

Université de Limoges  
Faculté de Droit et des Sciences Économiques

Master 2 Administration publique  
Gouvernance de l'État et des Organisations publiques

présenté et soutenu par

**Enzo BARATAUD**

le 30 juin 2025



**La gratuité du stationnement**  
**des**  
**personnes à mobilité réduite**

Mémoire dirigé par

**Mme Nadine Poulet-Gibot Leclerc,**

Responsable du Master Gouvernance de l'État et des organisations publiques





## Remerciements

---

Le mémoire de Master 2 est, pour moi, le moment le plus important de mon cursus universitaire. Il marque l'achèvement de cinq années d'études par un exercice aussi technique et qu'exigeant. Néanmoins, de cette difficulté apparaît un grand intérêt. Il représente le moment de la consécration. Les quelques pages qui vont suivre sont marquées du cœur et de l'esprit, le fruit d'un long travail qui ne quitte jamais réellement la pensée. Je le regarde, à ma modeste échelle, comme mon *magnum opus*, l'œuvre la plus aboutie de ma vie universitaire, mais aussi la dernière. Pour cette raison, il est particulièrement important d'honorer ceux qui ont contribué à la réalisation de ce travail.

En tout premier lieu, je tiens à remercier ma responsable de Master, Madame Nadine Poulet-Gibot Leclerc qui, durant ces deux dernières années, a été la clé de voûte du Master 2 GEOP, notamment par sa présence, sa réactivité et son implication envers ses étudiants.

Ensuite, je tiens à présenter mes respects à la juridiction qui m'a accueilli pendant mes 10 mois d'alternance, le TSP, et surtout à ses membres. Je ne peux que remercier la présidente Fabienne Billet-Ydier de m'avoir recruté sur les fonctions d'assistant du contentieux ainsi que pour les riches échanges que nous avons partagés. Je tiens également à mettre à l'honneur le président Yann Livenais, dont le souci de la bonne administration de la justice et le sens de l'organisation juridictionnelle sont admirables. Je remercie Madame Aurélie Benoit, magistrate, qui m'a accordé plusieurs entrevues concernant la thématique du handicap, ainsi que l'ensemble du personnel du tribunal, notamment celui du pôle Séries, qui m'a particulièrement bien accueilli.

Plus particulièrement, je remercie sincèrement le vice-président Laurent Lévy Ben Cheton, mon maître d'apprentissage, qui a suivi de près ce travail avec une grande implication personnelle, des échanges juridiques particulièrement passionnants et une volonté de me pousser à m'améliorer grandement appréciée.

Enfin, je tiens surtout à ces brefs remerciements :

À Roxane, mon roc ;

Aux copains Aurian, Guillaume et Julien ;

À ma famille, et notamment ma mère, mon père et mon frère.

## Droits d'auteurs

---

Cette création est mise à disposition selon le Contrat :

« **Attribution-Pas d'Utilisation Commerciale-Pas de modification 4.0 France** »

disponible en ligne : <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



## **Abréviations**

---

**ANTAI** : Agence nationale de traitement automatisé des infractions

**AP** : Avis de paiement

**CASF** : Code de l'action sociale et des familles

**CCSP** : Commission du contentieux du stationnement payant

**CES** : Carte européenne de stationnement

**CGCT** : Code général des collectivités territoriales

**CMI** : Carte mobilité inclusion

**EPCI** : Établissement public de coopération intercommunale

**FPS** : Forfait de post-stationnement

**LAPI** : Lecteur automatique de plaques d'immatriculation

**MDPH** : Maison départementale des personnes handicapées

**PMR** : Personne à mobilité réduite

**QPC** : Question prioritaire de constitutionnalité

**SAD** : Service d'aide à la décision

**TE** : Titre exécutoire

**TSP** : Tribunal du stationnement payant

## Table des matières

Introduction.....	7
Chapitre 1 - La gratuité du stationnement des PMR : un principe légalement reconnu, des conditions d'exercice localement réglementées.....	11
Section 1 - L'institution par le législateur de la gratuité du stationnement au profit des PMR 11	
I- L'affirmation du principe de la gratuité.....	11
II- L'étendue du bénéfice de la gratuité.....	18
Section 2 - Les conditions pour bénéficier de la gratuité.....	25
I- L'attribution du droit à la gratuité.....	25
II- L'exercice du droit au stationnement gratuit.....	27
Chapitre 2 - La revendication en justice du droit à la gratuité du stationnement.....	37
Section 1 - Une jurisprudence visant à donner toute son effectivité au droit à la gratuité..	37
I- Les jurisprudences des juridictions supérieures.....	38
II- La construction d'une jurisprudence accueillante par le TSP.....	43
Section 2 - Une organisation juridictionnelle revue aux fins d'améliorer le traitement des requêtes des PMR.....	48
I- La recherche d'une réponse de meilleure qualité pour un public vulnérable et souvent défavorisé.....	48
II- La pratique d'une instruction plus active.....	51
Conclusion de l'alternance.....	56
Sommaire.....	58
Références bibliographiques.....	60
Annexes.....	64

## Introduction

---

Étudiant en Master 2 administration publique « mention gouvernance de l'État et des organisations publiques » à la faculté de droit et de sciences économiques de Limoges, j'ai choisi d'effectuer cette dernière année en alternance. Dans la continuité de mon stage de master 1 au sein tribunal administratif de Limoges, j'ai ainsi décidé d'intégrer le tribunal du stationnement payant (TSP) afin de découvrir l'organisation d'une juridiction administrative, en l'occurrence spécialisée.

Le tribunal du stationnement payant, anciennement commission du contentieux du stationnement payant, est une juridiction administrative spécialisée créée par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014. Il a ouvert ses portes le 1<sup>er</sup> janvier 2018 à la date de l'entrée en vigueur de la dépenalisation et de la décentralisation du stationnement payant. L'objectif de confier ce contentieux à une juridiction spécialisée était, d'une part, de ne pas engorger davantage les tribunaux administratifs et, d'autre part, au regard de la spécificité du contentieux et du volume attendu de requêtes, de disposer d'agents et de magistrats spécialisés sur la question.

Une fois recruté, j'ai été affecté au pôle « Séries » du service d'aide à la décision (SAD)<sup>1</sup> en qualité d'assistant du contentieux. Mes missions reposaient sur l'analyse des requêtes et des pièces versées au dossier afin de rédiger des projets de décisions et d'ordonnances, qui étaient ensuite révisés et signés par mon magistrat réviseur, en l'occurrence, le président du tribunal.

De novembre 2024 à janvier 2025, mon pôle d'affectation devait répondre à une opération de résorption des stocks de requêtes portant sur des contestations de forfaits de post-stationnement fondées sur le moyen tiré du bénéfice de la gratuité du stationnement par la possession d'une carte de stationnement. Un tel contentieux s'est révélé particulièrement intéressant d'un point de vue juridique, en ce qu'il pose de nombreuses questions de droit. Il s'est révélé très sensible également au regard du public ciblé, les personnes à mobilité réduite (PMR). Préparé sous la supervision du vice-président Laurent Lévy Ben Cheton, le présent mémoire a pour objectif d'exposer les différents enjeux qui s'attachent aux requêtes présentées par les personnes bénéficiant d'une carte de stationnement, aussi bien dans l'approche du droit à la gratuité en lui-même, que dans la réponse qu'apporte la juridiction pour garantir une effectivité réelle du droit. Il a également pour but de présenter juridiquement la problématique du stationnement des PMR, car il s'avère que peu de documentation traite concrètement de cette question alors que le sujet de l'accessibilité des PMR, ainsi que le régime juridique régissant leur stationnement, ont substantiellement évolué depuis une dizaine d'années.

---

1 Voir annexe 1 sur l'organisation des services, p. 65

\*\*\*

Une étude menée par la Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques publiée le 28 novembre 2024<sup>2</sup>, constate qu'en 2022, 14,5 millions de personnes de 15 ans et plus vivant en France métropolitaine disent souffrir d'une limitation fonctionnelle sévère dont 4,6 millions déclarent souffrir de restrictions importantes. Ce dénombrement révèle le nombre important de personnes atteintes par des pathologies physiques ou mentales rendant leurs vies difficiles au quotidien aussi bien pour travailler que pour se déplacer. Au regard du nombre élevé de personnes concernées par la question du handicap, ce sujet est devenu particulièrement prégnant, notamment pour le tribunal du stationnement payant, qui, au fil du temps, s'est de plus en plus attaché à assurer aux intéressés un recours juridictionnel véritablement effectif.

\*

Aujourd'hui, la gratuité du stationnement des PMR pourrait presque sembler une évidence. Or, l'institution de cette gratuité est très récente. La préoccupation relative au stationnement des personnes handicapées apparaît pour la première fois par une loi du 30 juin 1975<sup>3</sup>, accompagnée d'un décret d'application en 1978<sup>4</sup>, mais avec des ambitions alors très modestes. Le législateur imposait uniquement la création d'emplacements de stationnement réservés. Il n'était, à ce moment-là, nullement fait état de la gratuité, ne serait-ce que sur ces emplacements.

\*

En 2005, une réforme semble vouloir prendre le problème du stationnement des PMR à bras-le-corps<sup>5</sup>, mais se borne à quelques aménagements sans revenir sur les principes tirés de la loi de 1975. La loi de 2005 se limite à augmenter le nombre d'emplacements réservés en prévoyant des quotas et de les aménager de manière adéquate pour répondre aux besoins des PMR. Toutefois, une éventuelle gratuité n'est toujours pas mentionnée.

\*

La gratuité du stationnement des PMR ne sera pas à l'ordre du jour jusqu'à

---

2 DREES, Le handicap en chiffres, édition 2024

3 Loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées, JORF, 1<sup>er</sup> juillet 1975

4 Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes appartenant à certaines personnes publiques et à adapter les services de transport public pour faciliter les déplacements des personnes handicapées, JORF, 16 décembre 1978

5 Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et liens vers les décrets d'application, JORF n°36, 12 février 2005

2015, si ce n'est, toutefois, à travers des expériences locales. La véritable grande réforme du stationnement des personnes handicapées est en effet la loi du 18 mars 2015<sup>6</sup>. Cette loi donne enfin toute son effectivité au principe d'accessibilité universel consacré en 2005, en reconnaissant la gratuité du stationnement des PMR sur voirie. Cette gratuité n'a pas suscité d'emblée le consensus de la part des parlementaires, dont beaucoup sont également des élus locaux.

En effet, les communes et leurs établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) venaient de bénéficier, par la loi MAPTAM<sup>7</sup>, de nouvelles marges de manœuvre financières, grâce à la dépenalisation et à la décentralisation du stationnement payant. Le forfait de post-stationnement (FPS), qui a remplacé l'amende pénale, devait alimenter directement les finances des collectivités. Avant cette loi, si les collectivités disposaient de la faculté d'instaurer un stationnement payant sur leur territoire, l'absence de paiement ou l'insuffisance de paiement étaient sanctionnés par des amendes forfaitaires sur l'ensemble du territoire français. Seule une faible part du produit de ces amendes revenait aux collectivités. Par la loi MAPTAM, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, le stationnement payant sur voirie est dépenalisé et décentralisé. Se substitue alors à l'amende pénale une redevance d'occupation du domaine public. Ainsi, le défaut ou l'insuffisance de paiement ne donne plus lieu à une amende forfaitaire mais à un forfait de post-stationnement (FPS) dont le montant sera fixé par la collectivité bénéficiaire.

