

# Mémento de la décentralisation du stationnement payant sur voirie

Guide pour l'élu





# Mémento de la décentralisation du stationnement payant sur voirie

*Guide pour l'élu*

Mai 2016

### **La collection « L'essentiel » du Cerema**

*Cette collection regroupe des publications de synthèse faisant le point sur un thème ou un sujet donné. Elle s'adresse à un public de décideurs ou de généralistes, et non de spécialistes, souhaitant acquérir une vision globale et une mise en perspective sur une question. La rédaction volontairement synthétique de ces ouvrages permet d'aller à l'essentiel de ce qu'il faut retenir sur le sujet traité.*

### **Remerciements**

Ont contribué à la rédaction de cet ouvrage: le GART, l'AMF, France urbaine, l'ADCF, la Fédération Nationale des Métiers du Stationnement (FNMS), la Fédération des EPL, la MIDS et le Cerema.



# SOMMAIRE

Avertissement.....	4
Introduction.....	5
<b>1</b> Présentation de la réforme .....	6
Le nouveau cadre défini par la réforme.....	6
Les principes de la réforme .....	7
<b>2</b> Modalités de fixation du barème tarifaire .....	9
Les barèmes privilégiant les stationnements de courte durée.....	9
Les barèmes privilégiant les stationnements de longue durée .....	11
<b>3</b> Surveillance du stationnement et établissement des avis de paiement des FPS.....	12
Calcul du montant du FPS .....	13
Calcul de l'heure à partir de laquelle un nouvel avis de paiement de FPS peut être établi .....	13
<b>4</b> Gestion des contestations .....	14
<b>5</b> Recouvrement des recettes et aspects financiers.....	16
Recettes de paiement immédiat .....	16
Recettes issues du paiement des forfaits de post-stationnement.....	16
Recettes issues du paiement des forfaits de post-stationnement majorés.....	16
<b>6</b> Modalités d'externalisation de certaines missions.....	18
<b>7</b> Impacts sur les équipements et informations à fournir à l'utilisateur.....	19
<b>8</b> Recommandations pour la mise en œuvre opérationnelle de la réforme.....	20
Mots-clés de la réforme.....	22

## AVERTISSEMENT

Ce mémento est destiné à donner une information succincte sur la décentralisation du stationnement payant sur voirie. La contrepartie est le risque d'imprécision et de non-exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter l'ouvrage « Décentralisation du stationnement payant sur voirie: Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales », Cerema, octobre 2015.

Le guide complet est à télécharger sur le site du Cerema:

<http://www.certu-catalogue.fr/decentralisation-du-stationnement-payant-sur-voirie-guide-de-recommandations-a-l-attention-des-collectivites-territoriales.html>



## Décentralisation du stationnement payant sur voirie

Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales





# INTRODUCTION

---

**D**ans le contexte de la nouvelle vague de décentralisation et en application du principe de subsidiarité, l'un des objectifs principaux de la réforme de dépénalisation du stationnement payant sur voirie est d'apporter une compétence nouvelle aux collectivités territoriales dans leur gestion de la politique de stationnement en mettant à leur disposition, comme le montrent les exemples étrangers, un véritable outil stratégique au profit de la mobilité durable.

Le stationnement constitue un levier essentiel au service des politiques publiques de mobilité et d'aménagement urbain. Il permet de favoriser un partage équilibré de l'espace public, rare par nature, afin de renforcer le dynamisme et l'attractivité des centres urbains et d'accompagner leur développement économique.

La politique de stationnement ne doit pas s'envisager au niveau des quartiers, mais à celui de la ville et de l'agglomération. Elle est un élément essentiel de l'organisation des déplacements à l'échelle des bassins de vie et de mobilité. Elle commande l'utilisation rationnelle des espaces publics dédiés au stationnement qui contribuent directement au bon fonctionnement de la cité.

Les politiques de stationnement doivent également intégrer la diversité des usages car elles s'adressent à tous les usagers de la voirie. Elles doivent aussi 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 le vélo, l'autopartage et le covoiturage.

Si la promotion du report modal en est un des objectifs importants, 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.

Le nouveau dispositif du stationnement décentralisé est donc un outil de pilotage et de gestion de l'espace urbain qui revêt une dimension économique, environnementale mais aussi sociale pour les citoyens, les usagers et les entreprises. Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, les communes et les autorités organisatrices de la mobilité mettront en place les nouvelles modalités d'organisation apportées par la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie.

# 1

## Présentation de la réforme

La décentralisation du stationnement payant, qui s'impose à toutes les communes ayant souhaité soumettre à paiement tout ou partie de leurs places de stationnement sur voirie, vise à donner davantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en œuvre un véritable service public de la mobilité et du stationnement. Ces compétences incluent la définition de la stratégie en matière de tarification, une meilleure incitation au paiement dans le but, in fine, d'obtenir une meilleure rotation des véhicules en stationnement favorable à l'environnement, aux automobilistes eux-mêmes, et à l'activité économique des centres-villes et notamment du commerce de proximité.

