationnement payant :

zone définie par l'organe délibérant de la collectivité compétente où s'applique la redevance de stationnement.



ANNEXES

Annexes

I - Modèle d'arrêté réglementant le stationnement.....	102
II - Modèle de délibération portant établissement de la redevance de stationnement.....	104
III - Modèle d'avis de paiement apposé sur le véhicule	106
IV - Modèle d'avis de paiement notifié par l'ANTAI	108
V - Modèle d'avis de paiement dématérialisé	110
VI - Modèle d'avis de paiement rectificatif	112
VII - Tableaux pour le rapport d'exploitation annuel des RAPO	114
VIII - Formulaire de RAPO - Réclamation relative à l'application d'un FPS.....	116
IX - Liste des textes législatifs et réglementaires encadrant la décentralisation du stationnement payant sur voirie	122

I. MODÈLE D'ARRÊTÉ RÉGLEMENTANT LE STATIONNEMENT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE : LIBERTÉ, ÉGALITÉ, FRATERNITÉ

COLLECTIVITÉ	Arrêté n°... du .../... /... (date de la signature)
--------------	--

Objet : Réglementation du stationnement

Le maire,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de la route,

Considérant que les nécessités de la circulation dans la commune de ... imposent de réglementer le stationnement sur son territoire afin d'améliorer la sécurité publique,

Considérant que les difficultés de stationnement (en centre-ville, dans les rues ...) engendrent des problèmes de circulation et des conséquences environnementales préjudiciables.

ARRÊTÉ

Article 1^{er} : *L'arrêté n° ... du ... réglementant le stationnement sur la commune de ... est abrogé et remplacé par les dispositions du présent arrêté.*

TITRE I.- STATIONNEMENT DES VÉHICULES DE MOINS DE 3,5 TONNES

Article 2 : *À l'intérieur de l'agglomération, le stationnement des véhicules de moins de 3,5 tonnes s'effectue dans les conditions prévues par le présent titre.*

Article 3 :

Option 1 (absence de zonage)

Sur les emplacements matérialisés à cet effet situés dans les voiries listées en annexe I du présent arrêté, la durée du stationnement est limitée à ... (heures/minutes) tous les jours

[excepté les ... ainsi que du (mois d'été ou d'hiver)], pour une période courant de (heure) à (heure) [interrompue entre (heure) et (heure) durant lesquelles la durée de stationnement [n'est pas limitée / autorisée est contrôlée par le dispositif prévu par l'article R. 417-3 du code de la route].

Option 2 (zonage)

Sur les emplacements matérialisés à cet effet situés dans les voiries listées en annexe I du présent arrêté, la durée du stationnement est limitée comme suit :

- dans les voiries listées au « A. Zone 1 » de l'annexe I, la durée du stationnement est limitée à ... (heures/minutes) tous les jours [excepté les ... ainsi que du (mois d'été ou d'hiver)], pour une période courant de (heure) à (heure).

- dans les voiries listées au « B. Zone 2 » de l'annexe I, la durée du stationnement est limitée à ... (heures/minutes) tous les jours [excepté les ... ainsi que du (mois d'été ou d'hiver)], pour une période courant de (heure) à (heure) [interrompue entre (heure) et (heure) durant lesquelles la durée de stationnement [n'est pas limitée / autorisée est contrôlée par le dispositif prévu par l'article R. 417-3 du code de la route.]

- autre zone...

Article 4 : *Dans les voiries listées en annexe II du présent arrêté, il est institué un stationnement unilatéral alterné des véhicules s'effectuant dans les conditions prévues par l'article R. 417-2 du code de la route.*

Article 5 : Dans les voiries listées en annexe III du présent arrêté, le stationnement est interdit [préciser le cas échéant, les jours et/ou période horaire durant lesquels l'interdiction est instaurée].

Article 6 : Dans les voiries mentionnées aux articles 2 à 4, des emplacements réservés au stationnement des taxis et des véhicules de transport public de personnes sont matérialisés sur la voie publique.

Article 7 : Dans les voiries mentionnées aux articles 2 à 4, les véhicules de location non alloués à un client ne peuvent stationner plus de ... heures sur les voies publiques.

Art 8 : Autres cas...

TITRE II.- STATIONNEMENT DES VÉHICULES DE PLUS DE 3,5 TONNES

Article 9 : Le stationnement des véhicules de plus de 3,5 tonnes est interdit dans les rues ... (ou sur tout le territoire de la commune de ...).

TITRE III.- DISPOSITIONS FINALES

Article 9 : Les dispositions du présent arrêté sont applicables à compter du ...

Article 10 : Le directeur général des services de la Ville, le directeur des services techniques municipaux, le chef de la police municipale, le commissaire de police, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à..., le...,

Prénom NOM (du maire sans indiquer « le maire »)

Ou

Pour le maire et par délégation, le maire-adjoint Prénom NOM

Ou

Pour le maire empêché, le premier adjoint Prénom NOM

Signature manuscrite

Certifié exécutoire compte tenu de la transmission en (sous-)préfecture

le...

et de la publication, le

II. MODÈLE DE DÉLIBÉRATION PORTANT ÉTABLISSEMENT DE LA REDEVANCE DE STATIONNEMENT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE : LIBERTÉ, ÉGALITÉ, FRATERNITÉ

COLLECTIVITÉ	Extrait du registre des délibérations du conseil... Séance du... Par suite d'une convocation en date du ... les membres composant le conseil... se sont réunis en mairie, le ... à ... h, sous la présidence de M... (fonction).
Nombre de conseillers ; en exercice présents votants Délibération n°	Étaient présents : (liste des présents selon l'ordre du tableau) Lesquels forment la majorité des membres en exercice et peuvent délibérer valablement en exécution de l'article L. 2121-17 du code général des collectivités territoriales. Absents ayant donné procuration : M. à M... Absents excusés : M... Absents : M... Le président ayant ouvert la séance et fait l'appel nominal, il a été procédé, en conformité avec l'article L 2121 -15 du code général des collectivités territoriales, à l'élection d'un secrétaire pris au sein du conseil. M ... est désigné pour remplir cette fonction.

Objet : institution d'un stationnement payant et fixation du tarif

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2333-87,
vu le code de la route,
vu l'arrêté du ... réglementant le stationnement (cf. annexe VIII) sur la commune de...

considérant que la sécurité et la commodité de la circulation dans la commune de ... doivent être améliorées par l'institution de droits de stationnement, lesquels permettront d'obtenir une meilleure rotation des véhicules en stationnement,

considérant la nécessité de favoriser l'utilisation de moyens de transport alternatifs à l'usage individuel des véhicules,

Monsieur le maire propose qu'un stationnement payant soit institué et que son tarif soit fixé,

Après en avoir délibéré, le conseil... par Q voix pour, H voix contre et L abstentions

DÉCIDE :

Article 1^{er} – En application de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, il est institué une redevance de stationnement des véhicules sur les emplacements matérialisés au sol compris dans les voiries listées en annexe de la présente délibération.

