

payant sur voirie

A NOTER

En matière d'infraction au Code de la route, l'action publique est éteinte par le paiement d'une amende forfaitaire de 11 euros, conformément aux dispositions des articles 529, 529-6 et R.49 du Code de procédure pénale.

positions des articles 529, 529-6 et R 49 du Code de procédure pénale. Or, un tel montant, de surcroît ramené à 11 euros, est extrêmement faible et s'avère peu dissuasif.

Il est de surcroît uniforme sur tout le territoire français, alors que le coût du stationnement peut s'avérer très différent selon les endroits et coûter plus de 15 euros par jour dans certaines grandes villes.

De nombreux automobilistes se livrent alors à un véritable calcul économique intégrant le taux de rotation des agents verbalisateurs et préfèrent s'acquitter de la contravention plutôt que du droit de stationnement.

– Le taux de paiement s'avère ainsi extrêmement médiocre puisque, comme le rappelle Monsieur Jacques Legaigroux du Certu dans son étude sur «le stationnement dans la loi SRU» (disponible sur le site Internet du Certu : <http://www.certu.fr>), rares sont les villes où le taux de respect des usagers dépasse les 50 %. De surcroît, le recouvrement lui-même des procès-verbaux est loin d'être optimal, puisque moins de 40 % des procès-verbaux émis serait recouvré.

Le mal serait ainsi profond, les utilisateurs ne paient que modérément le stationnement, sont peu verbalisés et n'acquitteraient que dans des proportions limitées les procès-verbaux (sans même faire état des années électorales !).

– Enfin, si la «recette» n'échappe pas complètement aux collectivités territoriales, le produit des amendes ne leur revient que très indirectement, par l'intermédiaire d'une subvention affectée, avec un décalage très dommageable à la crédibilité du système et à sa lisibilité (certaines communes constituent néanmoins un budget annexe consacré au stationnement).

II / L'hypothèse de la dépenalisation du stationnement payant

La question de la dépenalisation apparaît ainsi périodiquement. Il s'agirait alors d'un «post-paiement» ou d'une «amende contractuelle», selon lesquels l'automobiliste verbalisé s'acquitterait postérieurement d'un droit de stationnement majoré.

Un tel mécanisme s'avérerait sans doute beaucoup plus souple que le système actuel, tant en son montant, qui pourrait

A NOTER

A défaut de paiement immédiat, l'agent de l'exploitant est habilité à recueillir le nom et l'adresse du contrevenant.

être nettement plus important que les 11 euros actuels, que dans son recouvrement, qui pourrait être assuré éventuellement par un concessionnaire privé ou son encaissement, qui pourrait être direct au profit de la collectivité.

Il pourrait éventuellement s'inspirer des Chemins de fer à l'égard desquels l'article 529-3 du Code de procédure pénale dispose que «pour les contraventions des quatre premières classes à la police des services publics de transports ferroviaires et des services de transports publics de personnes, réguliers et à la demande, constatées par les agents assermentés de l'exploitant, l'action publique est éteinte par une transaction entre l'exploitant et le contrevenant», ce qui constitue une forme de «post-paiement» ou d'amende «contractuelle».

Pour l'article 529-4 du même code: «La transaction est réalisée par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire et, le cas échéant, de la somme due au titre du transport. Ce versement est effectué :

1) soit, au moment de la constatation de l'infraction, entre les mains de l'agent de l'exploitation;

2) soit, dans un délai de deux mois à compter de la constatation de l'infraction, auprès du service de l'exploitant indiqué dans la proposition de transaction; dans ce dernier cas, il est ajouté au montant des sommes dues le montant des frais de constitution du dossier.

A défaut de paiement immédiat, l'agent de l'exploitant est habilité à recueillir le nom et l'adresse du contrevenant; en cas de besoin, il peut requérir l'assistance d'un officier ou d'un agent de police judiciaire. Le montant de l'indemnité forfaitaire et, le cas échéant, celui des frais de constitution du dossier sont acquis à l'exploitant.