Pour cela, le système passe d'une organisation pénale identique sur l'ensemble du territoire et ne tenant donc pas compte des spécificités locales à une organisation décentralisée et dépenalisée.

Le maire ou le président de l'EPCI (en cas de transfert des pouvoirs de police du stationnement) continue à exercer la compétence qui lui permet de déterminer par arrêté les lieux, les jours et les heures où le stationnement est réglementé.

La nouveauté réside dans le fait que l'utilisateur ne s'acquitte plus d'un droit de stationnement institué par le maire, mais d'une redevance d'utilisation du domaine public, nommée redevance de stationnement.

L'instauration et la fixation du barème tarifaire de cette redevance relèvent de la compétence du conseil municipal (ou de l'organe délibérant de l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou encore du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité s'il y est autorisé par ses statuts).

Ainsi, le caractère payant du stationnement devient une question domaniale et les élus locaux maîtrisent l'ensemble du dispositif de tarification du stationnement; ils peuvent notamment moduler sous certaines conditions le montant du forfait de post-stationnement qui remplace l'amende pénale.

**La nouvelle nature domaniale de la redevance implique que l'utilisateur s'en acquitte :**

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

Au terme du délai de paiement spontané, soit 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.

L'émission d'un FPS peut être contestée par tout usager, qui doit, pour ce faire, 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. En cas de rejet de ce premier recours, l'utilisateur dispose d'un mois supplémentaire pour saisir le juge siégeant au sein de la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP).



### **Le nouveau cadre défini par la réforme**

L'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (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.

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 à 17 €, mais doit désormais payer en



remplacement un forfait de post-stationnement dont le montant, c'est la nouveauté, est fixé par la commune (ou le groupement de collectivités compétent). Cette évolution présente l'avantage que son montant peut donc être adapté aux spécificités de chaque territoire et éviter les cas actuels où l'amende de 17 € peut représenter, dans certains territoires, 34 fois le montant du tarif horaire.

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 forfait de post-stationnement (FPS) correspond à une indemnisation de la collectivité en raison du non-paiement en temps utile de la redevance d'occupation de la voirie légalement due.

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

Il est intéressant de mentionner que dans les pays où elle a été mise en œuvre (Royaume-Uni, Belgique, Espagne, Italie, Pays-Bas, Portugal etc.) la décentralisation du stationnement a permis, en moyenne, le doublement du paiement spontané de la redevance par les automobilistes. À titre d'exemple, le taux de paiement spontané du stationnement à Barcelone est passé de 30 % à 67 %, et à Nieuwegein, ville moyenne hollandaise de 61 000 habitants, il atteint désormais 95 %.

## **Les principes de la réforme**

Le fondement juridique du stationnement payant sur voirie n'est 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 procède désormais de l'article L. 2333-87 du CGCT prévoyant l'intervention de l'organe délibérant de la collectivité. **Il en résulte les conséquences suivantes :**

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

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.

*À NOTER : les contraventions relatives aux autres infractions au code de la route, concernant notamment les stationnements gratuits à durée limitée (anciennement « zones bleues »), gênants, très gênants, dangereux, interdits ou abusifs sont maintenues au niveau pénal.*

**2. En application de l'article L. 2333-87 du CGCT, l'organe délibérant compétent 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'EPCI (ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité, lorsqu'il y a été autorisé par ses statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité particulières).

**3. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, l'amende pénale de 17 € relative aux infractions au stationnement payant sur voirie, est supprimée.**

**4. Les communes, EPCI ou syndicats mixtes compétents ont 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 sous forme forfaitaire après le stationnement via le paiement d'un forfait de post-stationnement, dans les trois mois suivant la date de notification de l'avis de paiement.

5. Contrairement aux recettes de paiement immédiat, affectées au budget général, la loi a voulu que le **produit des forfaits de post-stationnement soit destiné au financement des opérations visant à améliorer les transports collectifs** respectueux de l'environnement et, plus généralement, la circulation routière en conformité avec les orientations inscrites dans les plans de déplacement urbains, lorsqu'ils existent. **Cette disposition renforce les objectifs généraux de la réforme et confirme que le stationnement payant sur voirie est un outil au service du report modal. Les automobilistes peuvent, quant à eux, bénéficier d'un service dont les dysfonctionnements (présence de « véhicules ventouses », temps perdu à la recherche d'une place de stationnement...) ont été gommés.**

Le législateur a souhaité que les équilibres financiers existant actuellement 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 ;
- dans les intercommunalités les plus intégrées (communautés urbaines et métropoles), les recettes issues des forfaits de post-stationnement sont reversées à l'EPCI, déduction faite des coûts de collecte, si ceux-ci ne sont pas déjà couverts par les recettes de paiement immédiat. Ailleurs, la répartition de ce produit entre communes et EPCI doit résulter d'accords locaux.