Article 2 –

Option 1 (absence de zonage)

Les usagers des emplacements mentionnés à l'article 1^{er} sont tenus de s'acquitter de la redevance de stationnement tous les jours [excepté les ... ainsi que du (mois d'été ou d'hiver)], pour une période courant de (heure) à (heure) [interrompue entre (heure) et (heure) durant lesquelles [le stationnement est gratuit / la durée de stationnement prévue par l'arrêté du susvisé (arrêté de police) est contrôlée par le dispositif prévu par l'article R. 417-3 du code de la route.]].

Dans la période quotidienne durant laquelle la redevance est exigée, la durée maximale de stationnement autorisé est de ...

Option 2 (zonage)

Les usagers des emplacements mentionnés à l'article 1^{er} sont tenus de s'acquitter de la redevance de stationnement dans les conditions suivantes :

- dans les voiries listées au « A. Zone 1 » de l'annexe à la présente délibération, le paiement de la redevance est requis tous les jours [excepté les ... ainsi que du (mois d'été ou d'hiver)], pour une période courant de (heure) à (heure). Durant cette période, la durée maximale de stationnement autorisé est de ...

- dans les voiries listées au « B. Zone 2 » de l'annexe à la présente délibération, le paiement de la redevance est requis tous les jours [excepté les ... ainsi que du (mois d'été ou d'hiver)], pour une période courant de (heure) à (heure) [, interrompue entre (heure) et (heure) durant lesquelles [le stationnement est gratuit / la durée de stationnement prévue par l'arrêté du susvisé (arrêté de police) est contrôlée par le dispositif prévu par l'article R. 417-3 du code de la route]]. Dans la période quotidienne durant laquelle la redevance est exigée, la durée maximale de stationnement autorisé est de ...

- autre zone ...

Article 3 – [Sous réserve des dispositions prévues aux articles 4 à 6,] le montant de la redevance de stationnement est fixé comme suit :

A. Barème tarifaire de la redevance acquittée dès le début du stationnement :

[Distinguer le cas échéant les divers barèmes applicables par secteur]

B. Le montant du forfait de post-stationnement [applicable sur l'ensemble de la commune] est de ...

Article 4 – Par dérogation aux dispositions de l'article 3, le montant de la redevance de stationnement due par [mention de la catégorie dérogatoire concernée telles que résidents, véhicules polluants, longueur du véhicule..] est fixé comme suit :

A. Barème tarifaire de la redevance acquittée dès le début du stationnement :

[Distinguer le cas échéant les divers barèmes applicables par secteur]

B. Le montant du forfait de post-stationnement [applicable sur l'ensemble de la commune] est de ...

Article 5 – Idem article 4 mais, fixant le tarif d'une autre catégorie dérogatoire

Article 6 – Lorsque son paiement intervient dans un délai de ... après la notification de l'avis de paiement effectuée par [apposition sur le véhicule ou ANTAI suivant la modalité choisie par la collectivité] ou l'envoi par voie [téléphonique / dématérialisée] d'un avertissement à l'utilisateur qu'un avis de paiement a été établi, le montant du forfait de post-stationnement mentionné aux articles 3 à 3.. est [réduit de ..% / égal à .. euros].

Article 7 - Les modalités pratiques de perception des redevances de stationnement prévues par la présente délibération sont fixées comme suit : (recours à des horodateurs, smartphone...).

Article 8 – Modalités pratiques d'identification des différentes catégories ouvrant droit au bénéfice des tarifs prévus aux articles 4 à 5.

	Extrait certifié conforme au registre des délibérations Fait à ..., le... Le..., Prénom NOM
--	--

III. MODÈLE D'AVIS DE PAIEMENT APOSÉ SUR LE VÉHICULE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
NOM DE LA COLLECTIVITÉ AYANT INSTITUÉ LA REDEVANCE + LOGO (facultatif)

**ÉTABLISSEMENT D'UN AVIS DE PAIEMENT
D'UN FORFAIT DE POST-STATIONNEMENT (FPS)**

Madame, Monsieur,

La *(Nom et adresse de la collectivité ou du tiers contractant dont relève l'agent assermenté)*,

En la personne de son agent assermenté n° 123456789,

a établi et apposé sur le véhicule mentionné ci-après le *(date)* à *(heure)*

au *(lieu de la constatation)*

un avis de paiement du forfait de post-stationnement (FPS) concernant le véhicule *(n° d'immatriculation et marque)*.

Le montant du FPS dû est de : **euros**

Ce montant correspond au tarif adopté par l'assemblée délibérante de la collectivité mentionnée en en-tête du présent avis auquel :

- aucune déduction n'a été faite en raison de l'absence de tout justificatif de paiement immédiat valide* apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée ;
- une déduction de **(0 à X) euros** a été faite correspondant au montant de la redevance de paiement immédiat figurant sur le dernier justificatif valide* apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée avant l'établissement du présent avis.

[Nota : le montant du FPS dû indiqué ci-avant peut faire l'objet d'une minoration dans les conditions précisées au dos du présent avis.]

La durée de validité du présent avis de paiement expirera à **(heure)**** au terme de laquelle un nouvel avis pourra vous être notifié si un justificatif de paiement immédiat n'est pas apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée.

Avis de paiement n° abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

Signature de l'agent assermenté

* En application de l'art. R. 2333-120-5 du CGCT, est considéré comme valide le justificatif de paiement immédiat de la redevance acquittée pour une période de stationnement insuffisante mais qui, compte tenu de l'heure de début du stationnement payé, n'a pas encore excédé la durée maximale de stationnement payant prévue par le barème tarifaire applicable.

** L'heure de fin de validité du présent avis correspond à la durée maximale de stationnement payant prévue par le barème tarifaire applicable. Elle est déterminée à partir de :

- l'heure de début du dernier stationnement insuffisamment payé figurant sur le justificatif de paiement immédiat valide* correspondant, apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée avant l'établissement du présent avis ;

ou

- l'heure à laquelle le présent avis a été établi si aucun justificatif de paiement immédiat valide* n'est apposé dans le véhicule ou n'a été transmis par voie dématérialisée.

MODALITÉS DE PAIEMENT ET DE CONTESTATION

MODALITÉS DE PAIEMENT

Vous disposez d'un délai de trois mois, courant à compter de la date d'apposition sur le véhicule du présent avis indiquée au dos, pour vous acquitter du montant du FPS dû, auprès de **(nom et adresse du service de la collectivité ou de son tiers contractant percevant le FPS)** et en utilisant à votre convenance l'un des moyens de paiement suivants :

.....

.....

Nota :

a) En cas de paiement par **(préciser le mode de paiement)** dans les **(X heures ; jours)** suivant la date d'apposition du présent avis de paiement sur le véhicule, vous bénéficiez d'une minoration de **(montant ou % voté par la collectivité)** sur le montant du FPS dû.

b) En l'absence de paiement ou de paiement insuffisant du FPS au terme du délai de trois mois précédemment indiqué, un titre exécutoire sera émis pour recouvrer le montant du FPS dû, assorti d'une majoration de 20 % avec un minimum de 50 euros, à l'encontre du titulaire du certificat d'immatriculation ou, dans les cas prévus au VII de l'article L. 2333-87 du CGCT, du locataire ou de l'acquéreur du véhicule.