\*

Le FPS est donc une redevance. Il engendre unilatéralement un rapport de droit entre le créancier, la commune, et le redevable légal, la personne ayant stationné son véhicule, sur le fondement d'un service rendu par la commune<sup>8</sup>. Une fois le FPS émis, la collectivité créancière doit le porter à la connaissance du redevable. Cette information par la notification d'un acte administratif unilatéral qu'est l'avis de paiement (AP) du FPS. À partir de cette notification, le redevable dispose de trois mois pour s'acquitter amiablement de sa redevance. Au-delà de ce délai, en cas d'impayé, un titre exécutoire (TE) est émis par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI). La créance se trouve majorée, passant du stade amiable au stade exécutoire. Si un nouvel acte est pris par la personne publique, le support change mais le fond de l'acte reste le même : le recouvrement du FPS. On considère alors que le TE se substitue à l'AP.

\*

De ce télescopage législatif (2014-2015) est née une tension. Les collectivités

---

6 Loi n° 2015-300 du 18 mars 2015 visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement, JORF, n°0066, 19 mars 2015

7 Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, JORF n°0023, 28 janvier 2014

8 Le stationnement sur voirie est un service public administratif (SPA)

pouvaient craindre à une baisse de leurs recettes, car le principe de gratuité du stationnement des PMR réduit mécaniquement le nombre d'usagers concernés par le paiement de la redevance de stationnement. Elles craignaient également le développement du phénomène de « voitures ventouses », des véhicules occupant à titre quasi permanent les emplacements de stationnement. Enfin, elles redoutaient une hausse de la fraude à la carte de stationnement, aussi bien par la création de faux, que par l'usage indu d'une carte.

\*

En effet, si la loi de 2015 est finalement adoptée, et pose le principe du droit à la gratuité du stationnement, l'effectivité de ce droit nouveau va se heurter à deux séries d'obstacles (Chapitre 1). D'une part, certaines collectivités sont tentées d'arrêter des réglementations locales contraignantes au titre de pouvoirs de police. D'autre part, la multiplication des lecteurs automatiques de plaques d'immatriculation (LAPI) a entraîné une réduction du contrôle humain du stationnement. Or, la carte de stationnement, qui doit être apposée en évidence sur le pare-brise, ne peut être véritablement constatée et contrôlée que par une personne humaine.

Il en résulte une forte hausse de FPS infondés mis à la charge des PMR. Le volume important de requêtes de PMR portées devant le juge du stationnement payant permet donc d'affirmer que le principe de gratuité est mis à l'épreuve les faits. C'est au juge qu'il est revenu, notamment par la détermination d'une jurisprudence constructive, de redonner toute son effectivité au principe de gratuité institué par le législateur (Chapitre 2).

## **Chapitre 1 - La gratuité du stationnement des PMR : un principe légalement reconnu, des conditions d'exercice localement réglementées**

---

En 2015, le législateur a consacré un principe de gratuité du stationnement au profit des PMR. Ce droit permet, notamment, aux PMR de stationner gratuitement sur les emplacements soumis au stationnement payant (Section 1). Toutefois, pour bénéficier de cette gratuité, la PMR doit répondre à plusieurs conditions. D'une part, le droit à la gratuité doit lui être reconnu par la puissance publique. D'autre part, une fois le droit reconnu, le bénéficiaire doit se conformer aux différentes exigences réglementaires qui conditionnent l'exercice de la gratuité du stationnement (Section 2).

### **Section 1 - L'institution par le législateur de la gratuité du stationnement au profit des PMR**

Si, par la loi du 18 mars 2015, le législateur a affirmé la gratuité du stationnement des PMR dans son principe (I), dans le même temps, il a déterminé l'étendue du bénéfice de cette gratuité (II).

#### **I- L'affirmation du principe de la gratuité**

Si certaines collectivités avaient déjà prévu dans leur réglementation la gratuité du stationnement des PMR, notamment sur les emplacements réservés, le principe de gratuité du stationnement au profit des PMR est d'institution récente. Il a fallu attendre 2015 pour que le législateur le consacre (A). Le droit à la gratuité se matérialise par l'attribution, par la puissance publique, d'une carte de stationnement (B).

#### **A - L'institution récente du stationnement gratuit pour les PMR**

Contrairement à une idée reçue, l'institution par la loi d'un principe de gratuité du stationnement au profit des PMR titulaires d'une carte de stationnement est très récente (1). Toutefois, des expériences locales avaient précédé l'intervention du législateur et, postérieurement à l'instauration de ce dernier, certaines collectivités ont prévu une réglementation qui va encore un peu plus loin que ce qu'a prévu le législateur (2).

## 1- Institution récente par la loi

### a- Jusqu'à 2015

Avant 2015, le stationnement des PMR portait, d'un point de vue législatif, sur la création d'emplacements réservés dont seuls les titulaires d'une carte de stationnement pouvaient bénéficier. L'origine d'une réelle politique publique relative au stationnement réservé peut être identifiée dans la loi du 30 juin 1975. Son article 52 dispose que :

**« Afin de faciliter les déplacements des handicapés, des dispositions sont prises par voie réglementaire pour adapter les services de transport collectif ou pour aménager progressivement les normes de construction des véhicules de transport collectif, ainsi que les conditions d'accès à ces véhicules ou encore pour faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés ou, à défaut, l'utilisation des véhicules individuels ainsi que leur stationnement ».**

Les modalités de mise en œuvre ont été ensuite précisées par le décret du 9 décembre 1978. Ce décret a fixé les mesures permettant, notamment, de faciliter les déplacements des personnes handicapées. L'article 4 du décret précise que, dans chaque agglomération dont la population est supérieure ou égale à 5000 habitants, un plan d'adaptation de la voirie doit être établi. Ce plan « fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées l'ensemble des circulations piétonnières et des aires de stationnement d'automobiles de l'agglomération ». Ce système, aux ambitions modestes, fondé sur la création d'emplacements réservés, était insuffisant au regard de l'offre de stationnement disponible et de la demande de la part des titulaires de cartes de stationnement. De plus, l'usage irrégulier de ces emplacements par des personnes ne disposant pas d'une carte était dénoncé. Le fait de se stationner sur un emplacement réservé n'était, selon les critiques de ce mode de fonctionnement, que peu sanctionné. Ces insuffisances du stationnement réservé ont mené à une reconsidération de l'approche du stationnement.

\*

L'idée d'instituer un principe de gratuité du stationnement au profit des PMR n'est toutefois pas tout à fait nouvelle. Par une question parlementaire du 23 janvier 1992, le sénateur des Bouches-du-Rhône Louis Minetti<sup>9</sup> avait déjà attiré l'attention du secrétaire d'État aux handicapés et accidentés de la vie sur l'utilité et la nécessité d'octroyer la gratuité du stationnement aux personnes titulaires du macaron grand invalide de guerre - grand invalide civil (GIG-GIC). La réponse du ministère de l'Intérieur n'a pas, à ce moment-là, porté sur la création d'un tel droit, mais plutôt sur

9 Sénat, M. MINETTI Louis, question écrite n°19574, 23 janvier 1992

une volonté d'inciter les maires à augmenter le nombre d'emplacements réservés.

\*

Dans une perspective de poursuite de la politique portant sur le développement du stationnement réservé, la loi du 11 février 2005 a eu pour objectif de donner un second souffle à cette politique publique en proclamant, notamment, un principe d'accessibilité universelle. Avec le décret du 26 décembre 2006<sup>10</sup>, les collectivités devaient répondre à de nouvelles exigences en matière d'offre de stationnement réservé en imposant qu'au moins 2% du stationnement de surface sur la voie publique soit des emplacements de stationnement réservé. De plus, les communes devaient établir pour l'année 2010 un plan d'aménagement de l'espace public (PAVE) comportant, notamment, les mesures prises par la collectivité dans le cadre des aménagements de la voirie et des aires de stationnement pour les PMR. Or, le bilan de la mise en œuvre de ces dispositions est mitigé. Dans les faits, en 2012, seuls 5% des PAVE ont été adoptés et 60% étaient encore en cours d'élaboration. Les communes pouvaient avoir des difficultés pour respecter le seuil de 2% d'emplacements réservés car, l'aménagement de tels emplacements avait un coût significatif pour ces dernières. En effet, le décret de 2006 prévoyait qu'un emplacement réservé devait répondre à un certain nombre de critères de taille, de signalisation et de localisation et les textes ne prévoyaient pas de compensation pour les collectivités permettant de faciliter cette mise en place. Il résulte donc de la mise en œuvre de ces textes que le stationnement réservé ne suffisait pas, à lui seul, pour répondre efficacement à la demande de stationnement des PMR.

### **b- La loi de 2015**

Il a fallu attendre la loi du 18 mars 2015 pour que le principe de gratuité du stationnement des PMR soit consacré. Cette loi opère un réel changement de paradigme dans l'approche du stationnement des PMR. On l'a vu, un tel principe n'allait pas de soi. Au moment du dépôt de cette proposition de loi, le texte prévoyait d'ailleurs de créer un droit à la gratuité du stationnement uniquement sur les emplacements réservés<sup>11</sup>. C'est le rapporteur de la commission des affaires sociales du Sénat qui a proposé un amendement visant à étendre le principe de gratuité à l'ensemble des places de stationnement<sup>12</sup>, qu'elles soient réservées ou non. Par l'instauration d'un tel principe, le législateur a exclu du champ d'application du stationnement payant les PMR titulaires d'une carte de stationnement. Il est

---

10 Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, JORF n°297, 23 décembre 2006

11 Sénat, rapport n° 191, M. KERDRAON Ronan, sénateur, fait au nom de la commission des affaires sociales sur la proposition de loi de M. Didier GUILLAUME et plusieurs de ses collègues, 4 décembre 2013

12 Si la gratuité du stationnement sur ouvrage a été proposée, le principe n'a pas à s'appliquer de manière systématique dans la mesure où il n'existe pas d'obstacle physique au paiement du stationnement

important de préciser cette distinction entre exonération et exclusion du champ d'application, car il s'agit d'un amalgame fait fréquemment entre ces deux notions, y compris dans les travaux préparatoires de la loi. L'exonération est le fait que la loi dispense le débiteur de s'acquitter de la redevance qui est due. Si on considère qu'une PMR est exonérée de payer la redevance de stationnement, cela signifie que la redevance lui était *a priori* opposable. Or, la loi prévoit que, par principe, les PMR peuvent stationner gratuitement. Il n'est nullement fait état du fait que c'est par exception au principe du stationnement payant qu'on leur accorde la gratuité. Cette distinction sera précisée lorsque nous aborderons la police du stationnement.

Il ressort des travaux parlementaires qu'un tel principe n'était pas nécessairement bien accueilli par tous les élus. Le sénateur Alain Milon dénonçait la possibilité que ce principe « *crée une discrimination entre les personnes en situation de handicap et celles qui ne le sont pas* ».

Or, il est important de préciser qu'une différence de traitement est admise, notamment, dès lors que celle-ci est la conséquence nécessaire d'une loi<sup>13</sup>. D'autres élus affirmaient que, si une partie des usagers bénéficiaient de la gratuité, les collectivités verraient leurs recettes tirées des redevances de stationnement réduites. Cette réticence venait du fait qu'en 2014, la loi MAPTAM a prévu la dépénalisation et la décentralisation du stationnement permettant aux communes de bénéficier directement des redevances de stationnement sur leur territoire et avant même qu'elles puissent commencer à en bénéficier, le législateur vient réduire le nombre d'usagers concernés par le paiement d'une redevance.

Si cette loi constitue une avancée majeure en dépit des contestations qu'elle a suscité, c'est principalement en ce qu'elle permet de répondre aux insuffisances significatives du stationnement réservé mentionnées supra.