6. **Les possibilités de recours pour les usagers sont maintenues par la réforme et adaptées au nouveau régime juridique mis en place.** Plus particulièrement, un nouveau recours est ajouté pour ceux qui souhaitent contester le bien-fondé du FPS. Il s'agit du recours administratif préalable obligatoire (RAPO), déposé auprès de l'entité dont relève l'agent ayant constaté l'absence ou l'insuffisance de paiement immédiat.

7. **Enfin, le choix du mode de gestion du stationnement payant sur voirie relève de la décision de la collectivité compétente en matière de stationnement.** Elle peut opter pour une gestion en régie ou par un tiers contractant qui peut être désigné pour assurer tout ou partie des missions relevant de l'exploitation technique du service du stationnement (matériel, maintenance...), la surveillance du stationnement payant sur voirie et l'établissement du FPS, le traitement du RAPO et la collecte de la redevance de stationnement acquittée par paiement immédiat ou par règlement spontané du FPS.

*Aussi, et afin de préparer au mieux l'entrée en vigueur de la réforme, il appartient sans plus tarder :*

- 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 montant du 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 pour assurer les missions de gestion et de surveillance,
  - les modalités de gestion des recours administratifs préalables.

## 2

# Modalités de fixation du barème tarifaire

Le barème tarifaire de la redevance de stationnement 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).

Il 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, ainsi que 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. Par exemple, là où le stationnement est limité à 2 heures, le montant du FPS ne peut dépasser le montant dû pour 2 heures de stationnement. **Il doit être fixé de manière à, prioritairement, inciter les automobilistes à payer leur redevance dès le début de leur stationnement.**

**La loi 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, de favoriser le report modal vers les modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture (transports en commun, marche, vélo, autopartage...), et de diminuer la saturation des places (voir exemples ci-après).**

Mais il est aussi très important de mentionner que le FPS peut être inférieur au montant actuel de l'amende de 17 € de façon à être en adéquation avec les caractéristiques tarifaires locales, notamment là où la régulation du stationnement justifierait un niveau peu élevé de la tarification.

Le barème tarifaire est établi de préférence en lien avec la tarification du stationnement dans les parcs et peut varier en fonction des zones de stationnement. La possibilité de moduler le barème tarifaire en fonction de la durée du stationnement, de la surface occupée par le véhicule ou de son impact sur la pollution atmosphérique est expressément prévue par la loi

**Il peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée (première demi-heure gratuite par exemple) ainsi qu'une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers, dont les résidents, ou en fonction du type d'usage (autopartage, professionnels mobiles, artisans...).**

Afin de montrer que les objectifs visés par la réforme peuvent être atteints sans bouleverser les équilibres tarifaires aujourd'hui en place, quelques propositions de barèmes tarifaires sont exposées ci-après. Ces propositions se basent sur une adaptation à minima des grilles tarifaires existants avant la réforme.

### Les barèmes privilégiant les stationnements de courte durée

Ces barèmes se caractérisent par des durées de stationnement généralement limitées à 1 h30 ou 2 heures. Afin de permettre la fixation d'un montant du FPS suffisamment élevé pour favoriser la rotation des véhicules et le report modal vers des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture, ils doivent se traduire par une augmentation du montant de la redevance dans les derniers instants de la période de stationnement.