MODALITÉS DE CONTESTATION

Pour contester le présent avis de paiement, un recours préalable doit être adressé auprès de **(nom et adresse – postale et/ou courriel de la collectivité ou du tiers contractant dont relève l'agent assermenté)** dans le mois suivant la date d'apposition sur le véhicule du présent avis indiquée au dos.

À peine d'irrecevabilité, ce recours préalable doit être exercé 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 objet du présent avis de paiement ou toute personne dûment mandatée par l'une de celles précédemment citées et doit respecter les trois conditions suivantes :

a) être adressé par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par courriel à l'adresse électronique indiquée ci-avant ;

b) être 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 ;

c) être assorti d'un exposé des faits et des arguments expliquant le recours, accompagné, le cas échéant, des pièces permettant d'en apprécier son bien-fondé. Cet exposé peut être présenté sur papier libre ou par le biais du formulaire type disponible gratuitement **[adresse du lieu où le formulaire papier est disponible et / ou adresse internet]** ;

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.

Les renseignements portés à l'occasion de l'établissement de l'avis de paiement faisant 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, vous disposez de la possibilité d'exercer un droit d'accès et de rectification auprès de l'autorité dont relève l'agent assermenté indiquée au dos.

IV. MODÈLE D'AVIS DE PAIEMENT NOTIFIÉ PAR L'ANTAI

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
NOM DE LA COLLECTIVITÉ AYANT INSTITUÉ LA REDEVANCE + LOGO (facultatif)

**ÉTABLISSEMENT D'UN AVIS DE PAIEMENT
D'UN FORFAIT DE POST-STATIONNEMENT (FPS)**

Madame, Monsieur,

La (*nom et adresse de la collectivité ou du tiers contractant dont relève l'agent assermenté*),

En la personne de son agent assermenté n° 123456789,

a établi le (*date*) à (*heure*)

au (*lieu de la constatation*)

un avis de paiement du forfait de post-stationnement (FPS) concernant le véhicule (*n° d'immatriculation et marque*).

Compte tenu des dispositions prévues par le VII de l'art. L 2333-87 du code général des collectivités territoriales (CGCT) et des renseignements figurant dans le fichier national d'immatriculation des véhicules, le présent avis de paiement

est adressé le (*date de l'envoi postal*)

à (*identité et adresse du titulaire du CI, du locataire ou de l'acquéreur si mention dans SIV*).

Le montant du FPS dû est de : **euros**

Ce montant correspond au tarif adopté par l'assemblée délibérante de la collectivité mentionnée en en-tête du présent avis auquel :

- aucune déduction n'a été faite en raison de l'absence de tout justificatif de paiement immédiat valide* apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée ;
- une déduction de (**0 à X**) **Euros** a été faite correspondant au montant de la redevance de paiement immédiat figurant sur le dernier justificatif valide* apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée avant l'établissement du présent avis.

La validité du présent avis de paiement expirera à (**heure**)**, heure à partir de laquelle un nouvel avis pourra vous être notifié si un justificatif de paiement immédiat n'est pas apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée.

Avis de paiement n° abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

L'agent assermenté
« SIGNE »

* En application de l'art. R. 2333-120-5 du CGCT, est considéré comme valide le justificatif de paiement immédiat de la redevance acquittée pour une période de stationnement insuffisante mais qui, compte tenu de l'heure de début du stationnement payé, n'a pas encore excédé la durée maximale de stationnement payant prévue par le barème tarifaire applicable.

** L'heure de fin de validité du présent avis correspond à la durée maximale de stationnement payant prévue par le barème tarifaire applicable. Elle est déterminée à partir de :

- l'heure de début du dernier stationnement insuffisamment payé figurant sur le justificatif de paiement immédiat valide* correspondant, apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée avant l'établissement du présent avis ;

ou

- l'heure à laquelle le présent avis a été établi si aucun justificatif de paiement immédiat valide* n'est apposé dans le véhicule ou n'a été transmis par voie dématérialisée.

MODALITÉS DE PAIEMENT ET DE CONTESTATION

MODALITÉS DE PAIEMENT

Vous disposez d'un délai de trois mois, courant à compter de la date de notification⁴⁴ du présent avis indiquée au dos, pour vous acquitter du montant du FPS dû, auprès de (*nom et adresse du service de la collectivité ou de son tiers contractant percevant le FPS*) et en utilisant à votre convenance l'un des moyens de paiement suivants :

.....

.....

Nota : en l'absence de paiement ou de paiement insuffisant du FPS au terme du délai de trois mois précédemment indiqué, un titre exécutoire sera émis pour recouvrer le montant du FPS dû, assorti d'une majoration de 20 % avec un minimum de 50 euros, à l'encontre du titulaire du certificat d'immatriculation ou, dans les cas prévus au VII de l'article L. 2333-87 du CGCT, du locataire ou de l'acquéreur du véhicule.

MODALITÉS DE CONTESTATION

Pour contester le présent avis de paiement, un recours préalable doit être adressé auprès de (*nom et adresse – postale et/ou courriel de la collectivité ou du tiers contractant dont relève l'agent assermenté*) dans le mois suivant la date d'envoi postal du présent avis indiquée au dos.

À peine d'irrecevabilité, ce recours préalable doit être exercé par la personne destinataire du présent avis ou toute personne qu'elle aura dûment mandatée et respecter les trois conditions suivantes :

- a) être adressé par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par courriel à l'adresse électronique indiquée ci-avant ;
- b) être 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 ;
- c) être assorti d'un exposé des faits et des arguments expliquant le recours, accompagné, le cas échéant, des pièces permettant d'en apprécier son bien-fondé. Cet exposé peut être présenté sur papier libre ou par le biais du formulaire type disponible gratuitement [*adresse du lieu où le formulaire papier est disponible et / ou adresse internet*].

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.

Les renseignements portés à l'occasion de l'établissement de l'avis de paiement faisant 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, vous disposez de la possibilité d'exercer un droit d'accès et de rectification auprès de l'autorité dont relève l'agent assermenté indiquée au dos.

44. Aux termes de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, la notification est réputée avoir été reçue cinq jours francs à compter de la date de l'envoi postal indiquée au dos.

V. MODÈLE D'AVIS DE PAIEMENT DÉMATÉRIALISÉ

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
NOM DE LA COLLECTIVITÉ AYANT INSTITUÉ LA REDEVANCE + LOGO (facultatif)

ÉTABLISSEMENT D'UN AVIS DE PAIEMENT DÉMATÉRIALISÉ D'UN FORFAIT DE POST-STATIONNEMENT (FPS)

Madame, Monsieur,

La (*nom et adresse de la collectivité ou du tiers contractant dont relève l'agent assermenté*),

en la personne de son agent assermenté n° 123456789,

a établi [*et apposé*] le (*date*) à (*heure*)

au (*lieu de la constatation*)

un avis de paiement du forfait de post-stationnement (FPS) concernant le véhicule (*n° d'immatriculation et marque*) dont le montant de euros a été acquitté le (*date du paiement*).

