



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Recouvrement des forfaits de post-stationnement

Question écrite n° 13630

Texte de la question

Mme Emmanuelle Ménard attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la mise en œuvre de la réforme du stationnement et les difficultés du recouvrement auprès de leurs clients des forfaits de post-stationnement par les entreprises de location de véhicules et autres acteurs du secteur du partage entre particuliers. En effet, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite loi MAPTAM), entrée en vigueur le 1er janvier 2018, en instaurant la dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant a modifié la possibilité pour ces entreprises de location de désigner le locataire responsable du véhicule lors de la commission de l'infraction. Aujourd'hui, ils doivent s'acquitter du règlement du forfait post-stationnement (FPS) avant de se retourner contre le locataire afin de tenter de recouvrer la somme payée. Cette situation a des conséquences dommageables sur ces opérateurs de la mobilité partagée. En effet, la législation actuelle ne permet pas à ces opérateurs de transférer, dans le contexte de leur activité, la responsabilité du paiement du FPS sur le titulaire du contrat de location du véhicule. Dans la situation présente, toute clause introduisant, dans les conditions générales des contrats de location, la répercussion automatique de la charge du FPS sur le client se verrait qualifiée de clause abusive au regard du droit de la consommation. Cette situation a donc des conséquences financières considérables et va jusqu'à remettre en question la pérennité économique des entreprises de la mobilité partagée. Les montants de FPS sont parfois bien supérieurs à celui du bénéfice journalier moyen issu de la location de courte durée d'un véhicule. À l'échelle d'une entreprise indépendante et franchisée, il s'agit d'une centaine de FPS par mois, pour des montants compris entre 1 000 et 3 000 euros. De plus, dans l'éventualité où le client souhaiterait contester le bien-fondé du FPS, la loi ne le lui permet pas car la contestation ne peut être exercée que par le titulaire du certificat d'immatriculation, en l'espèce la société de location. Cette atteinte au droit de contester le FPS révèle un manquement au principe constitutionnel du droit au recours. Il est important de souligner que les acteurs de la mobilité partagée apportent une réponse adaptée aux besoins de mobilité des usagers et représentent une alternative à la possession d'un véhicule. Ils contribuent en outre fortement au renouvellement du parc automobile avec des flottes de location constituées de véhicules récents. Elle souhaiterait connaître les mesures qu'il a prises, le cas échéant, pour trouver une solution à cette situation particulièrement dommageable à l'activité et au développement des opérateurs de la mobilité partagée.

Texte de la réponse

L'objectif de la réforme du stationnement, mise en place depuis le 1er janvier 2018, après plusieurs années de travaux, est de donner davantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en place un véritable service public du stationnement incluant la définition de la stratégie en matière de tarification et une meilleure incitation au paiement. Pour cela, le système est passé 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 communes peuvent désormais décider de soumettre à paiement (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. Le montant de ce FPS, dont le redevable est le titulaire du certificat d'immatriculation (CI), varie donc d'une commune à l'autre, à la différence de l'amende pénale qui vient sanctionner l'infraction de non-paiement. Si le redevable souhaite contester le forfait de post-stationnement, il doit d'abord déposer un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) dans le mois suivant la notification du FPS. En cas de rejet, le redevable a un mois pour saisir la commission du contentieux du stationnement payant (CCPS). La réforme, en se fondant sur un principe de redevance d'occupation domaniale, conduit à identifier un « redevable d'une créance publique » et non plus un « responsable pénal ». Dès lors, le système est construit, à l'instar du système fiscal, autour d'un redevable légal unique, le titulaire du CI, facilement identifiable par la collectivité et ayant un lien objectif raisonnable avec le fait générateur du prélèvement réclamé. La question soulevée par le paiement du FPS par le locataire de courte durée d'un véhicule relève dès lors d'un sujet de droit civil contractuel entre le propriétaire du véhicule, seul redevable vis-à-vis de l'administration, et la personne à qui il confie son véhicule et contractuellement responsable de son bon usage. Dans le cadre de cette réforme, les problématiques des professionnels de la location de courte durée ont fait l'objet d'une attention particulière. Sans remettre en cause la construction juridique du dispositif par l'introduction d'un système de désignation ouvert au loueur, des dispositions spécifiques ont été introduites pour faciliter la mise en œuvre de la récupération du FPS auprès du locataire et l'exercice par ce dernier d'un recours. Il est ainsi prévu par les textes réglementaires : la télétransmission des avis de paiement, à l'instar de ce qui existait auparavant pour l'avis de contravention, entre l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI - qui notifie pour le compte des collectivités l'avis de paiement du FPS) et les professionnels, de façon à leur permettre de répercuter rapidement sur leur client l'avis des sommes à régler et leur droit au RAPO ; la possibilité pour leur client d'exercer ledit RAPO pour le compte du loueur redevable légal, cela par le biais d'un mandat accordé par le loueur à produire devant le service instructeur. L'adaptation des conditions générales de vente est donc un élément clé de la bonne mise en œuvre de la réforme et de telles clauses ne peuvent être considérées comme des clauses abusives. À cet égard, il est possible de s'inspirer de la rédaction des contrats utilisés en Italie ou en Belgique qui s'appuient depuis de nombreuses années sur un système similaire. Le ministère chargé des transports, en lien avec les ministères concernés, s'attachera à accompagner les professionnels, notamment pour la rédaction de clauses types à insérer dans les conditions générales de vente du contrat de location.

Données clés

Auteur : [Mme Emmanuelle Ménard](#)

Circonscription : Hérault (6^e circonscription) - Non inscrit

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13630

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Économie et finances](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 octobre 2018](#), page 9485

Réponse publiée au JO le : [25 décembre 2018](#), page 12264