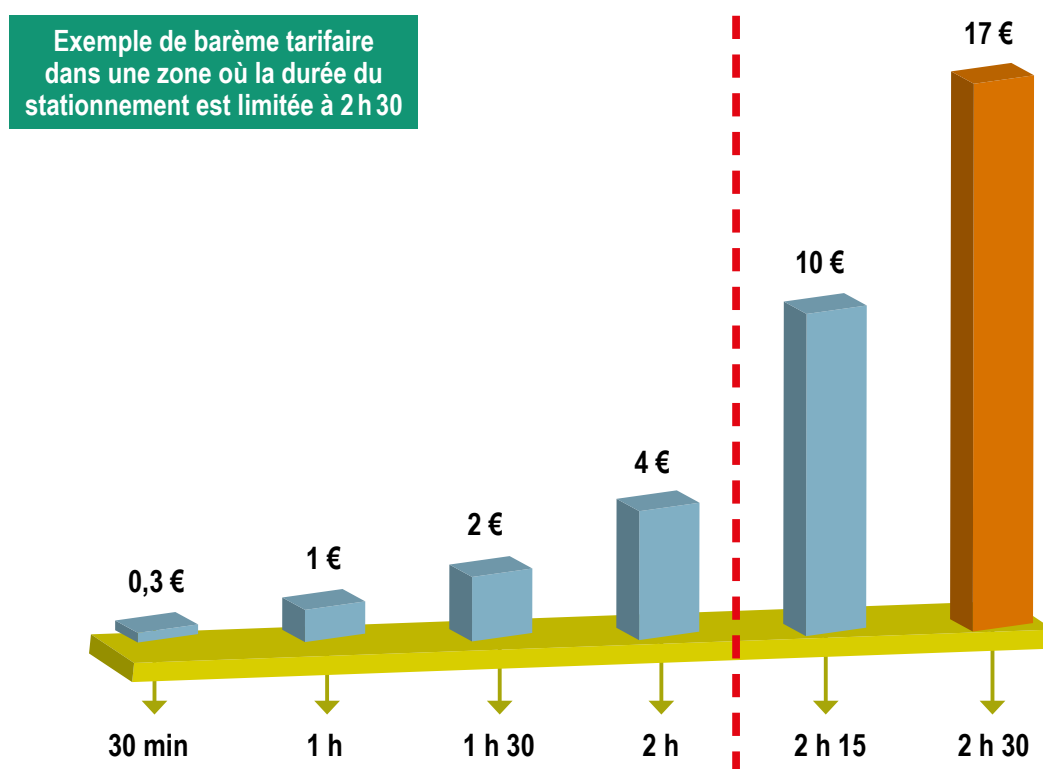
En considérant par exemple le cas d'une collectivité où la durée maximale de stationnement est fixée avant la réforme à 2 heures, et où le coût de ces 2 heures de stationnement est de 4 €, une solution consiste à allonger cette durée de 30 minutes pour la porter à 2 h30. Cette nouvelle demi-heure permet de calibrer le montant de la redevance de sorte que les usagers soient incités à déplacer leur véhicule à partir de 2 heures de stationnement.

Dans l'exemple ci-après, pour les deux premières heures de stationnement, les tarifs en vigueur avant la réforme sont conservés à l'identique : le stationnement coûte ainsi toujours 4 € pour 2 heures de stationnement.

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

Le principe consistant à encourager le départ des véhicules au bout de 2 heures est désormais assuré par l'augmentation de la tarification et non par la sanction.

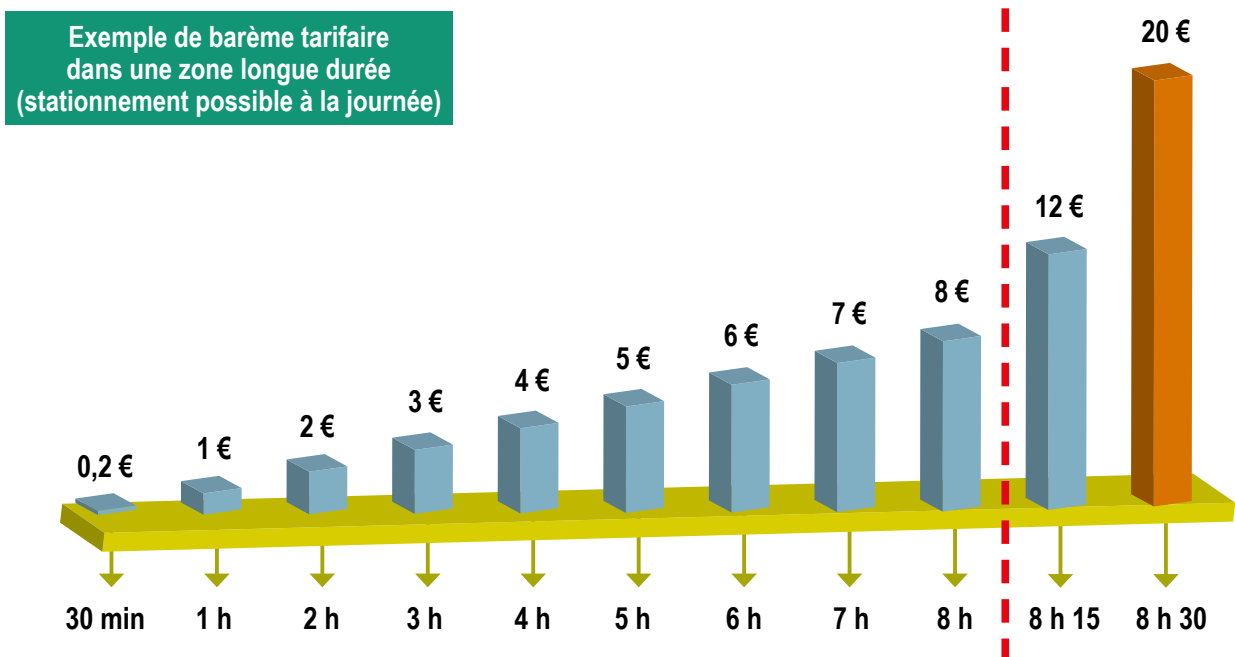
Dans l'exemple précédent, le montant du FPS a été volontairement fixé à 17 €, afin de présenter un barème tarifaire dont l'impact sur l'automobiliste est le même qu'avant la réforme. Mais, rappelons-le, il n'y a aucune nécessité de conserver le lien avec le montant actuel de l'amende.