Le législateur a, finalement, décidé d'instaurer le principe de gratuité du stationnement pour les PMR aussi bien sur les emplacements réservés que sur les emplacements payants dans le but d'assurer une égalité entre les territoires. Au demeurant, certaines collectivités avaient déjà prévu la gratuité dans leur réglementation locale.

## **2- Des expériences locales plus favorables**

### **a- Avant 2015**

L'idée de gratuité du stationnement des PMR ne date pas, à proprement parler, de 2015. Si la volonté de créer un droit à la gratuité applicable sur l'ensemble du territoire français remonte à 1992, dans la pratique, certaines collectivités avaient

---

13 Conseil d'État, section, 10 mai 1974, Denoyez et Chorques, n° 88032, publié au recueil Lebon

déjà inscrit dans leur réglementation locale la gratuité du stationnement des PMR, notamment sur les emplacements réservés, et cela avant cette loi. Il convient alors de parler des droits à la gratuité avant 2015.

Le principe de libre administration des collectivités territoriales, principe à valeur constitutionnelle<sup>14</sup>, offrait la faculté aux collectivités qui le souhaitaient de prévoir une telle gratuité. Aucune disposition légale ou réglementaire ne s'y opposait. La seule limite était l'interdiction de faire des différences de traitements entre les usagers de ces emplacements<sup>15</sup>. Les rapports parlementaires relatifs à la loi de 2015 faisaient état d'une pluralité de collectivités, souvent de grande taille, qui prévoyaient dans leur règlement la gratuité du stationnement sur emplacement réservé. Tel était le cas de Paris, Lyon, Bordeaux ou encore Toulouse. Une commune est considérée comme avant-gardiste sur la question de la gratuité. La commune de Saint-Étienne a mis en place dès 1988 la gratuité et la non-limitation de la durée de stationnement sur l'ensemble de ses places.

Ainsi jusqu'en 2015, la mise en place, ou non, de la gratuité par les collectivités territoriales dépendait des politiques locales, de même pour ce qui est du degré d'implication en la matière. C'était donc, à ce moment-là, une politique publique purement locale.

La difficulté première que posait ce système basé sur la faculté des collectivités était qu'il existait une inégalité entre les territoires. Cela pouvait générer des situations absurdes où le titulaire d'une carte de stationnement, situé entre deux communes limitrophes, n'était pas soumis au même régime de stationnement suivant la rue dans laquelle il se situait. D'un point de vue plus global, il n'y avait pas de cohérence dans la gestion du stationnement pour les personnes en situation de handicap.

C'est pour cela que l'institution du principe de gratuité par la loi permet d'assurer à la fois une cohérence nationale dans la réponse apportée à la question du stationnement des PMR mais aussi de garantir l'égalité entre les usagers sur l'ensemble du territoire, peu importe la commune où le bénéficiaire du droit se situe.

## **b- Après 2015**

Après l'instauration de la loi de 2015, certaines collectivités ont étendu la gratuité du stationnement aux titulaires d'autres titres que la carte de stationnement pour personnes handicapées. La commune de Nice a, notamment, prévu dans sa réglementation que les titulaires de macarons GIG-GIC, dont nous verrons les modalités ultérieurement, peuvent bénéficier de la gratuité du stationnement au

---

14 Conseil constitutionnel, décision n°79-104 DC du 23 mai 1979, JO, 25 mai 1979

15 Cour de cassation, chambre criminelle, 18 mars 1992, pourvoi n° 91-84.552

même titre que les titulaires de cartes de stationnement reconnues par la loi. De même, d'autres collectivités reconnaissent la carte mobilité inclusion mention priorité ou invalidité pour en bénéficier. Tel est le cas, notamment, de la commune d'Ivry-sur-Seine qui reconnaît la gratuité du stationnement aux titulaires de la carte mobilité inclusion mention priorité<sup>16</sup> ou encore la commune de Levallois-Perret qui prévoit que les titulaires de macarons GIG-GIC bénéficient de la gratuité du stationnement pendant 12 heures<sup>17</sup>.

On peut affirmer que si l'idée d'instaurer un principe de gratuité du stationnement au profit des PMR était déjà acquise sur certaines portions du territoire, la loi de 2015 a permis d'aboutir à un régime universel de gratuité du stationnement.

## **B - La matérialisation du droit à la gratuité**

La matérialisation du droit à la gratuité passe par l'attribution d'une carte de stationnement. La carte permet d'identifier l'existence du droit et donc le bénéfice de la gratuité. La carte de stationnement, en tant que point d'ancrage matériel du droit, a évolué dans le temps. Rétrospectivement, la carte de stationnement a évolué en trois temps depuis la loi de 1975.

\*

Tout d'abord, le premier modèle de carte de stationnement était séparé sous la forme de deux macarons : le macaron grand invalide de guerre (GIG) et le macaron grand invalide civil (GIC). Ces deux vignettes, à apposer sur le pare-brise du véhicule, permettaient à son titulaire de stationner sur les emplacements réservés. Les deux macarons dépendaient de deux codes distincts. Le demandeur et le bénéficiaire du macaron GIG relevaient du Code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre quand le demandeur et le bénéficiaire du macaron GIC dépendaient du code de la sécurité sociale. Ces cartes ont été attribuées jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2000.

\*

Le conseil de l'UE, par une recommandation du 4 juin 1998<sup>18</sup>, a préconisé la création d'une carte européenne de stationnement (CES) selon un modèle communautaire pour assurer une reconnaissance mutuelle entre les États-membres du droit au stationnement sur les emplacements réservés. Cette carte européenne

---

16 Arrêté NL/MSA du 20 décembre 2017 du maire d'Ivry-sur-Seine précisant les mesures définitives du stationnement payant

17 Arrêté n° 936 du 22 décembre 2017 du maire de Levallois-Perret

18 Conseil de l'Union européenne, 98/376/CE : recommandation du conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapées

de stationnement a été reconnue à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1999. Au point 5, le conseil recommande de :

*« prendre les mesures nécessaires pour la mise à disposition des cartes de stationnement pour personnes handicapées selon le modèle communautaire uniforme intervienne au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ».*

A donc été abandonné le modèle national du macaron GIG-GIC au profit de la carte européenne de stationnement. Pour autant, entre le 1<sup>er</sup> janvier 2000 et le 31 décembre 2010, les macarons GIG-GIC permettaient encore de bénéficier du stationnement réservé selon le décret du 30 décembre 2005<sup>19</sup> fixant les conditions d'attribution et d'utilisation de la carte de stationnement pour personnes handicapées et modifiant le Code de l'action sociale et des familles (CASF) et disposaient de cette période pour faire une demande de carte européenne.

La création d'une carte européenne de stationnement a ainsi unifié les deux anciens modèles en un seul document dont le régime juridique était codifié dans le Code de l'action sociale et des familles. La CES revêt une insuffisance importante : elle est de fabrication très simple et les mentions figurant dessus sont très limitées. Elle est donc sujette à la fraude car aisément falsifiable. En effet, le recto de la CES comporte uniquement la date de validité, le numéro de la carte et la date de délivrance accompagnée du cachet du département de délivrance. Le verso, quant à lui, mentionne le nom, prénom, date de naissance et adresse du titulaire avec une photo d'identité. Toutefois, toutes ces mentions sont renseignées à la main sur la carte elle-même en papier plastifié. Il était dénoncé, notamment dans le rapport d'information des sénateurs Carcenac et Nougéin de 2019<sup>20</sup>, que ces cartes étaient aisément falsifiables et falsifiées, à un point où dans certaines rues de Paris, 90 % des véhicules stationnés disposaient d'une carte de stationnement. De même, dans les travaux parlementaires de la loi de 2015, le rapporteur du Sénat avait pointé la difficulté tenant à la recrudescence des pratiques abusives et frauduleuses à la carte de stationnement. La fraude à la carte de stationnement était d'autant plus en voie d'expansion par l'entrée en vigueur de la dépenalisation et de la décentralisation du stationnement. En effet, à partir de 2018, les collectivités régleraient elles-mêmes la tarification du stationnement qui serait, de toute évidence, supérieur au montant de l'amende pénale prévue jusqu'à cette date. L'acquisition d'une carte frauduleuse présenterait alors un réel avantage financier pour le fraudeur et une perte de recettes pour les collectivités dès lors qu'un usager qui devrait être soumis au stationnement payant se déroberait à son champ d'application. Cette CES est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000 et expirera au 31 décembre 2026.

---

19 Décret n° 2005-1766 du 30 décembre 2005 fixant les conditions d'attribution et d'utilisation de la carte de stationnement pour personnes handicapées et modifiant le code de l'action sociale et des familles (partie réglementaire), JORF n°304, 31 décembre 2005

20 Sénat, Rapport n° 651 d'information fait au nom de la commission des finances sur le recouvrement des amendes de circulation et des forfaits de post-stationnement par MM. Thierry CARCENAC et Claude NOUGEIN, sénateurs

\*

Enfin, la loi du 7 octobre 2016 pour une République numérique<sup>21</sup> est venue mettre un terme à l'usage des CES au profit d'une nouvelle carte : la carte mobilité inclusion (CMI). La carte mobilité inclusion est déclinée en 3 mentions différentes : invalidité (CMI-I), priorité (CMI-P) et stationnement pour personnes handicapées (CMI-S). Cette dernière mention permet, en application de la loi du 18 mars 2015<sup>22</sup>, au titulaire de la CMI-S de bénéficier de la gratuité du stationnement sur les emplacements réservés et sur les places de stationnement de surface. L'intérêt de substituer la CMI-S à la CES était de créer un support plus sécurisé de reconnaissance du droit à la gratuité. Déjà dans les travaux parlementaires de la loi de 2015, les sénateurs et les députés dénonçaient une hausse de l'utilisation de cartes de stationnement frauduleuses et supposaient que la création d'un principe de gratuité causerait une croissance forte de ce phénomène. La CMI-S devait donc réduire les risques de fraude par un document plus difficilement falsifiable. Elle comporte, notamment, un code que les agents en charge du contrôle du stationnement peuvent scanner pour savoir si la carte est bel et bien valide au moment du stationnement.

## **II- L'étendue du bénéfice de la gratuité**

Pour bénéficier du droit à la gratuité, la PMR doit répondre à plusieurs exigences. Tout d'abord, elle doit être titulaire du droit qu'elle invoque (A). Ensuite, elle doit se conformer aux conditions d'exercice du droit (B).

### **A - Validité du droit**

La gratuité du stationnement des PMR est un droit qui est attaché à la personne. Son exercice est conditionné par la qualité de la personne qui s'en prévaut (1). De plus, l'exercice du droit à la gratuité est subordonné à une condition de temporalité. Cette dernière porte sur le fait qu'au moment où la PMR stationne son véhicule, le droit à la gratuité lui a effectivement été reconnu par la puissance publique (2).