Enfin, conformément à l'article 529-5: «dans le délai prévu par l'article précédent, le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule dans le délai de deux mois à compter de la constatation de l'infraction une protestation auprès du service de l'exploitant. Cette protestation, accompagnée du procès-verbal d'infractions, est transmise au ministère public.

A défaut de paiement ou de protestation dans le délai de deux mois précité, le procès-verbal est adressé par l'exploitant au ministère public et le contrevenant devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public, en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public». Il semble que l'un des projets de texte concernant la loi SRU était extrêmement ambitieux en la matière, puisque l'établissement public de coopération intercommunale aurait pu fixer un post-paiement de l'ordre de 6 à 12 fois le tarif horaire du stationnement.

A la suite, semble-t-il, d'un arbitrage du cabinet du Premier ministre, ce projet n'a finalement pas été retenu et le texte final, à savoir tout particulièrement le nouvel article L.2333-87 du CGCT n'en parle pas, puisqu'il se limite à autoriser l'EPCI chargé des transports urbains à fixer une redevance sur certaines voies, sans traiter la question de la sanction.

CET ARTICLE FAIT SUITE À TROIS ÉTUDES :

- loi SRU et PDU, «la Gazette» du 15 octobre 2001, p. 54;
 - loi SRU et fondement juridique du stationnement payant, «la Gazette» du 19 novembre 2001, p. 84.
 - la modulation des tarifs de stationnement: le tarif résident, «la Gazette» du 25 mars 2002, p. 58.
- Il sera prochainement complété par un article :
- la gestion du stationnement payant.

•••

- Ainsi qu'il l'a déjà été mentionné dans un article, ce texte manifeste une évidente évolution du droit du stationnement puisqu'un pouvoir est conféré en la matière à l'EPCI et qu'il s'agit « d'une redevance », ce qui va dans le sens de la notion de service rendu, voire de celles de service public, ou de contractualisation ce qui pourrait constituer une première étape vers une forme de post-paiement à terme.

Néanmoins, l'évolution n'est pas encore achevée et la révolution attendue a fait long feu.

III / Le post-paiement comme substitut à la pénalisation du stationnement payant ?

En l'état et en l'absence de réforme législative sur ce point, le post-paiement demeure en principe irrégulier.

La jurisprudence censure ainsi l'établissement d'une surtaxe en cas de dépassement du temps.

Tel est notamment l'objet du jugement du tribunal administratif de Dijon du 7 juillet 1971, annulant un arrêté municipal prévoyant une surtaxe de 2 francs par demi-heure de stationnement en sus du temps autorisé.

De même, le tribunal administratif de Clermont-Ferrand a, par un jugement du 25 septembre 1990 « préfet de l'Allier c/commune de Moulins » (*AJDA 1990, p. 903*), annulé l'arrêté municipal qui prévoyait que l'usager qui n'avait pas réglé le droit de stationnement pouvait verser à la commune une somme forfaitaire dans les cinq jours.

Cette jurisprudence a récemment été confirmée par un arrêt de la cour administrative d'appel de Bordeaux du 16 novembre 1998 « commune de Marmande » (*Req. n° 96BX01439*), dont la motivation mérite d'être reprise ci-après, s'agissant d'un arrêté municipal « instituant une redevance de post-paiement au stationnement payant de surface dans la ville en cas de dépassement de la durée horaire ayant fait l'objet d'un pré-paiement » :

« Considérant qu'en vertu des dispositions combinées des articles R.26-15 du Code pénal et R.233-1 du Code de la route alors en vigueur, toute personne ayant contrevenu aux dispositions d'un règlement de police concernant le stationnement payant des véhicules est passible d'une amende correspondant à la première classe de contraventions ;

Considérant que si en application de l'article L.131-5 du Code des communes alors en vigueur, le maire de Marmande a légalement pu soumettre au paiement d'une redevance le stationnement des véhicules sur le territoire de sa commune à certains emplacements réservés à cet effet, il ne saurait faire échec aux règles concernant la constatation et la répression des contraventions résultant de l'usage irrégulier du domaine public et de la violation des règlements de police municipale ; que l'arrêté précité du 27 juillet 1988 qui substitue aux amendes prévues par les dispositions susvisées une nouvelle catégorie de sanction, est dépourvu de base légale ».

