



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Défaillances du forfait post-stationnement

Question écrite n° 26802

Texte de la question

M. Stéphane Testé attire l'attention de Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales sur le rapport du Défenseur des droits pointant de nombreuses défaillances du forfait de post-stationnement. Dans ce rapport paru en janvier 2020, le Défenseur des droits souligne les difficultés engendrées par le forfait post-stationnement (FPS), entré en vigueur il y a deux ans, le 1er janvier 2018. Parmi les principales critiques, le Défenseur des droits s'attarde notamment sur la nécessité de devoir payer la redevance avant toute possibilité de contestation, de la complexité du processus mis en place et du manque d'information sur l'avancée de la procédure en cas de contestation, du faible taux de recouvrement des contraventions, de la non-prise en compte de cas particuliers (vol de voiture, cession de véhicule, usurpation de plaque...), des FPS adressés en double ou malgré un règlement du stationnement, de majorations malgré un recours favorable, etc... Afin de pallier tous ces problèmes et ces défaillances, le Défenseur des droits a adressé une vingtaine de recommandations au Gouvernement. Il demande notamment de mieux informer les usagers de la route des modalités de stationnement ainsi que des tarifs en vigueur, et souhaite que les collectivités territoriales facilitent le traitement des recours en formant mieux les agents en charge de leur examen. Enfin, il est demandé à l'État de « mieux coordonner les acteurs du stationnement payant », mais également d'envisager des évolutions dans la législation. Le but serait notamment d'exonérer de paiement préalable de FPS les personnes dont la voiture a été déclarée volée, les victimes d'usurpation de plaques d'immatriculation, ainsi que les plus vulnérables sur le plan financier. Face à ce constat, il souhaiterait connaître les modifications législatives et réglementaires envisagées par le Gouvernement afin d'améliorer le fonctionnement du FPS.

Texte de la réponse

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

territoriales (CGCT) sur certains points de façon à répondre à des situations non prévues par les textes. Les premiers effets constatés de la réforme répondent globalement aux objectifs de celle-ci : une augmentation sensible du taux du paiement immédiat du stationnement et donc des recettes afférentes, au bénéfice de la capacité d'investissement des communes dans les transports ; une plus grande rotation des véhicules grâce à la diminution du nombre de véhicules dits « ventouses » et donc une plus grande facilité à trouver une place disponible dans des secteurs auparavant saturés, ainsi qu'une amélioration de la fluidité du trafic. Un report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de déplacement a également été constaté dans certaines métropoles. La réforme est encore récente. Usagers, collectivités, professionnels demeurent dans une phase d'apprentissage et les recommandations du Défenseur des droits conduiront sans nul doute à apporter localement des améliorations quant au service rendu à l'utilisateur. En particulier, elles seront relayées par les associations d'élus locaux, lesquelles ont vocation à assurer l'animation et le suivi de la réforme auprès des collectivités en leur diffusant les informations utiles à sa bonne application. En ce qui concerne la question du paiement préalable, il convient de rappeler qu'il n'est pas nécessaire de régler son FPS pour exercer un recours administratif auprès de l'administration en charge du contrôle, qui est la mieux à même de traiter les recours les plus simples. Ce recours est par ailleurs un préalable au recours contentieux, d'où son appellation de recours administratif préalable obligatoire (RAPO). S'agissant du recours contentieux auprès de la CCSP, le législateur l'a conditionné au paiement préalable du FPS ou du FPS majoré, afin d'éviter des recours dilatoires et abusifs, qui encombreraient la juridiction au détriment des requérants de bonne foi. L'enjeu est la bonne administration de la justice, qui est un principe de valeur constitutionnelle. Aussi, le Gouvernement ne souhaite pas revenir sur ce point. Il est toutefois envisagé d'apporter au dispositif des améliorations pour répondre à certaines problématiques spécifiques. Ainsi, plusieurs amendements adoptés lors de l'examen parlementaire du projet de loi de finances pour 2020 exonèrent de paiement préalable les personnes titulaires de la carte mobilité inclusion (CMI) « stationnement » ainsi que les personnes victimes de vol de véhicule ou d'usurpation de plaques d'immatriculation, ou dont le certificat de cession du véhicule n'a pas été enregistré par la préfecture. Toutefois, ces dispositions ont été censurées par le Conseil Constitutionnel au motif qu'elles constituaient des cavaliers législatifs (absence d'impact sur les finances publiques). Elles devront donc être réintroduites lorsqu'un véhicule législatif opportun se présentera. Enfin, s'agissant de la mise en place d'une mission interministérielle qui serait l'interlocuteur unique des collectivités locales, il convient de souligner que, si une telle mission se justifiait pour préparer et mettre en œuvre la réforme avec une animation et un accompagnement méthodologique spécifiques, le seul suivi de cette réforme opérée il y a plus de deux ans ne nécessite pas de maintenir un tel niveau d'implication de l'État vis-à-vis d'une compétence décentralisée. Une rubrique dédiée du site « service public » (<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F34440>) détaille pour le grand public les modalités de notification, de paiement et de contestation du FPS en cas de stationnement non payé.

Données clés

Auteur : [M. Stéphane Testé](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (12^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 26802

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales](#)

Ministère attributaire : [Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [18 février 2020](#), page 1141

Réponse publiée au JO le : [22 septembre 2020](#), page 6469