---

21 Loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, JORF n°0235, 8 octobre 2016

22 Loi n° 2015-300 du 18 mars 2015 visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement, JORF, n°0066, 19 mars 2015

## **1- La substance matérielle du droit**

### **a- La validité du droit conditionnée par la qualité de la personne véhiculée**

La validité du droit à la gratuité est conditionnée, dans un premier temps, par la qualité de celui qui s'en prévaut<sup>23</sup>. Le Code de l'action sociale et des familles en son article L. 241-3 dispose que :

*« la mention " stationnement pour personnes handicapées " permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et sans limitation de la durée de stationnement, toutes les places de stationnement ouvertes au public ».*

Le titulaire de la carte de stationnement, celui dont le nom est mentionné sur la carte, peut donc stationner le véhicule mobilisé pour ses besoins sur les emplacements de stationnement payant sans avoir à s'acquitter d'une redevance. Le titulaire de la carte peut aussi bien être une personne majeure qu'une personne mineure. Cependant, le titulaire n'est pas nécessairement le conducteur du véhicule, ni même son propriétaire<sup>24</sup>. Il peut se faire accompagner. L'accompagnant lui aussi peut bénéficier de la gratuité dès lors qu'il répond aux besoins du titulaire. La notion d'accompagnant est à appréhender de manière large. Il n'est pas nécessaire que le titulaire soit présent dans le véhicule pour que l'accompagnant bénéficie de la gratuité. L'accompagnant peut en bénéficier, par exemple, lorsqu'il stationne son véhicule pour déposer ou pour récupérer la personne titulaire de la carte.

### **b- Un droit subjectif et personnel**

Le droit à la gratuité est un droit subjectif et personnel dans son principe. Il est rattaché à la personne qui en bénéficie. Cette personne dispose donc d'une prérogative qui lui est reconnue pour ses propres besoins. Dès lors, lorsque la PMR, ou l'accompagnant, se stationne sur un emplacement soumis au stationnement payant, rien ne s'oppose à ce qu'à cet instant, elle utilise un véhicule qui n'est pas le sien. Une autre différence justifiant le fait que le stationnement des PMR est exclu du champ d'application du stationnement payant est que, par opposition, le FPS est adressé au titulaire du certificat d'immatriculation qui n'est pas nécessairement le titulaire de la carte de stationnement. Le FPS est donc attaché au véhicule<sup>25</sup>, quand le droit à la gratuité est *intuitu personae*.

---

23 Sur les conditions d'attribution de la carte, voir infra, Section 2, I), p. 23

24 Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, 30 avril 2024, M. B c/ Ville de Paris, n° 473813, inédit au Lebon

25 Plus exactement, le redevable du FPS est le titulaire du certificat d'immatriculation

Notons toutefois que, si par principe on entend le droit au stationnement des PMR en tant qu'il est attribué à une personne physique, une personne morale peut également demander une carte de stationnement et bénéficier du droit à la gratuité. La condition d'attribution de ce droit à une personne morale est qu'elle doit avoir pour objet, principal ou accessoire, le transport de personnes en situation de handicap. Dans ce cas, la carte n'est pas rattachée à la personne morale, en ce qu'elle est une fiction juridique, mais à un véhicule détenu par la personne morale. Il n'en demeure pas moins que le droit reste personnel, même pour une personne morale. Le droit est inscrit au patrimoine juridique de la personne morale, comme pour la personne physique, et la cession du véhicule lié à la carte n'entraîne pas la cession du droit. Le droit à la gratuité n'existe que dans la mesure où il existe un lien, matérialisé par la propriété, entre la personne morale et le véhicule.

## **2- L'étendue temporelle du droit**

### **a- La durée de validité de la carte**

La validité du droit est également conditionnée à la validité de la carte en tant que titre attestant de l'existence du droit à la gratuité. Il existe trois hypothèses de validité d'une carte.

La première est qu'une carte est attribuée à une personne physique pour une durée minimale d'un an et pour une durée déterminée maximale de 20 ans. La deuxième est qu'une carte peut être attribuée à titre permanent. Cette demande se fait auprès de la maison départementale des personnes handicapées (MDPH) du lieu de résidence du demandeur. La troisième hypothèse concerne les personnes morales. Une personne morale peut, si elle est destinée à assurer le transport collectif de personnes handicapées, se voir attribuée une CMI-S pour une durée minimale de 1 an et maximale de 10 ans. Pour les personnes morales, la demande doit être adressée au représentant de l'État dans le département. Ces dispositions sont mentionnées aux articles R. 241-12-2, R. 241-15 et R. 241-21 du CASF.

### **b- L'entrée en vigueur effective du droit**

A partir de quand la PMR peut-elle se prévaloir du droit à la gratuité ? L'article R.241-14 du CASF dispose que :

***« La carte mobilité inclusion est attribuée à compter de la date de la décision du président du conseil départemental. En cas de renouvellement des droits, la carte est attribuée à compter de la date de la demande ou de la date de fin de validité des droits si cette date est postérieure à la demande ».***

Lors de la première demande, la CMI prend ses effets à la date de décision du président du conseil départemental. Pour le renouvellement de la carte, il y a deux cas de figure. Le premier est lorsque l'ancienne carte a expiré au moment de la demande. La nouvelle carte prend alors effet à la date de la nouvelle demande. Le deuxième est lorsque l'ancienne carte est encore en cours de validité au moment de la demande de renouvellement. Dans ce cas, la nouvelle carte prend effet à la date d'expiration de l'ancienne, assurant ainsi une continuité des droits.

## **B - L'étendue de l'exercice**

### **1- La volonté illusoire de consacrer un principe de gratuité sans limitation de la durée**

Dans les travaux parlementaires de la loi de 2015, il ressort que le législateur a, dans un premier temps, souhaité consacrer un principe de gratuité sans limitation de la durée. C'est effectivement ce qui a été retranscrit dans la loi modifiant l'article L. 241-3 du CASF. Ce dernier dispose que :

*« La mention " stationnement pour personnes handicapées " permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et **sans limitation de la durée de stationnement**, toutes les places de stationnement ouvertes au public.(...) ».*

### **2- Tout stationnement est par nature momentané**

#### **a- La durée maximale de stationnement limitée par les textes**

Un stationnement illimité est un oxymore. Il faut revenir à ce qu'est la notion de stationnement selon l'article R. 110-2 du Code de la route :

*« Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article : (...) **-arrêt : immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route** durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer. (...) **-stationnement : immobilisation d'un véhicule sur la route hors les circonstances caractérisant l'arrêt ; (...)** ».*

Cette définition est précisée par les interdictions qui l'entourent, notamment le stationnement abusif. L'article R. 417-12 du même code dispose que :

*« (...) **Est considéré comme abusif le stationnement ininterrompu d'un véhicule en un même point de la voie publique ou de ses dépendances,***

*pendant une durée excédant sept jours ou pendant une durée inférieure mais excédant celle qui est fixée par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police. (...) ».*

Dès lors, le Code de la route indique que le stationnement ne peut pas, par nature, être sans limite de durée car, dans les faits, cela s'apparenterait à une occupation privative du domaine public non autorisée sanctionnée par une contravention pour stationnement abusif.

À ces deux articles, il faut ajouter les dispositions de l'article L. 2213-2 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) qui rattachent la police du stationnement à la police de la circulation qui est un pouvoir de police administrative générale du maire.

Ces trois articles font donc système pour donner un cadre à l'exercice du stationnement dans le temps.

Dès lors, lorsque le CASF mentionne que la personne titulaire d'une carte de stationnement peut utiliser toutes les places de stationnement sans limitation de la durée du stationnement, il faut entendre dans les limites prévues par le Code de la route et, éventuellement, l'arrêté municipal encadrant la durée du stationnement abusif. Dans ce cas-là, on se situe en dehors des considérations relatives au stationnement payant.

Toutefois, un autre tempérament, quant à lui prévu par le CASF, vient s'ajouter à ces dispositions. L'article L. 241-3 ajoute que :

*« (...) Toutefois, **les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à douze heures.** Cette mention permet, dans les mêmes conditions, de bénéficier des autres dispositions qui peuvent être prises en faveur des personnes handicapées par les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement. (...) ».*

Ces dispositions font écho au débat qui a eu lieu lors des travaux parlementaires de la loi de 2015 dans lesquels certains parlementaires craignaient qu'une absence de limitation de la durée du stationnement engendrerait une multiplication des « voitures ventouses », des véhicules stationnés sur la voirie pour une durée indéterminée et supérieure à la durée du stationnement abusif constituant ainsi une occupation privative non autorisée du domaine public. De tels agissements contreviendraient nécessairement à l'objectif de fluidité de la circulation et rotation des véhicules dans les communes. Cette exigence répond alors à une exigence d'ordre public, le fondement même des mesures de police et, le cas échéant, de la police du stationnement.

Par ces dispositions, l'autorité compétente en matière de circulation et de stationnement a la faculté de limiter la durée maximale de stationnement des personnes bénéficiant du principe de gratuité à 12h minimum. Cette faculté a pour objectif de donner les moyens à l'autorité de police de réglementer le stationnement sur son territoire pour répondre aux exigences de rotation des véhicules stationnés tout en garantissant une durée raisonnable de stationnement au profit des personnes à mobilité réduite afin de ne pas leur faire supporter une charge trop importante en leur imposant de changer de place trop fréquemment ou de revenir prendre un ticket à l'horodateur qui peut être éloigné du lieu de stationnement.

Le législateur a donc créé, pour les PMR titulaires d'une carte de stationnement, un droit à bénéficier de la gratuité du stationnement sur tous les emplacements de surface, y compris ceux soumis au stationnement payant. Toutefois, comme tout droit, pour en bénéficier, la PMR doit se conformer à certaines conditions.

#### **b- La limitation de la durée maximale du stationnement : un pouvoir de police administrative générale**

La police administrative générale peut se définir comme l'ensemble de mesures prises par l'autorité compétente ayant pour but d'encadrer l'exercice des droits et libertés pour prévenir les risques de troubles à l'ordre public. Ces mesures ont vocation à s'appliquer sur l'ensemble du territoire concerné et à l'ensemble des administrés s'y situant. Sur le plan local, l'autorité compétente en la matière est le maire. Parmi les domaines entrant dans le champ de la police administrative générale, la police de la circulation et du stationnement en fait partie. L'arborescence du CGCT peut faire naître un doute quant à la qualification de cette mission de police. En effet, les dispositions relatives à la police de la circulation et du stationnement se situent comme suit :

- Deuxième partie : La commune ;
- Livre II : Administration et services communaux ;
- Titre 1<sup>er</sup> : Police ;
- Chapitre 3 : Pouvoirs de police portant sur des objets particuliers ;
- Section 1 : La police de la circulation et du stationnement.

Cette articulation pourrait susciter une confusion quant à la qualification réelle de la police de la circulation et du stationnement. Elle semble apparaître comme une police spéciale. Or, elle relève bien de la police administrative générale. Le plan de classement sur la police du Conseil d'État rend cette distinction d'autant plus évidente<sup>26</sup> :

---

26 Voir annexe 2 pour le plan de classement du Conseil d'État, p. 66

- 49 Police ;
- 49-04 Police générale ;
- 49-04-01 Circulation et stationnement.

Si le Conseil d'État a déterminé que cette police est une police générale, c'est sans doute parce qu'elle se situe à la confluence de toutes les composantes de l'ordre public<sup>27</sup>. En effet, la police de la circulation et du stationnement répond aussi bien à la tranquillité publique, par la fluidité de la circulation, qu'à la sécurité publique, en encadrant les conditions de circulation et de stationnement sur la voie publique, qu'à la salubrité publique, par la prise en compte de la pollution atmosphérique générée par le trafic. L'ordre du plan de classement du Conseil va dans ce sens. Le Conseil d'État place la police de la circulation et du stationnement avant même les trois composantes de l'ordre public.

Il est important de préciser cette qualification de la police de la circulation et du stationnement, car d'une mauvaise qualification découle une mauvaise compréhension des notions de stationnement pour les PMR et du stationnement payant. En reprenant le plan de classement du Conseil, on peut encore préciser la distinction essentielle entre l'exonération et l'exclusion du champ d'application du stationnement payant des PMR.