## Les barèmes privilégiant les stationnements de 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 modérés et un montant du FPS suffisamment élevé pour inciter au paiement immédiat.

Concrètement, dans les zones où le stationnement est par exemple limité à 8 heures, 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.



# 3

## Surveillance du stationnement et établissement des avis de paiement des FPS

Une politique de stationnement efficace nécessite la surveillance simultanée du paiement du stationnement et des infractions relevant du système pénal: stationnement gênant, très gênant, interdit, abusif ou dangereux.

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 salariés 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. En revanche, les agents de la police et de la gendarmerie nationales ne sont plus habilités à surveiller le paiement du stationnement à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

**Les agents habilités à établir les avis de paiement du FPS, qu'ils dépendent d'entités publiques ou de prestataires privés, doivent remplir certaines conditions de nationalité, de capacité, de moralité et prêter serment.**

	Contrôle des infractions (système pénal)		Vérification du paiement de la redevance de stationnement (système dépenalisé)
	Stationnement réglementé ou interdit, gênant, très gênant ou abusif	Stationnement dangereux	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			✓

Pour notifier les FPS aux automobilistes, les collectivités ont plusieurs possibilités :

- déposer l'avis de paiement sur le véhicule en utilisant au choix :
  - un format papier à remplir manuellement (anciennement 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'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (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 les calculs du montant du FPS à appliquer et de l'heure à partir de laquelle un nouvel avis de FPS peut être établi.

### *Calcul du montant du FPS*

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 fixé dans la délibération est réduit du montant de la redevance de stationnement déjà réglée, inscrit sur le ticket de stationnement apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée.

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

### *Calcul de l'heure à partir de laquelle un nouvel avis de paiement de FPS peut être établi*

Cette heure est déterminée selon des modalités différentes selon que le FPS est émis en raison d'une absence ou d'une insuffisance de paiement.

En cas d'absence de paiement, cette heure se détermine en ajoutant la durée maximale de stationnement autorisée à l'heure d'émission du FPS.

Ainsi, si un FPS a été établi à 9 h 50 dans une zone où le stationnement est limité à 2 heures, un nouveau FPS peut être émis dès 11 h 50.

En cas d'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 FPS.

Ainsi, dans une zone où le stationnement est limité à 2 heures, si un FPS a été établi à 9 h 50 en prenant en compte un ticket délivré à 9 h 10, un nouveau FPS peut être émis à partir de 11 h 10.

Néanmoins, dans tous les cas, cette heure ne peut excéder celle de fin de la période quotidienne de stationnement payant. En d'autres termes, un nouveau FPS peut être émis dès le début de la prochaine période quotidienne de stationnement payant, c'est-à-dire dès le lendemain.

Ainsi, dans une zone où le stationnement est payant entre 9 heures et 19 heures, en cas de persistance de l'absence ou de l'insuffisance de paiement, un nouveau FPS peut être établi dès 9 heures le lendemain, même si un FPS a par exemple été émis à 18 h 50 la veille.

# 4

## Gestion des contestations

Les automobilistes peuvent contester l'avis de paiement du FPS. Toutefois, puisque le stationnement payant est dépenalisé, de nouvelles modalités sont mises en place. Elles relèvent de la procédure administrative précontentieuse.

L'usager qui souhaite contester un FPS doit 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 du FPS.

Ce RAPO agit comme un premier filtre permettant de limiter les dépôts de recours non fondés devant la juridiction chargée de traiter les contentieux liés au stationnement payant, dénommée 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 respecter certaines formalités, parmi lesquelles celle d'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.

L'examen du RAPO est effectué par l'autorité dont dépend l'agent qui a établi l'avis de paiement (commune, EPCI, syndicat mixte ou tiers contractant), dans un délai d'un mois suivant la date de réception du recours. **Le silence de l'autorité compétente au terme du délai d'un mois vaut décision automatique 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.

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 suivante.

Ce rapport contient un tableau détaillé de suivi statistique des contestations et précise les motifs des recours ainsi que les suites données.