Ce montant correspond au tarif adopté par l'assemblée délibérante de la collectivité mentionnée en en-tête du présent avis auquel :

- aucune déduction n'a été faite en raison de l'absence de tout justificatif de paiement immédiat valide* apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée ;
- une déduction de (*0 à X*) euros a été faite correspondant au montant de la redevance de paiement immédiat figurant sur le dernier justificatif valide* apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée avant l'établissement du présent avis ;
- une déduction de (*montant ou % voté par la collectivité*) a été faite sur le montant obtenu après application de l'un ou l'autre des deux cas précédents.

La validité du présent avis de paiement expirera à (*heure*)**, heure à partir de laquelle un nouvel avis pourra vous être notifié si un justificatif de paiement immédiat n'est pas apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée.

Avis de paiement n° abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

L'agent assermenté
« SIGNE »

* En application de l'art. R. 2333-120-5 du CGCT, est considéré comme valide le justificatif de paiement immédiat de la redevance acquittée pour une période de stationnement insuffisante mais qui, compte tenu de l'heure de début du stationnement payé, n'a pas encore excédé la durée maximale de stationnement payant prévue par le barème tarifaire applicable.

** L'heure de fin de validité du présent avis correspond à la durée maximale de stationnement payant prévue par le barème tarifaire applicable. Elle est déterminée à partir de :

- l'heure de début du dernier stationnement insuffisamment payé figurant sur le justificatif de paiement immédiat valide* correspondant, apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée avant l'établissement du présent avis ;

ou

- l'heure à laquelle le présent avis a été établi si aucun justificatif de paiement immédiat valide* n'est apposé dans le véhicule ou n'a été transmis par voie dématérialisée.

MODALITÉS DE CONTESTATION

Pour contester le présent avis de paiement, un recours préalable doit être adressé auprès de ***(Nom et adresse – postale et/ou courriel de la collectivité ou du tiers contractant dont relève l'agent assermenté)*** dans le mois suivant la date de paiement du FPS indiquée au dos.

À peine d'irrecevabilité, ce recours préalable est formulé 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 objet du présent avis de paiement ou toute personne dûment mandatée par l'une de celles précédemment citées et doit respecter les trois conditions suivantes :

- a)** être adressé par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par courriel à l'adresse électronique indiquée ci-avant ;
- b)** être 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 ;
- c)** être assorti d'un exposé des faits et des arguments expliquant le recours, accompagné, le cas échéant, des pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé. Cet exposé peut être présenté sur papier libre ou par le biais d'un formulaire type disponible gratuitement ***[adresse du lieu où le formulaire papier est disponible et / ou adresse internet]***.

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.

Les renseignements portés à l'occasion de l'établissement de l'avis de paiement faisant 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, vous disposez de la possibilité d'exercer un droit d'accès et de rectification auprès de l'autorité dont relève l'agent assermenté indiquée au dos.

VI. MODÈLE D'AVIS DE PAIEMENT RECTIFICATIF

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
NOM DE LA COLLECTIVITÉ AYANT INSTITUÉ LA REDEVANCE + LOGO (facultatif)

ÉTABLISSEMENT D'UN AVIS DE PAIEMENT RECTIFICATIF
D'UN FORFAIT DE POST-STATIONNEMENT (FPS)

Madame, Monsieur,

La *(nom et adresse de la collectivité ou du tiers contractant dont relève l'agent assermenté)*,

En la personne de son agent n° 123456789,

a établi le *(date)* à *(heure)*

au *(lieu de la constatation)*

un avis de paiement du forfait de post-stationnement (FPS) concernant le véhicule *(n° d'immatriculation et marque)*.

Cet avis de paiement a fait l'objet d'un recours administratif préalable obligatoire.

Au vu des documents transmis à l'appui de ce recours, il ressort que [M. / Mme domicilié(e)..... est le ... *(compléter les mentions qui précèdent selon que la personne est le titulaire ou le locataire du véhicule figurant sur le CI ou l'acquéreur mentionné dans le SIV)*] du véhicule précité.

Ce recours a été reçu par mes services le ... [et a été adressé par M/Mme....., dûment habilité(e) par le titulaire, le locataire ou l'acquéreur du véhicule précédemment indiqué].

J'ai le plaisir de vous informer qu'une suite favorable a été accordée à votre recours le *(date)* et qu'en conséquence, le montant du FPS dû a été ramené à la somme de: **euros**

Avis de paiement n° abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

Signature de l'agent

ou

[L'agent

« **SIGNE** »]

si avis transmis par l'ANTAI

MODALITÉS DE PAIEMENT ET DE CONTESTATION

MODALITÉS DE PAIEMENT

Vous disposez d'un délai de trois mois, courant à compter de la date [**d'apposition sur le véhicule, en cas d'apposition de l'avis de paiement sur le véhicule**] / [**de notification, en cas d'envoi postal de l'avis de paiement par l'ANTAI**] / [**de paiement, en cas d'émission de l'avis de paiement sous forme dématérialisée**] de l'avis de paiement qui a fait l'objet de votre contestation, pour vous acquitter du montant rectifié du FPS dû, auprès de (**nom et adresse du service de la collectivité ou de son tiers contractant percevant le FPS**) et en utilisant à votre convenance l'un des moyens de paiement suivants :

.....
.....
.....
.....

Nota : En l'absence de paiement ou de paiement insuffisant du FPS au terme du délai de trois mois précédemment indiqué, un titre exécutoire sera émis pour recouvrer le montant du FPS dû, assorti d'une majoration de 20 % avec un minimum de 50 euros, à l'encontre du titulaire du certificat d'immatriculation ou, dans les cas prévus au VII de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales (CGCT), du locataire ou de l'acquéreur du véhicule.

MODALITÉS DE CONTESTATION

Le présent avis de paiement rectificatif peut être contesté devant la commission du contentieux du stationnement payant dans le délai d'un mois suivant la date à laquelle votre recours a fait l'objet d'une suite favorable indiquée au dos du présent avis.

À peine d'irrecevabilité, ce recours doit être précédé du paiement préalable du montant du forfait de post-stationnement indiqué sur le présent avis de paiement et être adressé à la commission du contentieux du stationnement payant dans les conditions prévues par les articles R. 2333-120-30 à R. 2333-120-32 du CGCT.

Les renseignements portés à l'occasion de l'établissement de l'avis de paiement faisant 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, vous disposez de la possibilité d'exercer un droit d'accès et de rectification auprès de l'autorité dont relève l'agent assermenté indiquée au dos.