- 49-04-01-02 Réglementation du stationnement.
- 49-04-01-02-01 Mesures d'interdiction.
- 49-04-01-02-02 Limitation de la durée du stationnement.
- 49-04-01-02-03 Stationnement payant.

Au regard de cette organisation, il semble clair que les mesures de police relatives au stationnement gratuit des PMR s'arrêtent au niveau de la limitation de la durée du stationnement et ne sont pas concernées par les mesures se rapportant à l'encadrement du stationnement payant.

Cet amalgame est, dans les faits, plutôt fréquent. Le législateur, lors des travaux parlementaires relatifs à la loi de 2015, avait déjà considéré que le stationnement gratuit des PMR relèverait du champ de la police administrative spéciale.

---

27 Pierre BON, « Police municipale : circulation et stationnement des véhicules », chapitre 1, in : *Encyclopédie des collectivités locales*, Dalloz, 2020, folio n° 2255

## **Section 2 - Les conditions pour bénéficier de la gratuité**

La loi reconnaît depuis 2015 un droit à la gratuité du stationnement pour les personnes titulaires d'une carte de stationnement. Du fait du caractère subjectif de ce droit, son titulaire doit en justifier par la présentation d'une carte de stationnement. Pour user de ce droit à la gratuité, la PMR doit, en premier lieu, répondre aux modalités d'attribution de la carte de stationnement (I). En deuxième lieu, une fois le droit octroyé, le bénéficiaire doit se conformer aux conditions d'exercice réglementaires et locales (II).

### **I- L'attribution du droit à la gratuité**

Lorsqu'une PMR se voit attribuer le droit à la gratuité du stationnement, cela passe par la remise d'une carte de stationnement. Désormais, la seule carte pouvant être adressée est la carte mobilité inclusion mention « stationnement pour personnes handicapées » (A). Pour recevoir une telle carte, la PMR doit répondre à des conditions d'attribution (B).

#### **A - La CMI-S, seule carte de stationnement pouvant être attribuée aujourd'hui**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, il n'est plus possible de demander une carte européenne de stationnement. La seule carte de stationnement qui peut être demandée est la carte mobilité inclusion mention « stationnement pour personnes handicapées ». Cependant, les titulaires de CES ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour faire une demande CMI-S.

Pour obtenir une carte mobilité-inclusion mention « stationnement pour personnes handicapées », il faut faire une demande auprès de la MDPH. Cette demande prend la forme d'un formulaire unique qui permet de demander, en même temps, la CMI priorité et la CMI invalidité. Avec ce formulaire, le demandeur doit rédiger ce que la MDPH nomme la « vie quotidienne ». Il s'agit d'un document présentant, notamment, les difficultés quotidiennes du demandeur, l'aide qu'apporte son entourage et ses attentes vis-à-vis de sa demande. Il doit ensuite ajouter tous les documents utiles à sa demande.

L'article L. 241-3 du CASF dispose que :

*« (...) 3° La mention " stationnement pour personnes handicapées " est attribuée à toute personne atteinte d'un handicap qui réduit de manière importante et durable sa capacité et son autonomie de déplacement à pied ou qui impose qu'elle soit accompagnée par une tierce personne dans ses déplacements. (...) ».*

L'obtention d'une CMI-S n'est pas conditionnée à la détention des autres CMI. Elles sont indépendantes les unes des autres. À la différence des cartes priorité et invalidité, l'attribution de la CMI-S ne répond pas à un taux d'incapacité.

## **B - Les conditions d'attribution de la CMI-S**

La carte peut être attribuée à toute personne, sans limite d'âge :

- ayant une réduction importante de la capacité et de l'autonomie de déplacement à pied. La personne doit avoir un périmètre de marche limité et inférieur à 200m et avoir recours systématiquement à une aide humaine ou matérielle pour ses déplacements extérieurs ;

- nécessitant d'être accompagnée par une tierce personne pour les déplacements en raison d'une altération d'une fonction mentale, cognitive, psychique ou visuelle ;

- si la difficulté pour se déplacer est définitive ou d'une durée prévisible d'au moins un an.

Contrairement aux autres CMI, et aux modalités d'attribution des macarons GIG-GIC, le taux d'incapacité est sans incidence sur l'octroi de la carte de stationnement.

L'autre cas de figure est que la carte est accordée de droit au bénéficiaire de l'allocation personnalisée d'autonomie dont la perte d'autonomie est évaluée en GIR (groupe iso-ressources) 1, perte d'autonomie complète pour toutes les activités quotidiennes et les besoins essentiels, ou en GIR 2, dépendance très prononcée concernant la majorité des tâches essentielles. Une grille dite Aggir sert à évaluer le niveau de perte d'autonomie d'une personne âgée.

Il ressort des modalités d'attribution que pour bénéficier d'une carte de stationnement, le handicap n'est pas nécessairement physique. Elles sont centrées autour d'un critère unique, celui de la difficulté à se déplacer seul sans assistance. Ces modalités éclairent donc la raison pour laquelle le CASF prévoit que l'accompagnant puisse également bénéficier du principe de gratuité en ce qu'il est essentiel à la mobilité du titulaire de la carte.

## **II- L'exercice du droit au stationnement gratuit**

Le droit au stationnement gratuit reconnu aux PMR titulaires d'une carte de stationnement est soumis à des conditions d'exercice. Ces conditions d'exercice résultent, d'une part, d'un décret, au travers de l'obligation d'apposition de la carte (A) et, d'autre part, des conditions supplémentaires imposées par certaines réglementations locales (B).

### **A - L'obligation réglementaire d'apposition de la carte, prévue par décret**

Le CASF ne prévoit aucune disposition légale encadrant l'exercice du droit à la gratuité. L'unique obligation conditionnant l'exercice du droit a été prévue par un décret du 23 décembre 2016<sup>28</sup> et a été insérée à l'article R. 241-17 du CASF (1). Toutefois, la portée de cette obligation est affectée par le développement du contrôle automatisé du stationnement qui ne permet pas de constater l'apposition d'une carte de stationnement (2).

#### **1- L'apposition de la carte en évidence**

L'article R. 241-17 CASF dispose que :

*« (...) Cette carte est apposée en évidence à l'intérieur et fixée contre le pare-brise du véhicule utilisé pour le transport de la personne handicapée, de manière à être contrôlée aisément par les agents habilités à constater les infractions à la réglementation de la circulation et du stationnement. Elle est retirée dès lors que la personne handicapée n'utilise plus le véhicule ».*

Une telle obligation n'est que la conséquence pratique de la consécration d'un droit personnel. Le droit à la gratuité est, comme vu supra, un droit intimement lié à la personne qui en bénéficie dans le sens où ce droit figure dans son patrimoine juridique et ne s'attache pas au véhicule lui-même. Or, un droit n'est pas tangible par nature. Il faut donc un moyen permettant de s'assurer de l'existence, ou non, de ce droit et d'en tirer les conclusions juridiques qui en découlent, à savoir la soumission au stationnement payant ou à la gratuité. Le caractère subjectif du droit est d'autant plus renforcé par le fait que l'article rappelle que la carte n'est pas rattachée à un véhicule en particulier, exception faite des personnes morales. Toutefois, même pour les personnes morales, la carte ne doit pas être utilisée si celle-ci n'a pas pour objet le transport d'une personne handicapée. C'est la conséquence à tirer de la formulation « *elle est retirée dès lors que la personne handicapée n'utilise plus le*

---

28 Décret n° 2016-1849 du 23 décembre 2016 relatif à la carte mobilité inclusion pris en application de l'article 107 de la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique et en application de l'article 2 de la loi n° 93-1419 du 31 décembre 1993 relative à l'Imprimerie nationale, JORF n°0300, 27 décembre 2016

*véhicule* ». Il faut la retirer car, en théorie, la carte perd sa qualité de reconnaissance du droit à la gratuité dès qu'elle n'est plus utilisée pour les besoins de la PMR.

## **2- Une portée affectée par la pratique du contrôle automatisé de la durée de stationnement**

Depuis l'entrée en vigueur du stationnement payant en 2018, de nombreuses communes ont développé le contrôle automatisé de la durée de stationnement<sup>29</sup>. Ce contrôle se fonde sur l'usage d'un système de lecture automatique de plaques d'immatriculation (LAPI). Ces LAPI sont des caméras montées sur des véhicules qui circulent dans les zones de stationnement payant en lisant les plaques d'immatriculation des véhicules stationnés. Une fois scannées, le système étant relié aux bases de données des horodateurs, un lien est établi entre la plaque et les redevances de stationnement acquittées au moment du passage. Si la plaque identifiée ne figure pas dans la base de données, un FPS est émis.

Une problématique se dégage de cette pratique. Le stationnement payant n'est pas applicable aux titulaires de cartes de stationnement. Les PMR ne sont, par principe, pas tenues de s'enregistrer sur un horodateur puisqu'elles n'ont pas à payer la redevance. Elles ont la seule obligation d'apposer leur carte sur le pare-brise du véhicule pour justifier de leur droit à la gratuité. Les LAPI se fondent sur la seule lecture des plaques d'immatriculation, ce qui ne permet pas de déterminer si le véhicule est utilisé par, ou pour, une PMR puisque le seul moyen de le savoir est par la constatation de l'existence d'une carte de stationnement. Comme vu précédemment, la carte est liée à la personne, pas au véhicule. De plus, la technologie des LAPI ne permet, en l'état actuel de la technologie, de constater ou non la présence d'une carte. Dès lors, le LAPI émet des FPS à l'encontre des titulaires de cartes de stationnement, indépendamment de l'apposition ou non de la carte.

Pour l'instant, seul un agent peut constater la présence d'une carte. Or, une tendance se dégage avec l'utilisation croissante des LAPI. Le nombre d'agents à pied diminue, surtout dans les collectivités ayant recours à un délégué chargé de contrôler le stationnement payant. Cela renvoie à l'enjeu financier que représente le stationnement payant pour les collectivités. L'usage d'un système automatisé est bien plus efficace et bien moins coûteux que le simple contrôle physique du stationnement, car il permet de couvrir une zone plus grande avec moins de personnel. Ce système a donc pour conséquence de malmener l'obligation d'apposition de la carte de stationnement, car le développement de ces pratiques a pour effet d'altérer la portée aussi bien de l'obligation que du principe même de gratuité du stationnement reconnu aux PMR.

---

29 Arrêté du 14 avril 2009 autorisant la mise en œuvre de traitements automatisés dans les communes ayant pour objet la recherche et la constatation des infractions pénales par leurs fonctionnaires et agents habilités, JORF, n°0128, 5 juin 2009

Toutefois, il convient de préciser que certaines communes ne mettent pas, ou plus, en œuvre ce système automatisé de contrôle. C'est le cas, notamment, du maire de la commune de Sceaux<sup>30</sup> qui a refusé d'instaurer le contrôle automatisé au motif que c'est en partie par l'existence d'un contrôle humain que la commune enregistre un taux de paiement des redevances immédiates de 80 %.

## **B - Les autres conditions réglementaires imposées par certaines collectivités**

L'article L. 2333-87 du CGCT dispose que l'autorité compétente pour instaurer le stationnement payant et ses modalités tarifaires est le conseil municipal, ou, le cas échéant, l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale. L'instauration du stationnement payant passe donc par une délibération. Tel que mentionné supra, le stationnement gratuit des PMR n'est pas dans le champ d'application du stationnement payant. Les délibérations relatives au stationnement payant ne leur sont donc pas opposables. Pour réglementer le stationnement des PMR, on revient aux pouvoirs de police du maire. Cette réglementation se fait alors par arrêté de police du maire. C'est notamment par arrêté que le maire peut limiter la durée maximale de stationnement entraînant un stationnement abusif ou la durée maximale de stationnement des PMR.