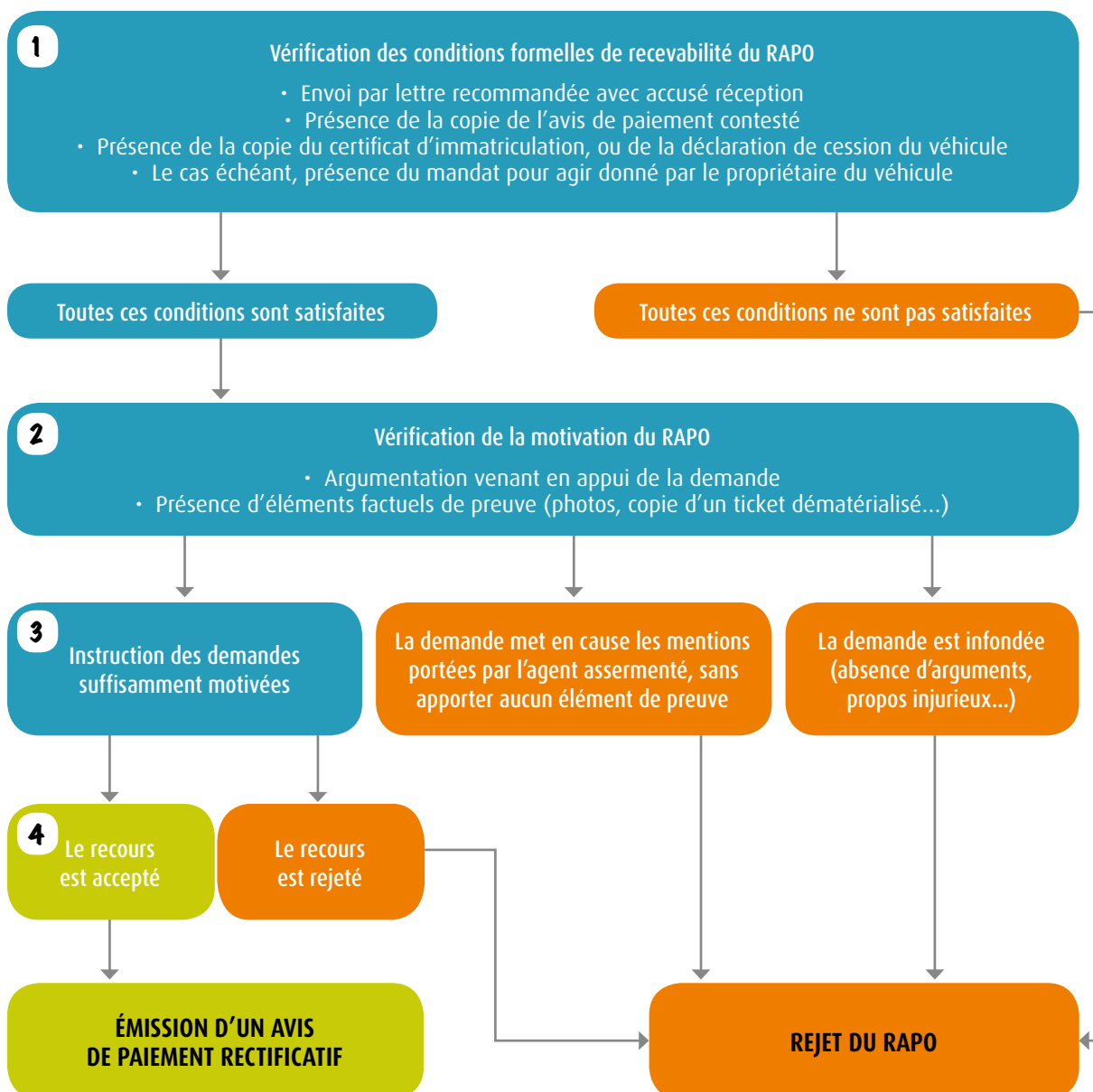
En seconde étape du contentieux intervient la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP), qui ne peut être saisie qu'après une procédure préalable de RAPO et uniquement à la condition que le montant du forfait de post-stationnement ait été préalablement payé par le contestataire.

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 soit exigé.



## Schéma synoptique de traitement d'un RAPO



# 5

## Recouvrement des recettes et aspects financiers

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

### *Recettes de paiement immédiat*

Le paiement immédiat du stationnement peut s'effectuer par divers moyens techniques : horodateurs, téléphone mobile, ou tout autre moyen dématérialisé ou non.

**La réforme ne modifie pas les règles de perception et d'affectation de ces recettes. Elles sont perçues par la collectivité ou le groupement de collectivités ayant instauré la redevance et abondent le budget général.**

### *Recettes issues du paiement des forfaits de post-stationnement*

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

**Un tarif minoré peut toutefois être institué par la collectivité en cas de paiement dans des délais réduits, déterminés par cette même collectivité. Par exemple, une collectivité peut décider de minorer de 5 € le montant du FPS dû en cas de paiement dans les 24 heures.**

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.