VII. TABLEAUX POUR LE RAPPORT D'EXPLOITATION ANNUEL DES RAPO

Indicateurs relatifs au traitement des RAPO

Pour chacun des indicateurs figurant dans le tableau ci-dessous, le rapport doit mentionner 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 personnes résidant en dehors de la commune, de l'EPCI, du syndicat mixte									
RAPO formés par des personnes résidant dans la commune, l'EPCI, le syndicat mixte									
Ensemble des RAPO formés									

Analyse des motifs d'irrecevabilité des recours, de rejet des recours ou d'annulation de l'avis de paiement initial

Pour chacun des 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
<i>Motifs de contestation du forfait post-stationnement</i>			
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			
<i>Motifs d'irrecevabilité du RAPO</i>			
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			
<i>Motifs de rejet du RAPO</i>			
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'EPCL, le syndicat mixte	NOMBRE concernant des usagers résidant en dehors de la commune, de l'EPCL, du syndicat mixte
Le forfait post-stationnement était fondé			
Autres			
<i>Motifs d'annulation</i>			
L'utilisateur avait bien un justificatif de paiement et a payé la durée nécessaire			
L'utilisateur 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-stationnement et compte tenu de la somme déjà réglée par l'utilisateur			
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'utilisateur			
Autres			

VIII. FORMULAIRE DE RAPO - RÉCLAMATION RELATIVE À L'APPLICATION D'UN FPS NOM DE L'ENTITÉ EN CHARGE DE L'INSTRUCTION DU RAPO + LOGO (FACULTATIF)

<p><u>Avertissement:</u> L'acceptation du présent recours préalable dépend de la bonne rédaction et de la précision des indications et des pièces justificatives transmises. Assurez-vous de remplir tous les champs qui s'appliquent à votre situation et de fournir toutes les pièces requises par la réglementation indiquées en p. 5 et complétées, le cas échéant, par tout document que vous estimez pertinent de joindre à votre demande.</p> <p>Toute fausse déclaration vous expose aux peines prévues par l'article 441-1 du code pénal.</p>	<p style="text-align: center;">Formulaire à adresser :</p> <p>* soit par courrier RAR à M. le maire de... [M. X en cas de DSP] - RAPO FPS BP NNNNNN NNN NNNNN cedex N</p> <p>!* soit par voie électronique à l'adresse suivante: RAPO FPS NN@.-] Veillez à conserver l'AR postal ou électronique délivré en vue de la production de sa copie en cas de recours ultérieur devant la commission du contentieux du stationnement payant.</p>
--	--

Demandeur et avis de paiement contesté:

<p>1. Nom :</p> <p>2. Prénom :</p> <p>3. Adresse</p> <p style="margin-left: 20px;">a. N°</p> <p style="margin-left: 20px;">b. Voie :</p> <p style="margin-left: 20px;">c. Complément d'adresse :</p> <p style="margin-left: 20px;">d. Code postal.....</p> <p style="margin-left: 20px;">e. Ville :</p> <p style="margin-left: 20px;">f. Pays :</p> <p>4. Immatriculation du véhicule concerné :</p> <p>5. Marque :</p> <p>6. Vous êtes <input type="checkbox"/> le titulaire du certificat d'immatriculation <input type="checkbox"/> le locataire figurant sur le certificat <input type="checkbox"/> le nouvel acquéreur du véhicule (<i>cochez la case correspondante à votre situation</i>)</p> <p>7. (<i>le cas échéant</i>) Nom, prénom et adresse de la personne habilitée par la personne indiquée au 6. précédent</p>	<p>Au vu des mentions figurant sur l'avis de paiement que vous contestez, veuillez renseigner les informations ci-dessous et compléter le tableau ci-joint en page 3</p> <p>- son numéro : </p> <p>- sa date d'apposition sur le véhicule, d'envoi postal de l'avis de paiement ou de paiement du FPS (avis dématérialisé) selon votre cas : </p>
---	--

NOM DE L'ENTITÉ EN CHARGE DE L'INSTRUCTION DU RAPO + LOGO (FACULTATIF)

Indications importantes à lire avant de compléter le tableau suivant

Si votre réclamation correspond à l'une des situations reprises ci-dessous, veuillez lire attentivement la suite qui y sera réservée.

1. Vous n'avez pas vu la signalisation mentionnant que le stationnement était payant.

L'art. R 2333-120-2 du CGCT prévoit que les emplacements payants font l'objet d'une signalisation par panneaux ou marquage au sol ou les deux à la fois. La signalisation par panneaux en place est une signalisation à validité zonale conformément au code de la route. L'utilisation de ce type de signalisation a pour conséquence qu'un panneau indiquant un début de zone payante n'a pas d'effets limités à une rue mais voit ses effets étendus dans toute la zone délimitée par un panneau de début de zone et un panneau de fin de zone payante. La signalisation au sol est réalisée par un marquage régulier de l'inscription du mot « payant ».

2. Vous n'étiez pas en mesure d'alimenter l'horodateur par carte de crédit ou pièces de monnaie.

Le paiement par carte de crédit n'est qu'un des modes de paiement possible et, en cas de défaillance, vous pouvez toujours l'alimenter par un autre moyen ou de vous rendre à l'horodateur le plus proche. En outre, en cas de paiement par pièces, il appartient à l'utilisateur de faire l'appoint (art. L. 112-5 du code monétaire).

3. Vous avez tenté de retirer un ticket à l'horodateur et celui-ci ne fonctionnait pas.

Dans ce cas, vous êtes tenu de vous rendre à l'horodateur le plus proche en état de fonctionnement.

4. L'appareil vous ayant délivré le justificatif de paiement n'a pas été contrôlé par un organisme certifié.

Aucune réglementation ne prévoit que les parcmètres ou les horodateurs doivent être soumis à un contrôle sur les appareils de mesure.

5. L'agent assermenté ayant établi l'avis de paiement n'est pas un agent public.

Ceci a été rendu possible pour la collectivité ayant établi le stationnement payant depuis la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 (art. L 2333-87 du CGCT).

6. Vous avez correctement apposé un justificatif du paiement immédiat valide (ou carte de stationnement pour personnes handicapées, service public...) dans votre véhicule, mais celui-ci n'a pas été pris en compte lors du contrôle (cas 2.1 et 2.3).

Comme cela est indiqué sur le justificatif du paiement immédiat qui vous est délivré, il vous incombe de le placer à l'avant du véhicule de façon bien visible de l'extérieur (art. R 417-3-1 code de la route). Par ailleurs, les mentions portées sur l'avis de paiement du forfait de post-stationnement par l'agent assermenté font foi jusqu'à preuve contraire (art. L 2333-87 du CGCT). Dès lors, la transmission d'un justificatif de paiement valide ou accordant le bénéfice d'une gratuité permanente ne constitue pas une preuve suffisante de votre bonne foi, tout comme l'attestation sur l'honneur d'un des passagers du véhicule. En revanche, la transmission d'un justificatif de paiement valide sur lequel figure le numéro d'immatriculation du véhicule concerné ou toute attestation contraire établie par un officier ministériel sont notamment recevables dans le cadre du présent recours.

7. Vous avez correctement transmis par voie dématérialisée un justificatif du paiement immédiat valide mais celui-ci n'a pas été pris en compte lors du contrôle (cas 2.4).

Les mentions portées sur l'avis de paiement du forfait de post-stationnement par l'agent assermenté font foi jusqu'à preuve contraire (art. L 2333-87 du CGCT). La transmission de votre relevé de compte bancaire ne constitue pas une preuve suffisante de votre bonne foi. Seul le relevé de suivi des paiements fourni par l'opérateur en charge du paiement dématérialisé du stationnement est retenu.

8. Vous n'êtes pas d'accord avec le montant de la déduction qui a été faite car ce n'est pas le bon justificatif de paiement qui a été retenu lors du contrôle (cas 3.4).