Il y a donc un cloisonnement des compétences entre le stationnement payant et le stationnement des PMR. Toutefois, l'on constate que certains actes sont parfois pris par des autorités incompétentes comme la commune de Montpellier qui a déterminé une durée maximale de stationnement pour les PMR par délibération de son conseil municipal.

Une autre difficulté relative à la réglementation locale du stationnement est que les délibérations, ou les arrêtés, sont difficilement accessibles. Pour être opposable à l'administré, l'acte réglementaire doit respecter un certain nombre de conditions, notamment, en application de l'article L. 2131-1 du CGCT, le caractère exécutoire d'un acte réglementaire pris par une autorité communale est subordonnée à sa publication ou à son affichage. Il est en réalité souvent difficile pour le juge, comme pour l'administré, d'accéder à l'acte en question puis de s'assurer qu'il a été régulièrement publié.

De plus, chaque collectivité est libre de définir le contenu de sa réglementation, dans les limites prévues par la loi. La multiplicité des réglementations locales a pour effet de générer une hétérogénéité des dispositifs et, par voie de conséquence, a pour effet de complexifier l'exercice effectif du droit à la gratuité. Cette hétérogénéité est d'autant plus marquée par les différents objectifs

---

30 Clément GROS, Stationnement : Philippe Laurent, le maire qui dit non aux « sulfateuses à PV », Le Figaro, 15 mars 2025

que peuvent poursuivre ces réglementations (1) et par les obligations locales de l'exercice du droit découlant de ces objectifs (2).

## **1- Les objectifs poursuivis par les réglementations locales**

Dans le cadre de la réglementation du stationnement gratuit des PMR, deux tendances se dégagent. La réglementation a pour objectif, soit, le contrôle de la durée maximale de stationnement (a), soit, la lutte contre la fraude (b).

### **a- Le contrôle de la durée du stationnement**

Rappelons que le CASF prévoit en son article L. 241-3 que l'autorité compétente en matière de circulation et de stationnement dispose de la faculté de limiter la durée maximale de stationnement des personnes bénéficiant de la gratuité et que cette limite ne peut pas être inférieure à 12 heures. Le contrôle de la durée du stationnement répond aux exigences d'ordre public.

Il faut pour cela que l'autorité de police soit en mesure de contrôler cette durée, donc de connaître l'heure précise de début de stationnement. Elle fixe, en outre, par arrêté à la fois la durée maximale de stationnement ainsi que les moyens de contrôler cette durée. La méthode la plus courante est donc de prévoir que la personne bénéficiant de la gratuité doit s'enregistrer sur un horodateur à l'heure de début de son stationnement en renseignant sa plaque d'immatriculation au même titre qu'un usager classique. La collectivité peut alors instaurer la prise d'un ticket spécifique, à titre gratuit, pour déclarer le début de son stationnement.

La prise de ticket à l'horodateur n'est pas le seul moyen dont dispose la collectivité. Elle peut également prévoir la prise de ticket électronique sur une application mobile ce qui peut avoir pour effet de faciliter l'enregistrement des bénéficiaires du principe de gratuité, car ils n'ont pas à se déplacer jusqu'à l'horodateur.

Toutefois, la collectivité ne peut pas mettre en place un système unique fondé sur la seule prise de ticket électronique. Un tel système créerait une rupture d'égalité entre les usagers, car aucune disposition n'impose la possession d'un appareil connecté. Cette limite s'étend à l'ensemble du stationnement payant, pas que le stationnement des PMR. Elle doit donc, en l'état actuel du droit, garantir la présence d'horodateurs situés à des distances raisonnables du lieu du stationnement pour déclarer son début de stationnement.

Cette nécessité de mettre en place des moyens de contrôler la durée du stationnement est donc le corollaire de la limitation de la durée de stationnement

dans le temps.

## **b- La lutte contre la fraude**

La lutte contre la fraude aux cartes de stationnement est un objectif affiché depuis la mise en circulation des CES par les élus locaux et les associations de personnes handicapées<sup>31</sup>. C'était également le cheval de bataille des parlementaires opposés à la gratuité du stationnement au profit des PMR qui soulignaient le fait que si la gratuité était étendue à l'ensemble des places de stationnement, cela favoriserait l'usage de carte frauduleuses.

La fraude à la carte de stationnement est effectivement une réalité, et qui ne date de l'entrée en vigueur du stationnement payant. Des parlementaires avaient dénoncé que dans certaines communes, entre 13 et 14% des automobilistes contrôlés disposaient d'une carte de stationnement et jusqu'à 90% dans certaines rues de Paris<sup>32</sup>. Or, il semble évident que la proportion de cartes en circulation est supérieure à la proportion de personnes ayant effectivement demandé une carte. L'association Handicap Positif dénonce que 2 cartes sur 3 ne sont pas valides à Paris<sup>33</sup>. De plus, la fraude peut prendre des formes diverses : création d'une fausse carte, emprunt de la carte pour un usage personnel ou encore conservation de la carte après le décès du titulaire<sup>34</sup>.

L'entrée en vigueur du stationnement payant a causé une forte hausse de la fraude à la carte de stationnement<sup>35</sup>. Cette hausse s'explique par l'intérêt financier manifeste que présente l'usage d'une carte frauduleuse, notamment dans des collectivités où le montant des FPS est de plus en plus élevé.

Certains élus ont donc décidé d'ériger la lutte contre la fraude comme objectif et cela se traduit dans la motivation des arrêtés ou dans les dispositifs qui en découlent. Par un tel objectif, ils souhaitent s'assurer qu'une personne ne disposant pas d'une carte régulièrement attribuée ne puisse profiter de la gratuité du stationnement. Cela se justifie aussi du fait que l'usage d'une fausse de carte de stationnement permet à son utilisateur de se dérober au paiement de la redevance de stationnement.

---

31 Handicap.fr, Fraude aux cartes de stationnement : un « privilège » en or, 10 décembre 2014

32 Sénat, Rapport n° 651 d'information fait au nom de la commission des finances sur le recouvrement des amendes de circulation et des forfaits de post-stationnement par MM. Thierry CARCENAC et Claude NOUGEIN, sénateurs

33 Assemblée nationale, M. De GANAY Claude, question écrite n°20338, 11 juin 2019

34 Sénat, M. MOUILLER Philippe, question écrite n° 00220, 13 juillet 2017

35 Rapport du Défenseur des Droits, *La défaillance du forfait de post-stationnement : rétablir les droits des usagers*, janvier 2020

En réponse à cette hausse de la fraude, certaines communes instaurent des moyens de contrôle du stationnement des PMR dans le but de lutter contre cette dernière. C'est le cas, notamment, de la ville de Paris qui motive son arrêté du 18 février 2021 réglementant les modalités de stationnement des personnes en situation de handicap sur la bande de stationnement payant<sup>36</sup> :

*« considérant le constat d'une utilisation grandissante de cartes de stationnement frauduleuses permettant la gratuité du stationnement depuis l'entrée en vigueur de la dépenalisation et de la décentralisation du stationnement ; considérant que la mise en place d'un référencement des personnes titulaires d'une carte de stationnement et résidentes sur Paris permet de limiter les fraudes en s'assurant préalablement de leur qualité, et facilite le contrôle ».*

Dans la pratique, la motivation de la plupart des réglementations locales porte à la fois sur un contrôle de la durée maximale de stationnement et, de manière plus implicite, sur la lutte contre la fraude. Il est assez rare que des arrêtés portent exclusivement sur la lutte contre la fraude comme pour la ville de Paris. C'est en observant les modalités de contrôle que l'on découvre la réelle intention de la collectivité.

## **2- L'encadrement local de l'exercice du droit**

Dans le cadre de l'instauration d'obligations locales de l'exercice du droit à la gratuité, la première possibilité est que la réglementation locale ne prévoit pas de limite de durée maximale du stationnement des PMR. Dans cette situation, on revient à la seule obligation d'apposition de la carte en évidence. En dehors de cette hypothèse, l'encadrement local de l'exercice du droit se fonde sur deux dispositifs différents : la prise de ticket gratuit de stationnement et le référencement. Ces deux pratiques, qui répondent chacune à un objectif pourtant différent (a), sont, en réalité, appliquées de façon associée (b).

### **a- Deux dispositifs animés par des préoccupations distinctes**

Si la réglementation locale instaure une limite à la durée de stationnement de ces personnes, la première possibilité résulte dans la prise d'un ticket spécifique permettant de connaître la date et l'heure de début de stationnement. C'est la condition la plus fréquente et la plus simple. Ce ticket doit être délivré à titre gratuit, sinon cela contreviendrait au principe de gratuité. Le ticket peut être sous forme physique sur un horodateur ou sous forme dématérialisée sur une application mobile. Or, comme indiqué précédemment, la principale limite est que s'il est possible de

<sup>36</sup> Arrêté n°2021P10845 du 18 février 2021 du maire de Paris réglementant les modalités de stationnement des personnes en situation de handicap sur la bande de stationnement payant

prévoir uniquement la prise de ticket sur un horodateur, la seule possibilité de prendre un ticket dématérialisé n'est pas autorisée, car elle romprait l'égalité entre les usagers.

La prise de ticket est le seul dispositif permettant de contrôler effectivement la durée du stationnement. En effet, le ticket de stationnement mentionne expressément l'heure d'entrée en stationnement et tout dépassement de la durée prévue peut entraîner l'émission d'un FPS.

L'autre méthode utilisée pour contrôler la durée du stationnement des PMR est le référencement. Le référencement, quant à lui, répond à un objectif de lutte contre la fraude. Dans sa mise en œuvre, l'arrêté de police prévoit que le bénéficiaire du droit à la gratuité doit enregistrer sa carte de stationnement et son véhicule dans une base de données pour une durée déterminée, le plus souvent entre 1 et 2 ans, pour justifier de son droit. Le référencement en lui-même ne permet pas de contrôler la durée du stationnement mais seulement de contrôler la validité des cartes de stationnement. Toutefois, le référencement permet de garantir que l'immatriculation du véhicule de la PMR est bien enregistrée dans la base de données des LAPI, évitant ainsi la mise à la charge d'un FPS à une personne bénéficiant de la gratuité du stationnement. Ces pratiques ont été dénoncées par le défenseur des droits dans son rapport *La défaillance du forfait de post-stationnement : rétablir l'usager dans ses droits*<sup>37</sup>. Il alerte, notamment, sur la nécessité de maintenir la présence d'agents de contrôle à pied pour contrôler les cartes frauduleuses et ne pas se fonder uniquement sur le contrôle automatisé. Il recommande également aux collectivités de former leurs agents en charge du contrôle du stationnement sur l'identification des cartes et la détection de la fraude. De telles mesures, pour être efficaces, doivent s'accompagner d'une présence accrue des agents à pied pour contrôler les cartes. Or, dans la pratique, la tendance est plutôt à leur réduction.

### **b- Deux modèles réels le plus souvent proposés alternativement à l'usager**

Dans la pratique, l'encadrement du stationnement des PMR passe par une combinaison de ces deux méthodes. Certaines communes optent pour un système d'application combinée de la prise de ticket et du référencement quand d'autres prévoient un système alternatif.

Pour ce qui est du système combiné, le principe est de prévoir la prise d'un ticket gratuit pour déclarer son début de stationnement et cela même en cas de référencement car, comme mentionné précédemment, le référencement ne permet pas à lui seul de contrôler la durée du stationnement. Un tel système permet à la collectivité de répondre aux deux objectifs précédents : de contrôler la durée du

<sup>37</sup> Rapport du Défenseur des Droits, *La défaillance du forfait de post-stationnement : rétablir les droits des usagers*, janvier 2020

stationnement, et donc le respect de la durée maximale instaurée, ainsi que de contrôler la carte de stationnement de l'utilisateur pour s'assurer de l'absence de fraude.