**À l'instar du produit des amendes de stationnement et de circulation, les recettes du FPS sont affectées aux opérations destinées à améliorer les transports en commun et respectueux de l'environnement, et la circulation, en compatibilité avec les orientations du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe.**

**La répartition de ces recettes entre collectivités varie en fonction de l'existence ou non d'un EPCI à fiscalité propre et des compétences qu'il détient, hors Île-de-France.**

### *Recettes issues du paiement des forfaits de post-stationnement majorés*

Le recouvrement forcé des FPS 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.

Ce 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. Cette dernière est fixée à 20 % du montant du FPS impayé restant dû au terme des trois mois, sans pouvoir être inférieur à 50 €.

Cette majoration peut toutefois être diminuée de 20 % en cas de paiement volontaire dans un délai d'un mois.

Ainsi, un automobiliste redevable d'un FPS d'un montant de 25 €, recevra en l'absence de paiement au bout de 3 mois un titre exécutoire pour le recouvrement forcé de son FPS, majoré à 75 €.

S'il le paie dans le mois suivant la réception du titre exécutoire, il ne devra s'acquitter que de 60 € (minoration de 15 €, soit 20 % de 75 €).

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

**Les modalités d'affectation et de répartition entre collectivités des recettes issues du recouvrement forcé des FPS majorés sont identiques à celles issus des FPS acquittés dans le délai de 3 mois.**

## Règlement de la redevance au moment du stationnement

### MODALITÉS DE PAIEMENT

À l'horodateur, via son téléphone mobile, ou tout autre moyen dématérialisé ou non.

### QUI PERÇOIT ?

La collectivité qui a décidé des tarifs de stationnement par délibération.  
Ces tarifs tiennent compte de l'ensemble des coûts nécessaires à la collecte du produit de la redevance.

### QUEL USAGE ?

Ces recettes abondent le budget général de la collectivité et ne sont pas affectées à des opérations spécifiques.

## Acquittement du FPS dans un délai de 3 mois

### MODALITÉS DE PAIEMENT

Auprès d'une régie de la collectivité ayant institué une redevance ou auprès du tiers cocontractant ou via les moyens mis à disposition par l'ANTAI.

	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 ?
<b>Cas n° 1</b> 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)
<b>Cas n° 2</b> 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.

### QUI PERÇOIT ?

### QUEL USAGE ?

Ces recettes sont affectées aux dépenses de mobilité, en compatibilité avec le PDU (amélioration des transports en commun, respect de l'environnement et de la circulation).

## Recouvrement forcé du FPS après le délai de 3 mois

### MODALITÉS DE PAIEMENT

Sur la base des informations transmises par la collectivité, l'ANTAI émet un titre exécutoire, puis le transmet à la DGFIP pour une prise en charge comptable par la Trésorerie rattachée au domicile du débiteur.

	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 ?
<b>Cas n° 1</b> 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)
<b>Cas n° 2</b> 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.

### QUI PERÇOIT ?

### QUEL USAGE ?

Ces recettes sont affectées aux dépenses de mobilité, en compatibilité avec le PDU (aux opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et de la circulation).

### Majoration

Majoration de 20 % au profit de l'État, avec un montant minimum de 50 euros.  
Cette majoration peut être réduite de 20 % en cas de paiement dans un délai d'un mois.

Budget général de l'État.

# 6

## Modalités d'externalisation de certaines missions

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

**Les collectivités ont la possibilité de traiter en régie l'intégralité des missions afférentes à la gestion du stationnement.**

**Elles peuvent également décider de recourir à un tiers contractant pour assurer tout ou partie des missions suivantes soit en délégation de service public (DSP), soit sous forme de marché public :**

- 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.

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

Ils 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.).

**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.**

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.

Le tiers contractant peut également, si la collectivité le souhaite, assurer la mission de collecte des recettes de paiement immédiat (redevances) et/ou de FPS par l'intermédiaire d'une convention avec mandat d'encaissement des recettes au nom et pour le compte de la collectivité prévus à l'article L. 2333-87 du CGCT.

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.**

# 7

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

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 pas les systèmes actuels ;
- des évolutions facultatives liées 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. Elle doit établir au plus vite un diagnostic des matériels en place afin de déterminer ceux qui supporteront une évolution et ceux qui devront être remplacés.** Ce diagnostic doit porter aussi bien sur les dispositifs de paiement que sur les dispositifs de surveillance. À titre d'illustration, les systèmes de décompte au temps qui passe ne sont plus compatibles avec le principe de paiement de la totalité de la durée de stationnement dès le début du stationnement. Les collectivités doivent donc prendre contact avec leurs fournisseurs ou leur tiers contractant en ce sens.

Les principaux éléments réglementaires obligatoires portent sur :

- 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 ;
- 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 ;
- 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 Procès-verbal électronique (PVe) doit être faite afin de supprimer le stationnement payant des infractions verbalisables par ce biais ;
- 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.