Le juge administratif considère ainsi que le post-paiement aboutit à créer une nouvelle catégorie de sanction alors que la seule sanction est en l'état pénale.

On signalera à cet égard la proposition qui avait été faite par le Syndicat national des concessionnaires de parcs publics de stationnement (Syncoparc) dite « l'enveloppe de courtoisie », selon laquelle une enveloppe est déposée sur le pare-brise du véhicule en infraction en même temps qu'une contravention par l'agent verbalisateur, invitant l'automobiliste récalcitrant à régler « amiablement » une somme forfaitaire de l'ordre de 6,10 euros dans les plus brefs délais, ce qui lui éviterait le recouvrement de la contravention.

Une telle proposition présentait notamment l'avantage de permettre un recouvrement rapide des sommes en cause, notamment au profit de la commune.

Restait néanmoins son aspect dissuasif (s'agissant tout particulièrement du « calcul économique » précédemment décrit) et, en tout état de cause, une telle proposition reste bloquée par l'interdiction actuelle du post-paiement.

IV / Vers un élargissement du panel des agents ayant compétence à verbaliser ?

En l'absence de réforme législative sur ce point, les projets du gouvernement Jospin semblaient davantage porter sur la verbalisation que sur la sanction proprement dite.

La démarche consistait à élargir le panel des agents ayant la compétence de verbaliser. Il serait alors possible de s'inspirer du modèle des Chemins de fer où les agents assermentés de l'exploitant peuvent verbaliser sur la ligne à laquelle ils sont attachés.

De même, les agents du concessionnaire d'une autoroute, après avoir été agréés par le préfet et étant assermentés, ont compétence pour constater certaines contraventions par procès-verbal.

L'idée pourrait, semble-t-il, consister à accroître la compétence des agents chargés des transports publics, quant à la constatation des infractions au stationnement payant.

On peut se demander sur ce point si lesdits agents relèveraient de l'AOTU, du concessionnaire de transport collectif ou du « délégataire » du stationnement sur voirie.

La démarche ne peut, en tout état de cause, qu'être encouragée, consistant à faire au moins appliquer les textes existants, s'ils ne peuvent être modifiés. Il est certain, à cet égard, que l'efficacité du stationnement s'en trouverait grandement améliorée, si les règles actuelles étaient correctement appliquées, s'agissant de la verbalisation et de la sanction du stationnement irrégulier.

La démarche est au demeurant trop courante, en droit pénal tout particulièrement, de créer de nouvelles infractions aux sanctions encore plus graves alors que les premières n'étaient pas appliquées correctement ou suffisamment. Cette démarche présenterait de surcroît l'avantage de ne pas nécessiter une

te)

ment
ue la

e par
s de
sie»,
se du
tion
trant
re de
ait le

je de
ause,

: par-
écrit)
quée

rojets
sur la

ant la
spirer
és de
: sont

route,
antés,
is par

mpé-
t à la

elève-
tif ou

coura-
itants,
d, que
: amé-
quées,
bonne-

: pénal
is aux
étaient
marche
er une

loi et de pouvoir faire l'objet d'un simple décret. Tel est peut-être l'objet des nouveaux articles L.130-4 et R.130-4 du Code de la route résultant de l'ordonnance du 22 septembre 2000, modifiée le 21 décembre 2000, et du décret du 22 mars 2001.

A cet égard, l'ancien article R.250-1 du même code prévoyait que les contraventions pouvaient être constatées « par les agents de ceux des services publics urbains de transports en commun de voyageurs qui figurent sur une liste dressée par un arrêté conjoint du ministre chargé des Transports, du ministre de l'Intérieur et du garde des Sceaux, ministre de la Justice. Ces agents ne sont toutefois habilités à constater que les seules infractions qui affectent, dans les agglomérations, la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules de ces services ».