Pour ce qui est du système alternatif, le principe est de prévoir la faculté pour la PMR de, soit, prendre un ticket gratuit à l'horodateur, soit, s'enregistrer dans la base de données communale. Le référencement a alors pour effet de dispenser la PMR de prendre un ticket. Or, si elle ne prend pas de ticket, elle ne déclare pas l'heure de début de son stationnement. La conséquence est qu'il est impossible de contrôler le respect de la durée maximale de stationnement prévue par arrêté pour les personnes référencées. Dans ce cas, une inégalité entre les titulaires du droit à la gratuité se crée. D'un côté, ceux qui prennent un ticket voient leur durée de stationnement contrôlée alors que ceux qui se référencent ne peuvent pas se voir la limite maximale de stationnement prévue opposée.

A titre d'exemple, la ville de Marseille a établi un tel système par un arrêté du 7 octobre 2019<sup>38</sup> :

*Article 2 : « Un statut spécifique « PMR » est créé pour les personnes en situation de handicap titulaires de la carte européenne de stationnement ou de la carte mobilité inclusion comportant la mention « stationnement pour personnes handicapées » en cours de validité ».*

*Article 3 : « La gratuité du stationnement dans les zones payantes est octroyée aux personnes de statut « PMR » **dans la limite de 24 heures**, durée maximale de stationnement autorisée sur le même emplacement en voirie. »*

*Article 4 :*

*4-1 Cas général : « **Afin de bénéficier de la gratuité du stationnement**, un usager « PMR » ou accompagnant d'un usager « PMR » **doit déclarer le début de son stationnement soit via l'horodateur en saisissant l'immatriculation de son véhicule soit via le système de paiement dématérialisé**. A cette occasion, il doit déclarer son statut « PMR ». La carte européenne de stationnement originale ou la carte mobilité inclusion comportant la mention « stationnement pour personnes handicapées » originale doit être également mise en évidence derrière le pare-brise ».*

*4-2 Cas abonnement PMR : « Le principe consiste à **délivrer un statut et un droit « PMR » avec abonnement spécifique de stationnement dédié aux véhicules de moins de 3,5 tonnes pour les personnes handicapées afin de***

---

38 Arrêté n°P1901255 du 7 octobre 2019 réglementant les conditions spécifiques d'utilisation des zones de stationnement payant sur les voies de la commune de Marseille pour les personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement

*faciliter leur mobilité au quotidien. Pour en bénéficier, l'usager devra effectuer les démarches auprès du délégataire de service public de stationnement de la Ville de Marseille selon les modalités spécifiées en annexe ».*

Par de telles dispositions, l'abonné n'a pas à déclarer le début de son stationnement quand le non-abonné doit prendre un ticket. L'un verra sa durée de stationnement contrôlée quand l'autre non.

Ce système alternatif est utilisé par d'autres communes telles que Lille qui prévoit expressément que les PMR résidant dans Lille n'ont pas à déclarer le début de leur stationnement ou Paris qui prévoit la faculté de, soit, prendre un ticket gratuit, soit, se référencer pour être dispensé de prendre un ticket.

\*

La consécration d'un droit à la gratuité du stationnement reconnu au profit des PMR n'allait pas de soi. La loi du 18 mars 2015 a marqué un grand pas en avant vers l'inclusion des personnes à mobilité réduite à la vie de la cité au travers de la facilitation de l'exercice de leur liberté d'aller et venir, un principe à valeur constitutionnelle<sup>39</sup>. Rappelons l'importance de ce principe de gratuité. Les PMR sont des personnes ayant des difficultés à se déplacer seules, elles sont donc dans une situation défavorisée par rapport aux autres. Elles bénéficient pourtant des mêmes droits. Le droit à se stationner est le pendant logique de la liberté de circulation, elle-même corollaire de la liberté d'aller et venir. D'où la nécessité de s'assurer que ces personnes puissent stationner, au même titre que les autres, en prenant en considération leurs difficultés. Néanmoins, l'encadrement de l'exercice de ce droit par les réglementations locales vient rendre parfois plus difficile l'exercice effectif de ce droit et aboutit à l'émission de FPS infondés à l'encontre de personnes bénéficiant de la gratuité. Ces personnes se trouvent alors lésées dans leurs droits. À terme, l'émission de multiples FPS infondés peut aussi placer ces personnes dans une situation financière particulièrement difficile car, du fait de leur situation, les PMR sont un public économiquement vulnérable<sup>40</sup>.

Lorsque le redevable du FPS se trouve au stade de l'AP, durant la phase amiable, s'il souhaite le contester, il doit, en premier lieu, saisir la collectivité d'un recours administratif préalable obligatoire (RAPO). Ces dispositions sont prévues à l'article L. 2333-87 du CGCT. C'est ce que l'on nomme la phase pré-contentieuse. Le rôle du RAPO est de servir de filtre avant de saisir la juridiction et de ne pas la surcharger de requêtes qui auraient pu être réglées au stade amiable par la collectivité. En 2020, les services de la ville de Paris ont enregistré 73 154 RAPO,

---

39 Conseil constitutionnel, décision n°79-107 DC, 12 juillet 1979, JO, 13 juillet 1979

40 DREES, *Le niveau de vie des personnes handicapées : des différences marquées selon les limitations*, n°1003, mars 2017

soit 1,7 % du total de FPS émis sur la même période, dont 43 230 ont été admis<sup>41</sup>. En 2024, la commune de Levallois-Perret a émis 36 553 FPS dont 1 723 ont fait l'objet d'un RAPO, soit 4,7 % du total de FPS émis. Sur ces 1 723 RAPO, 673 ont été déposés au motif que le redevable du FPS bénéficiait de la gratuité du stationnement reconnu aux PMR. Tous ont été admis par la collectivité<sup>42</sup>. Le RAPO peut, à première vue, présenter un certain intérêt.

Toutefois, la portée du RAPO est à relativiser. D'une part, seule une infime part des FPS émis font l'objet de RAPO (1,7 % à Paris). D'autre part, une part particulièrement importante des requêtes introduites devant le TSP sont au stade du TE. Or, l'article L. 2333-87 du CGCT dispose que :

*« Le titre exécutoire émis en cas d'impayé peut également faire l'objet d'un recours devant ce tribunal. Il se substitue alors à l'avis de paiement du forfait de post-stationnement impayé. »*

Dès lors, l'exercice d'un RAPO n'est plus une condition de recevabilité de la requête lorsque celle-ci porte sur la contestation du TE. Dans les faits, en 2024, le TSP a enregistré 178 960 requêtes, dont 142 546 portaient sur une contestation du TE intégral ou de la majoration qui en découle, soit près de 80 % du nombre total de requêtes. Concernant les requêtes des PMR, la juridiction a enregistré la même année 23 283 requêtes, dont 18 226 portent sur la contestation du TE, soit 78 % du nombre total de requêtes. Pour reprendre l'exemple de la ville de Paris, 12 708 requêtes introduites par des PMR concernent Paris. Sur ce total, 8 289 requêtes sont au stade du TE.

Ainsi, le RAPO ne joue pas pleinement le rôle de filtre qui lui a été attribué. Compte tenu de la multiplication des LAPI et, par suite, de la hausse de la fréquence des contrôles qui en découle, la conséquence est une inflation constante du contentieux, notamment celui relatif au stationnement gratuit des PMR. Le titulaire du droit doit donc avoir la possibilité de revendiquer ce droit devant un juge. Il revient alors au juge du stationnement payant, éclairé par la jurisprudence des juridictions supérieures, de garantir l'exercice d'un recours juridictionnel effectif.

---

41 Délibération 2021 DVD 88, Communication sur le bilan annuel des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO) formulés au titre du contrôle du stationnement payant durant l'année 2020, 2 novembre 2021

42 Ville de Levallois-Perret, Recours administratifs préalables obligatoires (RAPO) formulés au titre du contrôle de stationnement payant, Rapport annuel 2024

## **Chapitre 2 - La revendication en justice du droit à la gratuité du stationnement**

---

Les conditions d'exercice supplémentaires imposées par certaines réglementations locales ont pour conséquence que nombre de FPS sont émis à tort à l'encontre de personnes bénéficiant de la gratuité du stationnement. Le FPS est alors une redevance indûment mise à la charge d'une personne hors du champ du stationnement payant. Il fait naître un différend entre l'administration et l'administré par la création d'une dette matérialisée par une décision administrative. Cette décision administrative est un acte pouvant faire l'objet d'un recours devant une juridiction administrative mais, dans le cas du FPS, une juridiction spécialisée. Le tribunal du stationnement est la seule juridiction compétente pour connaître des litiges relatifs aux FPS. L'office du juge du TSP est un office de plein contentieux objectif en ce que, d'une part, le juge vient substituer sa décision à celle de l'administration, notamment en prononçant la décharge de l'obligation de payer et, d'autre part, en ce que le juge va constater, ou non, le bien fondé du FPS, s'il a été pris conformément à la loi, ou non. Par la décharge de l'obligation de payer, le juge va libérer le redevable de sa dette.

Dans le cas du stationnement des PMR, le bénéficiaire de la gratuité peut avoir des FPS mis à sa charge, parfois infondés. Il est alors tout à fait normal qu'il puisse se prévaloir de son droit devant un juge au titre du droit au recours pour demander au juge de le rétablir dans ses droits. Dès lors, les juges des juridictions supérieures, ainsi que le juge du fond, ont établi une jurisprudence dont l'objectif est de donner toute son effectivité au droit à la gratuité (Section 1). De plus, le tribunal du stationnement payant, en sa qualité de juridiction de premier et dernier ressort, a revu son organisation juridictionnelle depuis sa création afin d'améliorer le traitement des requêtes et, notamment, celles des PMR (Section 2).

### **Section 1 - Une jurisprudence visant à donner toute son effectivité au droit à la gratuité**

Le contentieux administratif du stationnement payant est très récent, il ne date que du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Le droit à la gratuité du stationnement l'est également, il ne date que de 2015. Par conséquent, le contentieux administratif relatif au stationnement gratuit des PMR n'a que 7 ans d'existence. Il est en pleine construction. Dans le cadre de la construction de ce contentieux, les juges des juridictions supérieures ont déterminé les conditions de recevabilité, comme de fond, qui vont caractériser ce contentieux spécifique (I). Quant au juge du fond, il a construit progressivement sa jurisprudence autour d'un principe de bienveillance eu égard au public concerné (II).

## **I- Les jurisprudences des juridictions supérieures**

Les juridictions supérieures ont eu un rôle majeur dans l'élaboration du contentieux du stationnement payant, notamment celui relatif au stationnement des PMR. La première avancée ayant affecté significativement le contentieux réside dans la jurisprudence du conseil constitutionnel qui a garanti l'ouverture du prétoire à tous et surtout les requérants économiquement vulnérables, donc une large part des PMR (A). La deuxième avancée réside dans la jurisprudence du Conseil d'État qui a défini des règles de fond essentielles à la résolution du contentieux du stationnement des PMR (B).

### **A - Quant à la recevabilité : l'ouverture du prétoire aux requérants économiquement vulnérables par le Conseil constitutionnel**

Dans un premier temps, la saisine du juge était conditionnée par la loi au paiement préalable de la redevance. Le requérant devait apporter la preuve de l'acquiescement de cette dernière sinon sa requête était irrecevable (1). Dans un deuxième temps, le Conseil constitutionnel est intervenu en 2020 et a déclaré cette disposition comme inconstitutionnelle, ce qui a eu pour effet de faciliter l'accès au juge des personnes les plus vulnérables économiquement, ce qui est le cas, le plus souvent, des PMR (2).

