

## **Le stationnement payant sur voirie**

### **Quel statut juridique pour quel service ?**

Le stationnement payant sur voirie est au cœur de la problématique des déplacements urbains. Service important pour l'automobiliste, il est aussi un levier essentiel du choix modal effectué par le citoyen qui se déplace en ville. Par son offre, ses restrictions, sa tarification, sa réservation à certaines catégories d'usagers, son aménagement, sa surveillance, sa coordination aux parcs de stationnement et aux transports collectifs, etc., il est l'un des principaux outils d'une stratégie volontariste en matière de mobilité et d'aménagement urbain. L'élaboration puis la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains (PDU) ont montré, s'il en était besoin, le rôle majeur du stationnement dans l'équilibre des agglomérations.

#### **Un dysfonctionnement chronique :**

Or la majorité des acteurs de la ville s'accordent à reconnaître que le fonctionnement du stationnement n'est pas satisfaisant. Si les réglementations sur voirie visent généralement à favoriser les résidents, à inciter les automobilistes pendulaires à un transfert modal ou à un stationnement dans les parcs en ouvrages, et à utiliser la voirie pour les visiteurs de courte durée, force est de constater que les objectifs ne sont pas toujours atteints. La voirie est saturée de véhicules en situation irrégulière qui débordent des espaces autorisés et payants parce que ces derniers sont occupés par des voitures dont le stationnement n'est pas payé. On considère ainsi qu'à certaines heures, dans les grandes villes, 5 à 10% de la circulation sont constitués de voitures tournant à la recherche d'une place, tandis que près de 80% des emplacements de stationnement sur voirie sont occupés par des voitures en situation irrégulière [1].

Le désordre urbain, la perte de recettes pour la collectivité, la difficulté d'accès à certains quartiers, le ralentissement des transports publics, l'insécurité des personnes sont autant de conséquences dommageables de cet état de fait.

#### **Un statut juridique inadapté :**

L'inadaptation du statut juridique du stationnement payant sur voirie constitue la cause principale de ce dysfonctionnement. A ce jour, la réglementation du stationnement relève des pouvoirs de police du Maire.

C'est dans ce cadre qu'il choisit de rendre payantes certaines rues, d'en interdire d'autres ou de limiter l'utilisation de divers emplacements à telle ou telle catégorie d'usagers, le Conseil Municipal intervenant, le cas échéant, pour fixer les tarifs. Comme pour toute mesure de police, la répression des infractions au stationnement revêt un caractère pénal. On parle alors de « contraventions ».

Le formalisme inhérent au droit pénal crée un cadre très rigide qui se manifeste notamment par l'obligation de conserver le caractère unitaire de la sanction sur tout le territoire de la République : le manquement aux règles du stationnement payant est classé dans la première catégorie des contraventions, sanctionnée par une amende forfaitaire de 11 €. Ce montant ne pourra donc jamais varier en fonction du prix de l'heure de stationnement qui est, lui, fixé localement par un vote du conseil municipal. Or, si une sanction de 11€ peut être adaptée dans une ville où le prix de l'heure est de 50 centimes, elle ne peut l'être dans une grande ville où il atteint désormais 2 € ou plus. Dans ce dernier cas, l'automobiliste aura vite calculé que s'il reste garé 5 heures, le prix du stationnement est aussi élevé que celui de l'amende qu'il encourt et qu'il est donc plus intéressant pour lui de se mettre en infraction, sachant qu'il a une forte probabilité d'échapper à la verbalisation. Cette contradiction entre des politiques tarifaires élaborées sur le plan local, en adéquation avec les politiques de déplacements, et une pénalité financière unique et peu onéreuse au regard des tarifications pratiquées par certaines villes est lourde de conséquences.

Par ailleurs, le circuit de recouvrement des amendes est placé sous l'autorité de l'Etat. C'est en son nom que la sanction pénale est prononcée, alors que la surveillance est du ressort de la commune. C'est donc l'Etat qui collecte les amendes et qui redistribue une partie de leur produit aux collectivités locales sous une forme complexe et diffuse qui ne contribue pas à sa lisibilité.

On pourrait envisager une sanction des infractions au stationnement payant par une contravention de troisième ou quatrième classe pour donner à l'amende un caractère plus incitatif au paiement, mais cela conduirait à créer une disproportion inacceptable en assimilant ce type d'infraction à des fautes beaucoup plus graves qu'un simple défaut de paiement.

L'inefficacité du dispositif actuel et son inadaptation aux enjeux urbains contribuent à faire du stationnement l'un des points noirs de la ville, perçu comme tel par les élus, l'administration locale et les citoyens. La complexité inutile du mode d'organisation présent conduit à un dysfonctionnement endémique des politiques de stationnement. Les conséquences en sont nombreuses pour les villes dans les domaines de la gestion des déplacements, des espaces publics, de l'environnement, de l'urbanisme, mais aussi des ressources financières, sans oublier l'impact négatif sur l'esprit public d'un dispositif qui incite à la fraude.

### **Un remède connu et déjà éprouvé en Europe :**

La plupart des pays européens ont trouvé une solution à ce problème. Il s'agit de la dépénalisation des infractions au stationnement payant sur voirie. Sorti du carcan pénal, le stationnement peut s'organiser localement, tous ses paramètres étant placés entre les mains de la même collectivité, ville ou agglomération. C'est pourquoi on parle également de décentralisation du stationnement.

Le stationnement peut alors devenir un service public local, plus souple, plus adaptable aux nécessités du site et aux objectifs de mobilité durable, plus aisé à surveiller et plus ouvert à des solutions technologiques de gestion innovantes permettant son adaptation aux contraintes de la ville moderne. Les Etats-Unis, l'Espagne, la Grande-Bretagne, la Belgique, l'Italie ou les Pays-Bas, comme beaucoup d'autres pays, ont déjà adopté un tel régime.



Nicolas Sarkozy, lorsqu'il était encore ministre de l'Intérieur, puis lors de sa campagne électorale présidentielle, a pris fermement position en faveur d'un tel dispositif qui renforce l'autonomie des collectivités locales. Il a assorti cette opinion du souhait de permettre aux collectivités qui le souhaitent de conserver le bénéfice du régime actuel qui les exonère des contraintes d'organisation d'un service public supplémentaire.

La Fédération Nationale des Métiers du Stationnement (FNMS) qui regroupe collectivités locales, gestionnaires du stationnement et industriels ou prestataires du secteur réfléchit depuis de nombreuses années sur ce sujet et propose des solutions juridiques permettant de respecter les valeurs du service public et de doter les villes d'un instrument efficace pour la gestion de l'espace urbain. Elle se tient à la disposition des administrations et des responsables politiques intéressés à la mise en œuvre de ces propositions.

*29 janvier 2009*

---

[1] (Source: Rapport JMJ Conseil / Ministère de l'Équipement (2003) - Impact des politiques de stationnement sur la circulation et l'environnement)