Le choix des solutions technologiques à retenir peut s'appuyer d'une part sur le diagnostic préalable 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.

# 8

## 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.**

Ce mémento constitue une synthèse de l'ouvrage « Décentralisation du stationnement payant sur voirie: Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales », publié en octobre 2015. Ce dernier 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 également 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.). Elles peuvent enfin se rapprocher des organismes de formation, et du CNFPT notamment, qui organise de nombreuses sessions consacrées à la réforme.

Cette période doit être mise à profit pour réaliser des devis et dresser une évaluation des coûts. La période de programmation budgétaire (débat d'orientation budgétaire, vote du budget primitif, etc.) est propice à cette définition des moyens à mettre en place 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 à la réflexion et à la 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.

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. **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.**

Enfin, pour ce qui concerne les impacts de la réforme sur les équipements techniques, 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, à minima, les évolutions requises 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. 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.

**En outre, quels que soient les modes d'organisation retenus localement, il est recommandé de prévoir, dans le calendrier de la mise en œuvre de la réforme, les délais de concertation et de formation internes à la collectivité.**

**Il convient aussi de mettre en place 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.**

# MOTS-CLÉS DE LA RÉFORME

## **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 soit 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 3 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 3 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.

© 2016 - Cerema

Le Cerema, l'expertise publique pour le développement durable des territoires.

Le Cerema est un établissement public, centre d'études et d'expertise, créé en 2014 pour apporter un appui scientifique et technique renforcé dans l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques de l'aménagement et du développement durables. Il a pour vocation de diffuser des connaissances et savoirs scientifiques et techniques ainsi que des solutions innovantes au cœur des projets territoriaux pour améliorer le cadre de vie des citoyens. Alliant à la fois expertise et transversalité, il met à disposition des méthodologies, outils et retours d'expérience auprès de tous les acteurs des territoires: collectivités territoriales, organismes de l'État et partenaires scientifiques, associations, bureaux d'études et entreprises.

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.

Cet ouvrage a été imprimé sur du papier issu de forêts gérées durablement (norme PEFC) et fabriqué proprement (norme ECF). L'imprimerie Jouve est une installation classée pour la protection de l'environnement et respecte les directives européennes en vigueur relatives à l'utilisation d'encre végétales, le recyclage des rognures de papier, le traitement des déchets dangereux par des filières agréées et la réduction des émissions de COV.

Coordination: service édition - Cerema Territoires et ville (B. Daval)

Impression: Jouve - 1, rue du Docteur Sauvé - 53 100 Mayenne - 01 44 76 54 40

Conception PAO: Cerema Centre-Est (F. Berland)

Illustration couverture: Cerema Territoires et ville

Achévé d'imprimer: mai 2016

Dépôt légal: mai 2016

ISSN: 2426-5527

ISBN (imprimé) : 978-2-37180-116-5

ISBN (téléchargeable) : 978-2-37180-136-3

### **Éditions du Cerema**

Cité des mobilités

25 avenue François Mitterrand

CS 92803

69674 Bron Cedex

### **Bureau de vente**

Cerema / Territoires et ville

2 rue Antoine Charial

CS 33927

69426 Lyon Cedex 03 - France

Tél. 04 72 74 59 59 - Fax. 04 72 74 57 80

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr) Rubrique « Nos éditions »

[catalogue.territoires-ville.cerema.fr](http://catalogue.territoires-ville.cerema.fr)



## La collection « L'essentiel » du Cerema

Cette collection regroupe des publications de synthèse faisant le point sur un thème ou un sujet donné. Elle s'adresse à un public de décideurs ou de généralistes, et non de spécialistes, souhaitant acquérir une vision globale et une mise en perspective sur une question. La rédaction volontairement synthétique de ces ouvrages permet d'aller à l'essentiel de ce qu'il faut retenir sur le sujet traité.

### Mémento de la décentralisation du stationnement payant sur voirie Guide pour l'élus

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 mémento est de présenter aux collectivités territoriales, et en premier lieu à leurs élus, l'essentiel de ce qu'il faut savoir 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 réussite de cette réforme qui entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018 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

**Décentralisation du stationnement payant sur voirie**  
Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales  
2015

*En téléchargement gratuit sur : [catalogue.territoires-ville.cerema.fr](http://catalogue.territoires-ville.cerema.fr)*

**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](http://catalogue.territoires-ville.cerema.fr)*

Aménagement et développement des territoires, égalité des territoires - Villes et stratégies urbaines - Transition énergétique et changement climatique - Gestion des ressources naturelles et respect de l'environnement - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Gestion, optimisation, modernisation et conception des infrastructures - Habitat et bâtiment

ISSN: 2426-5527

ISBN: 978-2-37180-136-3



9 782371 801363