Trois situations peuvent justifier cela :

a. Le justificatif en cause n'était pas correctement apposé dans le véhicule ou n'avait pas été correctement transmis par voie dématérialisée. Vous êtes alors dans la même situation que celles décrites aux 6 et 7.

b. Vous avez correctement apposé ou transmis par voie dématérialisée un ou plusieurs justificatifs de paiement avant celui qui a été retenu en déduction. Seul le dernier ticket le plus proche de l'heure du contrôle est pris en compte (art. R 2333-120-5 du CGCT).

c. Vous avez correctement apposé ou transmis par voie dématérialisée un justificatif de paiement, mais l'heure de début et l'heure de fin du stationnement sont expirées (la durée maximale de stationnement payant admise est expirée à l'heure du contrôle - art. R 2333-120-5 du CGCT).

NOM DE L'ENTITÉ EN CHARGE DE L'INSTRUCTION DU RAPO + LOGO (FACULTATIF)

Cas	Cocher la ou les cases correspondantes	Motifs de contestation de l'avis de paiement du forfait post-stationnement (FPS)	Pièces justificatives jointes (indiquer le nombre par cas coché et compléter la liste p.5)
1. Vol, destruction, usurpation, cession ou vente du véhicule			
1.1		Mon véhicule a été volé ou détruit avant que l'absence de paiement immédiat ne soit constatée	
1.2		Je ne suis pas titulaire de la carte grise	
1.3		Mon véhicule a été cédé ou vendu avant que l'absence de paiement immédiat ne soit constatée	
1.4		Mes plaques ont été usurpées	
2. Contestation de l'absence ou de l'insuffisance du paiement immédiat de la redevance mentionnée dans l'avis			
2.1		Je n'avais pas à payer le stationnement car je bénéficie d'une gratuité permanente (carte de stationnement pour personnes handicapées, service public...) pour laquelle je prouve que le justificatif correspondant était correctement apposé dans le véhicule (avant de cocher, voir les indications figurant au 6 ci-avant)	
2.2		Je n'avais pas à payer le stationnement car la période concernée bénéficiait d'une gratuité temporaire (épisode de pollution ; période quotidienne gratuite...)	
2.3		Je prouve que le justificatif du paiement immédiat de la redevance était correctement apposé à l'intérieur du véhicule et que sa durée de validité n'avait pas expiré au moment où l'avis de paiement du FPS a été établi (avant de cocher, voir les indications figurant au 6 ci-avant)	
2.4		Je prouve que le justificatif du paiement immédiat de la redevance avait été transmis par voie dématérialisée et que sa durée de validité n'avait pas expiré au moment où l'avis de paiement du FPS a été établi (avant de cocher, voir les indications figurant au 7 ci-avant)	
3. Contestation du montant du FPS réclamé			
3.1		J'ai renseigné l'un des cas prévus dans les rubriques 1 et 2 ci-dessus et je demande l'annulation totale du montant du FPS réclamé	
3.2		Le montant du tarif du FPS mentionné dans l'avis de paiement, hors déduction du montant de la redevance payée immédiatement, est erroné	
3.3		Le justificatif du paiement immédiat de la redevance non valide pris en compte dans l'avis de paiement établi est exact mais je prouve que le montant de la déduction retenu ne correspond pas à celui indiqué sur ce justificatif en transmettant sa copie	
3.4		Le justificatif du paiement immédiat de la redevance non valide pris en compte dans l'avis de paiement établi n'est pas celui qui aurait dû être retenu pour effectuer la déduction (avant de cocher, voir les indications figurant au 8 ci-avant)	
4. Motifs de contestation de l'avis de paiement du FPS, autres que ceux précédemment mentionnés			
4.1		L'avis de paiement du FPS est incomplet ou mal rédigé (hors mention relative au montant du FPS)	
4.2		La durée de validité indiquée sur le précédent avis de paiement qui m'a été délivré n'était pas expirée au moment de l'établissement de l'avis de paiement contesté	
4.3		La durée de validité indiquée sur le précédent avis de paiement qui m'a été délivré est erronée et rend nul et non avenue l'avis de paiement contesté	
4.4		Autres motifs de contestation (indiquer sommairement son intitulé après lecture des indications figurant ci-avant)	

NOM DE L'ENTITÉ EN CHARGE DE L'INSTRUCTION DU RAPO + LOGO (FACULTATIF)

Liste des pièces justificatives jointes

I. PIÈCES OBLIGATOIRES À JOINDRE SOUS PEINE D'IRRECEVABILITÉ

- Copie de l'avis de paiement contesté
- Copie du certificat d'immatriculation du véhicule objet de l'avis de paiement contesté
- Copie de la déclaration de cession du véhicule et de son accusé d'enregistrement dans le système d'immatriculation des véhicules (*uniquement si le cas 1.3 du tableau a été coché*)

II. PIÈCES JOINTES À L'APPUI DU OU DES MOTIFS DE CONTESTATIONS COCHÉS DANS LE TABLEAU P. 4 ET 5

- (*le cas échéant*) Sauf représentation par un avocat, copie de l'acte d'habilitation (sur papier libre ou tout autre document donnant explicitement mandat) de la personne désignée par le titulaire du certificat d'immatriculation, le locataire figurant sur le certificat ou le nouvel acquéreur du véhicule.
-
-
-

Fait le

Signature du demandeur (ou de la personne habilitée):

Important : l'absence de réponse écrite reçue dans le mois suivant la date de l'avis de réception postal ou électronique du présent recours vaut rejet implicite de celui-ci. 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.

En outre, l'envoi du présent recours n'interrompt pas le délai de paiement du forfait de post-stationnement indiqué au dos de l'avis de paiement contesté.

Les renseignements portés sur ce formulaire faisant 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, vous disposez de la possibilité d'exercer un droit d'accès et de rectification des informations vous concernant auprès de son destinataire mentionné en page 1.

IX. LISTE DES TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES ENCADRANT LA DÉCENTRALISATION DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE

- Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (articles 63 et 64)

- Ordonnance n° 2015-45 du 23 janvier 2015 relative à la commission du contentieux du stationnement payant

- Ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales

- 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

- Décret n° 2015-575 du 27 mai 2015 modifiant le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 portant création de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions

- Décret n° 2015-646 du 10 juin 2015 relatif à la commission du contentieux du stationnement payant

- Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République dite loi NOTRe



TABLE DES MATIÈRES

1 - PRÉSENTATION DE LA RÉFORME	6
1.1 Les enjeux de la réforme.....	8
1.1.1 Les grands objectifs des politiques de stationnement	8
1.1.2 Des politiques de stationnement complexes aux multiples enjeux.....	8
1.1.3 Cohérence avec les documents de planification	9
1.1.4 Mesures d'accompagnement des politiques de stationnement	10
• Connaître le stationnement sur son territoire : un préalable obligatoire	10
• Renforcer la communication sur les politiques de stationnement pour une meilleure acceptabilité.....	10
• Mieux partager l'espace public.....	10
1.1.5 Vers une décentralisation et une dépenalisation du stationnement payant sur voirie.....	11
1.1.6 Le nouveau cadre défini par la réforme	12
1.2 Principes de la réforme – comparaisons avant-après.....	13
1.2.1 Régime existant avant la date d'entrée en vigueur de la réforme	13
• Conditions d'institution du stationnement payant sur la voie publique.....	13
• Modalités de règlement du stationnement payant sur la voie publique.....	14
• Contentieux du stationnement payant	14
• Modalités de reversement du produit des amendes	15
1.2.2 Régime applicable à partir de la date d'entrée en vigueur de la réforme.....	15
• Conditions d'institution du stationnement payant sur la voie publique.....	15
• Modes de règlement du stationnement payant sur la voie publique	17
• Recours et contentieux du non-paiement du stationnement payant.....	18
2 - MODALITÉS DE FIXATION DU BARÈME TARIFAIRE	20
2.1 Rappel des règles législatives et jurisprudentielles	22
2.1.1 La nouvelle articulation entre l'arrêté de police réglementant le stationnement et la délibération fixant le barème tarifaire.....	22
2.1.2 Objet et finalités de la délibération fixant le barème tarifaire.....	23
2.1.3 Les conditions juridiques régissant les modulations tarifaires	24
• Les catégories tarifaires envisageables	25
• Les motifs d'intérêt général pouvant justifier une discrimination tarifaire.....	27
• L'ampleur de la modulation tarifaire possible	27
2.1.4 Les principes de construction du barème tarifaire.....	29

Table des matières

2.2	Quels barèmes tarifaires de paiement immédiat mettre en place ?	30
2.2.1	Les barèmes privilégiant les stationnements de courte durée	30
2.2.2	Les barèmes tarifaires applicables aux zones de moyenne et longue durée	33
3	- SURVEILLANCE DU STATIONNEMENT ET ÉTABLISSEMENT DES AVIS DE PAIEMENT DES FPS... 34	
3.1	Mise en œuvre de la surveillance	36
3.1.1	Surveillance concertée du paiement du stationnement et des interdictions de stationnement	36
3.1.2	Personnels autorisés à surveiller le stationnement	37
	• Agents habilités à contrôler le stationnement relevant du système pénal	37
	• Agents habilités à vérifier le paiement de la redevance de stationnement payant	37
	• Tableau récapitulatif	38
3.1.3	Conditions pour être nommé agent assermenté	38
3.1.4	Assermentation des agents	39
3.1.5	Règles particulières incombant à l'autorité dont relève l'agent assermenté	39
3.2	Établissement des avis de paiement des FPS	41
3.2.1	Mentions devant figurer dans la partie « Établissement de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement »	42
3.2.2	Modalités de calcul du montant du forfait de post-stationnement	43
	• En cas d'absence de paiement	43
	• En cas d'insuffisance de paiement	44
3.2.3	Modalités de calcul de l'heure à partir de laquelle un nouveau forfait de post-stationnement peut être établi	49
3.2.4	Mentions devant figurer dans la partie « Modalités de paiement et contestation »	50
4	- GESTION DES CONTESTATIONS	52
4.1	Organisation du recours administratif préalable obligatoire (RAPO)	54
4.1.1	Le RAPO : un préalable obligatoire à toute action en justice contre un forfait de post-stationnement	54
	• Qu'est-ce que le RAPO ?	54
	• Le RAPO dans la réforme du stationnement payant	54
4.1.2	Modalités d'exercice d'un RAPO	55
	• À l'encontre de quelle décision exercer un RAPO ?	55
	• Quand saisir l'autorité compétente ?	57
	• Comment saisir l'autorité compétente pour l'examen des RAPO ?	57

4.1.3 Modalités de traitement des RAPO.....	58
• Autorité compétente et mise en œuvre opérationnelle	58
• Délais de l'instruction.....	59
• L'instruction d'un RAPO.....	60
• Mentions devant figurer sur l'avis de paiement rectificatif	61
• Rédaction d'un rapport annuel.....	62
4.2 La commission du contentieux du stationnement payant.....	64
4.2.1 Avant l'entrée en vigueur de la réforme	64
4.2.2 Après l'entrée en vigueur de la réforme	64
4.2.3 Les recours devant la commission du contentieux du stationnement payant.....	65
• Contre quelle décision ?	65
• Quand ?.....	65
• Par qui ?.....	65
• Comment ?	66
• Instruction du recours.....	66
• Décisions de la commission du contentieux du stationnement payant	67
• Contestation et exécution des décisions de la commission du contentieux du stationnement payant	67
5 - RECOUVREMENT DES RECETTES ET ASPECTS FINANCIERS.....	68
5.1 Les modalités d'encaissement et de recouvrement des recettes.....	70
5.1.1 Les modalités de paiement de la redevance de stationnement	70
• Chaque conducteur a la possibilité de régler sa redevance de façon immédiate au moment du stationnement ..	70
• Les conducteurs peuvent s'acquitter d'un forfait de post-stationnement dans un délai de trois mois	70
5.1.2 Le recouvrement du FPS après le délai de paiement spontané	71
5.2 Les modalités de répartition des recettes	72
5.2.1 Les recettes de la redevance de paiement immédiat.....	72
5.2.2 Les recettes des forfaits de post-stationnement : une répartition fondée sur un accord local	73
• Un principe d'affectation aux dépenses de mobilité.....	73
• Une répartition par délibération ou par convention dans les EPCI à fiscalité propre.....	74
• Le cas des syndicats mixtes compétents pour l'organisation des transports urbains.....	75
• Les conséquences sur le « compte d'affectation spéciale (CAS) Amendes »	75
6 - MODALITÉS D'EXTERNALISATION DE CERTAINES MISSIONS	76
6.1 Les modalités de gestion contractuelle du stationnement sur voirie avant la réforme.....	78
6.2 Les missions issues de la décentralisation du stationnement pouvant être confiées à un tiers contractant	79
6.3 Critères pouvant déterminer le mode de gestion confié à un tiers contractant.....	80
7 - IMPACTS SUR LES ÉQUIPEMENTS ET INFORMATIONS À FOURNIR À L'USAGER.....	82
7.1 Modalités d'information des automobilistes et mise à jour des équipements pour le paiement immédiat de la redevance.....	85
7.1.1 Matérialisation des places de stationnement	85
7.1.2 Informations légales à faire figurer sur l'équipement de paiement.....	85
• Contenu de l'information.....	85
• Impacts et modifications sur les horodateurs	85
• Impacts et modifications sur le paiement par téléphone mobile ou par internet.....	86