Or, si les articles L.130-4 et R.130-4 nouveaux, prévoient bien une même compétence pour les agents en cause, ils ne comportent pas la restriction précédente, de telle sorte qu'en toute vigueur ladite compétence pourrait être générale, ce qui constituerait une évolution considérable.

S'agit-il d'une volonté délibérée (qui n'aura alors été entourée d'aucune publicité) ou d'un simple oubli qui serait rapidement corrigé ?

L'arrêté interministériel annoncé par l'article R.130-4 est alors attendu avec une certaine impatience.

Dans l'attente d'une éventuelle modification de la réglementation, certaines initiatives voient le jour, telle celle « de l'agent encaisseur » remise au goût du jour par le cabinet Sareco et testées notamment à Dijon (voir à cet égard l'intéressante intervention de monsieur Patrick Lothe, directeur des services de travaux de la ville de Dijon sur « la dépenalisation au service du stationnement » - colloque du 6 mai 1999 organisé à Lyon par le Certu et le CNISF; collections du Certu).

Comme le relève celui-ci, la ville de Dijon est confrontée à des problèmes classiques de stationnement, liés notamment aux « voitures ventouse pendulaires » (utilisées pour se rendre au travail et stationnant plusieurs heures au même endroit,

alors qu'en toute rigueur, elles ne devraient rester que deux heures, même si le paiement est renouvelé), ainsi qu'à un taux de paiement faible.

Monsieur Lothe fait état, à cet égard, d'un taux d'occupation de presque 7 heures (sur les sites retenus) pour 8 heures potentielles de stationnement payant pour un taux de paiement moyen de seulement 3h30 (ce dernier taux serait en moyenne nationale, hors Paris, de moins de 3 heures).

L'idée consiste alors à remplacer l'horodateur par un agent encaisseur. Celui-ci se contente d'encaisser le droit de stationnement, sans verbaliser. Il appelle pour ce faire la police municipale. Sa présence représente une véritable pression sur l'usager.

L'agent vient notamment vers la voiture, ce qui permet au demeurant de payer le juste prix, à telle enseigne qu'un remboursement est prévu, correspondant à l'éventuelle durée non utilisée (même si ce remboursement reste assez théorique et rarement demandé).

Les résultats d'une telle expérience s'avèrent extrêmement favorables, qui entraîneraient une fuite des voitures « ventouses », une meilleure rotation ainsi qu'un taux de respect du paiement du stationnement de 99 %.

Le test avait été réalisé, à l'époque, sur 150 places, pour être étendu ensuite à 360 places, représentant 15 % du stationnement payant de surface.

De surcroît, vingt emplois ont été créés, a priori auto-financés par la mesure.

L'agent encaisseur peut même favoriser le stationnement en parc, dont il fait la promotion (puisque une journée en parc peut coûter moins cher que quelques heures sur la voirie).

On relèverait même d'autres effets induits par cette mesure, liés au meilleur respect de l'interdit autour de la zone en cause, que ce soit pour les places de livraisons, pour les places handicapés, le stationnement sur le trottoir et même un meilleur respect du paiement en horodateur dans les zones contiguës.

Le XXI^e siècle sera celui du « Poinçonneur des Lilas » ! ●



LA SIGNALÉTIQUE URBAINE

La Solution pour les Mairies *gratuite*

Flécher les bâtiments publics, les sites touristiques, faciliter la circulation à vos administrés, réduire un affichage pléthorique en offrant aux patentés la possibilité de communiquer, c'est un vrai service public.

Pour tous renseignements :

S.A. **visiocom**

61, av. de la Division Leclerc - BP 101 - 92164 ANTONY Cedex
Tél. 01 46 74 61 62 - Fax : 01 46 74 56 44
www.visiocom.fr - e-mail : contact@visiocom.fr