7.1.3 Informations légales à faire figurer sur le justificatif de paiement.....	86
• Contenu	86
• Impacts concernant le format des tickets horodateur	86
• Impacts concernant les justificatifs de paiement dématérialisés	86
7.1.4 Modifications nécessaires liées à l'évolution du barème tarifaire de paiement immédiat du stationnement.....	87
• Modifications du barème tarifaire pour les paiements sur les horodateurs	87
• Modifications du barème tarifaire pour les paiements par téléphone mobile ou par internet.....	87
7.1.5 Adaptation des moyens de paiement.....	88
7.2 Services complémentaires : calcul et paiement du FPS.....	88
7.2.1 Assistance et automatisation du calcul du FPS	88
7.2.2 Paiement du FPS sur les équipements et services de paiement immédiat de la redevance.....	88
7.3 Nouveau logiciel sur PDA pour émettre les avis de paiement des FPS.....	89
7.3.1 Les avis de paiement déposés sur les véhicules.....	89
7.3.2 Les avis de paiement envoyés par l'ANTAI.....	89
7.3.3 Éviter les « doublons » de FPS.....	90
7.3.4 Vérification des tickets électroniques (dématérialisés)	90
7.3.5 Paiement rapide des FPS.....	90
7.4 Échanges de données entre ANTAI, DGFIP et collectivités.....	91
7.5 Modalités de conservation des données	91
7.5.1 Établissement et gestion locale du recouvrement de l'avis de paiement du FPS par la collectivité ou le tiers contractant.....	91
7.5.2 Envoi de l'avis de paiement du FPS par l'ANTAI et gestion du recouvrement par l'ANTAI, la collectivité ou le tiers contractant	92
7.6 La gestion des RAPO.....	92
8 - RECOMMANDATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE OPÉRATIONNELLE DE LA RÉFORME.....	94
GLOSSAIRE.....	98
ANNEXES	100
I - Modèle d'arrêté réglementant le stationnement.....	102
II - Modèle de délibération portant établissement de la redevance de stationnement	104
III - Modèle d'avis de paiement apposé sur le véhicule	106
IV - Modèle d'avis de paiement notifié par l'ANTAI.....	108
V - Modèle d'avis de paiement dématérialisé	110
VI - Modèle d'avis de paiement rectificatif	112
VII - Tableaux pour le rapport d'exploitation annuel des RAPO.....	114
VIII - Formulaire de RAPO - Réclamation relative à l'application d'un FPS.....	116
IX. Liste des textes législatifs et réglementaires encadrant la décentralisation du stationnement payant sur voirie	122

Decentralisation of charged on-street parking: recommendations for local authorities

Decentralisation of charged on-street parking, adopted in 2014 as part of the law on the modernisation of local public action and the strengthening of urban areas (MAPTAM), offers a new tool for conducting a genuine sustainable mobility policy and adapting parking regulations to the specific features of each area.

This is a major reform that is characterized by the move from an identical penal system throughout the whole area with a fixed fine of €17 to a local system with the creation of a public domain occupation fee managed on a decentralized basis.

The purpose of this guide is to present recommendations to local authorities for implementing this reform which includes profound legal, technical, organizational, financial and regulatory changes in administrative procedures.

The operational phase of decentralisation is now beginning and the success of the reform will be at least partly based on the technical and human organization of the control measures that will be implemented within local authorities in order to meet the objectives. It is also important to set up measures for communicating and informing the public well before the reform comes into force, so as to have sufficient time to clearly explain the objectives that decentralisation of charged on-street parking aims to attain.

Descentralización del estacionamiento de pago en la vía pública - guía de recomendaciones para las administraciones territoriales.

La descentralización del estacionamiento de pago en la vía pública, instaurada en 2014 en el marco de la ley de modernización de la acción pública territorial y la afirmación de las zonas metropolitanas, propone una nueva herramienta para aplicar una auténtica política de movilidad sostenible y adaptar la normativa del estacionamiento a las particularidades de cada territorio.

Se trata de una importante reforma caracterizada por el paso de una organización penal, idéntica para todo el territorio con una multa fija de 17 €, a una organización local mediante la creación de un canon de ocupación de la vía pública gestionado de forma descentralizada.

El objetivo de esta guía es ofrecer a las administraciones territoriales una serie de consejos para la aplicación de esta reforma, que conlleva cambios importantes en los procedimientos administrativos, tanto de orden jurídico, como técnico, organizativo, financiero y reglamentario.

La fase operativa de la descentralización ya está en marcha y el éxito de esta reforma se basa, entre otras cosas, en la organización técnica y humana de los controles que se implementarán en las administraciones para cumplir los objetivos. También es importante poner en marcha, con cierta antelación a la entrada en vigor de la reforma, un dispositivo de comunicación y de pedagogía en dirección del público, y así poder disponer del tiempo necesario para explicar claramente los objetivos previstos por la descentralización del estacionamiento de pago en la vía pública.

© 2015 - Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, créé au 1^{er} janvier 2014 par la fusion des 8 CETE, du Certu, du Cetmef et du Sétra.

Le Cerema est un établissement public à caractère administratif (EPA), sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité. Il a pour mission d'apporter un appui scientifique et technique renforcé, pour élaborer, mettre en œuvre et évaluer les politiques publiques de l'aménagement et du développement durables, auprès de tous les acteurs impliqués (État, collectivités territoriales, acteurs économiques ou associatifs, partenaires scientifiques).

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Cerema est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Coordination maquettage: service éditions Cerema Territoires et ville (B. Daval)

Mise en page: Cerema Centre-Est (F. Berland)

Illustration couverture: Cerema Territoires et ville

Dépôt légal: octobre 2015

ISBN: 978-2-37180-089-2

ISSN: 2276-0164

Éditions du Cerema

Cité des mobilités

25 avenue François Mitterrand

CS 92803

69 674 Bron Cedex

Bureau de vente

Cerema / Direction technique Territoires et ville

2 rue Antoine Charial

CS 33927

69 426 Lyon Cedex 03 – France

Tél. 04 72 74 59 59 – Fax. 04 72 74 57 80

www.cerema.fr Rubrique « Nos éditions »

catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Décentralisation du stationnement payant sur voirie

Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales

La décentralisation du stationnement payant sur voirie, adoptée en 2014 dans le cadre de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), offre un nouvel outil pour mener une véritable politique de mobilité durable et adapter la réglementation du stationnement aux spécificités des territoires.

Il s'agit d'une réforme majeure qui se caractérise par le passage d'une organisation pénale identique sur l'ensemble du territoire avec une amende forfaitaire de 17 € à une organisation locale avec la création d'une redevance d'occupation du domaine public gérée de manière décentralisée.

L'objectif de ce guide est de présenter aux collectivités territoriales des recommandations pour la mise en œuvre de cette réforme qui comporte de profondes évolutions des procédures administratives, aussi bien d'ordre juridique, technique, organisationnel, financier que réglementaire.

La phase opérationnelle de la décentralisation débute dès à présent et la réussite de la réforme repose, entre autres, sur l'organisation technique et humaine des contrôles qui sera mise en œuvre au sein des collectivités afin de répondre aux objectifs. Il importe également de mettre en place un dispositif de communication et de pédagogie auprès du grand public bien en amont de l'entrée en vigueur de la réforme, de façon à pouvoir disposer de suffisamment de temps pour expliquer clairement les objectifs visés par la décentralisation du stationnement payant sur voirie.

Sur le même thème

Le stationnement public en France

État des lieux et perspectives

2014

Panorama du stationnement public en France

Premiers enseignements de l'enquête nationale 2010

2013

En téléchargement gratuit sur : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

ISSN: 2276-0164

ISBN: 978-2-37180-089-2



Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr

Direction technique Territoires et ville: 2 rue Antoine Charial - CS 33927 - F-69426 Lyon Cedex 03 - Tél. +33 (0)4 72 74 58 00
Siège social: Cité des mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92803 - F-69674 Bron Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30