#### **1- Le recevabilité de la saisine du juge conditionnée au paiement préalable du FPS**

La loi MAPTAM du 27 janvier 2014 prévoyait que la saisine de la commission du contentieux du stationnement<sup>43</sup> était conditionnée au paiement préalable de la redevance et de son éventuelle majoration si un TE a été émis sous peine d'irrecevabilité de la requête. Ces dispositions étaient codifiées à l'article L. 2333-87-5 depuis une ordonnance du 9 avril 2015<sup>44</sup>.

Cette condition de recevabilité avait un impact dissuasif pour le requérant, *a fortiori* dû à une confusion entre le FPS et l'amende pénale. Il ressort d'un certain nombre de requêtes, y compris quelques-unes actuelles, que les requérants regardaient les FPS comme des amendes pénales et que, par conséquent, le paiement de la redevance valait reconnaissance des faits en matière pénale avec l'article A37-9 du Code de procédure pénale qui dispose que :

---

43 Le tribunal du stationnement payant était nommé commission du contentieux du stationnement jusqu'au 31 décembre 2024

44 Ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, JORF n°0084, 10 avril 2015

« (...) 2. Le paiement de l'amende forfaitaire entraîne reconnaissance de la réalité de l'infraction (...). ».

Or, le FPS n'est pas une infraction mais une redevance. Le FPS est par nature administratif et non pénal.

De plus, l'obligation de paiement préalable rendait difficile l'accès au juge aux individus ayant reçu plusieurs FPS. Une telle situation était d'autant plus prononcée pour les PMR qui sont un public économiquement défavorisé. Le fait de devoir s'acquitter du FPS avant de saisir le juge rendait donc impossible pour certaines catégories de personnes l'accès au prétoire.

## **2- La déclaration d'inconstitutionnalité de cette condition de recevabilité**

Le 11 juin 2020, le Conseil constitutionnel s'est vu transmettre par le Conseil d'État une question prioritaire de constitutionnalité (QPC) portant sur la conformité aux droits et libertés garantis par la constitution de l'article L. 2333-87-5 du CGCT. Par une décision QPC du 9 septembre 2020<sup>45</sup>, le Conseil a déclaré ce dernier contraire à la constitution au motif que de telles dispositions méconnaissaient le droit au recours juridictionnel effectif consacré implicitement par l'article 16 de la déclaration des droits de l'Homme et du citoyen de 1789<sup>46</sup>. Le Conseil relève que si le législateur a entendu prévenir les recours dilatoires dans un contentieux de masse de nature exclusivement pécuniaire, en ne prévoyant aucune exception au paiement préalable à la saisine du juge, il a méconnu le droit au recours juridictionnel effectif en ce que cette obligation prive certains justiciables d'accès au juge.

Pour les PMR bénéficiant de la gratuité du stationnement, l'inconstitutionnalité de ces dispositions a marqué une avancée majeure dans leur revendication en justice de leurs droits. D'une part, leur situation de personnes, en règle générale, économiquement défavorisées les privait d'accès au juge en ce que les PMR font souvent l'objet de FPS en séries, avec des montants totaux pouvant s'élever à plusieurs centaines, voire milliers, d'euros. D'autre part, il serait impensable, pour une personne se situant hors du champ d'application du stationnement payant, de devoir s'acquitter d'une redevance qu'on ne peut pas lui exiger en premier lieu afin qu'elle puisse en demander la décharge.

Par cette décision du 9 septembre 2020, l'accès au prétoire a été largement facilité pour l'ensemble du public, tout particulièrement les PMR. Dès lors, à compter de cette date, le tribunal du stationnement payant, au même titre que les collectivités lors des RAPO, n'exige plus la preuve du paiement du FPS, et de la majoration le cas échéant, pour contester le bien fondé de la redevance.

45 QPC n°2020-855, 9 septembre 2020, JORF n° 0221, 10 septembre 2020

46 Voir annexe 3 pour la décision, p. 69

Toutefois, si le Conseil constitutionnel a déclaré l'obligation du paiement préalable de redevance avant la saisine du juge, une proposition de loi avait été déposée le 17 janvier 2023 portant sur le contentieux du stationnement payant<sup>47</sup>. Cette proposition tirait des conclusions sur les observations faites par le Conseil constitutionnel en 2020 et proposait, en outre, de réintroduire la condition de recevabilité découlant du paiement préalable mais, cette fois-ci, avec des tempéraments, notamment la non-application de cette condition aux requérants justifiant de la possession d'une carte de stationnement. De plus, la simple introduction d'une requête répondant aux exigences de recevabilité aurait pour effet de suspendre le délai de 3 mois prévus pour l'émission d'un TE ainsi que toute possibilité d'action en recouvrement si le TE est déjà émis. De telles dispositions auraient permis de compenser les délais de traitement des requêtes et de s'assurer de ne pas aggraver la situation financière du requérant.

Néanmoins, cette proposition de loi n'a pas été plus loin et n'a jamais vu le jour. Elle n'en révèle pas moins une tentative d'un éventuel retour de la condition de paiement préalable du FPS en tant que condition de recevabilité, mais non opposée aux PMR bénéficiant de la gratuité du stationnement.

## **B - Quant au fond : la jurisprudence du Conseil d'État, la consécration d'une approche réaliste et finaliste**

Les principales conditions de fond permettant, à bon droit, de demander et d'obtenir la décharge de l'obligation de payer un FPS indûment émis à l'encontre d'une personne bénéficiant de la gratuité du stationnement ont été posées par le Conseil d'État. Deux décisions rendues le même jour ont permis de clarifier les conditions d'exercice et de revendication du droit à la gratuité. Ces deux décisions ont eu pour effet, d'une part, de neutraliser l'obligation d'apposition de la carte prévue par voie réglementaire (1) et, d'autre part, de poser les conditions du contrôle par les collectivités de la limitation de la durée maximale de stationnement gratuit prévue par voie réglementaire (2).

### **1- La neutralisation de l'obligation d'apposer la carte**

Rappelons qu'il résulte des dispositions de l'article R. 241-17 du CASF que les titulaires d'une carte de stationnement ont l'obligation, pour permettre le contrôle du stationnement par les agents, d'apposer en évidence cette dernière sur le pare-brise du véhicule qu'ils utilisent. À première vue, cette obligation semble conditionner l'exercice du droit à la gratuité. Toutefois, par une décision du 24 mars 2021,

---

47 Proposition de loi n° 736 relative au contentieux du stationnement payant, enregistrée à la présidence de l'Assemblée nationale le 17 janvier 2023

commune de Tours<sup>48</sup>, le Conseil d'État est venu neutraliser cette obligation en considérant que cette disposition ne constitue pas un obstacle à ce que la PMR puisse se prévaloir de son droit à la gratuité devant le juge malgré le défaut d'apposition de la carte au moment du stationnement<sup>49</sup>.

Par cette décision, le Conseil d'État a confirmé le jugement rendu par la commission du contentieux du stationnement payant qui, le 27 décembre 2018, a déchargé la partie requérante de l'obligation de payer la somme mise à sa charge par la commune de Tours au motif que le défaut d'apposition de la carte de stationnement, au moment du stationnement, ne prive pas le titulaire de la faculté de se prévaloir de son droit *a posteriori*. Le Conseil précise que :

**« (...) le droit à la gratuité du stationnement voulu par le législateur découle, non de l'apposition, prévue par voie réglementaire, de la carte de stationnement pour personnes handicapées ou de la carte mobilité inclusion avec mention « stationnement pour personnes handicapées » derrière le pare-brise du véhicule, mais, de ce qu'à la date du stationnement, la personne qui conduit le véhicule est effectivement titulaire d'une telle carte ou apporte des éléments justifiant l'avoir utilisée pour les besoins d'une personne qui en est effectivement titulaire. (...) ».**

Le Conseil d'État se fonde donc sur l'esprit de la loi tel que l'a conçu le législateur en 2015 pour rappeler que le droit à la gratuité est un droit subjectif, il est attaché à la personne qui en bénéficie. De ce fait, la carte de stationnement ne fait que manifester matériellement l'existence de ce droit et, en aucun cas, ne conditionne l'existence réelle du droit à la gratuité. Le juge garantit alors une plus grande effectivité du droit en assurant le respect de l'esprit ayant mené à la création de ce dernier.

De plus, par cette affirmation, le Conseil d'État renvoie les dispositions de l'article R. 241-17 du CASF à leur fonction première, celle du contrôle de l'existence du droit au moment des faits. En effet, l'existence du droit est continue durant la période de validité de la carte. La carte de stationnement, en tant que telle, n'a pour objectif que la manifestation de l'existence de ce dernier. Dès lors, l'obligation d'apposition n'a, comme l'article l'indique, que pour objectif de permettre un contrôle facilité par les agents habilités à constater les infractions à la réglementation de la circulation et du stationnement. Elle n'a donc pas vocation à subordonner l'exercice du droit à la gratuité du stationnement à l'apposition de la carte. Le Conseil d'État affirme donc la faculté pour le bénéficiaire du droit à la gratuité de se prévaloir de ce droit postérieurement à son stationnement du fait que, même si la carte n'était pas apposée, la PMR était effectivement dans le droit de stationner gratuitement.

---

48 Conseil d'État, 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> chambres réunies, 24 mars 2021, commune de Tours, n° 428742, mentionné aux tables du recueil Lebon

49 Voir annexe 4 pour la décision, p.71

## **2- Les conditions d'opposabilité de la limitation de la durée maximale de stationnement prévue par voie réglementaire**

L'article L. 241-3 du CASF dispose que les titulaires de cartes de stationnement bénéficient du stationnement à titre gratuit et sans limitation de la durée sur tous les emplacements ouverts au public. Il ajoute que l'autorité locale compétente en matière de stationnement peut, au titre de ses pouvoirs de police, imposer une durée maximale de stationnement. Cette dernière ne peut pas être inférieure à 12 heures. Le Conseil d'État, par une décision du 24 mars 2021, ville de Marseille<sup>50</sup>, a précisé les modalités de mise en œuvre du contrôle de la durée maximale de stationnement des PMR<sup>51</sup>.

Par cette décision, le Conseil d'État précise que :

*« (...) Dans le cas où l'autorité compétente a fixé une durée maximale de stationnement gratuit et aux fins d'assurer le respect de cette réglementation, cette même autorité peut imposer aux personnes qui sont titulaires de la carte de stationnement (...), ou aux tierces personnes les accompagnant, d'établir l'heure du début de leur stationnement par un dispositif mis à leur disposition, dont la mise en place doit être prévue par voie réglementaire. A cette fin, elle peut notamment leur imposer l'apposition derrière le pare-brise du véhicule utilisé pour le déplacement de la personne handicapée, d'une vignette de stationnement délivrée à titre gratuit, ou l'enregistrement, à titre gratuit, du numéro de la plaque d'immatriculation sur un horodateur ou sur une application mobile de paiement de la redevance de stationnement. (...) »*

En d'autres termes, le Conseil affirme, d'une part, qu'au même titre que la limite de la durée maximale du stationnement gratuit, les moyens de contrôle de la durée du stationnement des PMR peuvent être prévus par arrêté. D'autre part, il ajoute que l'instauration d'une obligation de prendre un ticket gratuit à un horodateur est un moyen répondant à l'objectif de contrôle de la durée de stationnement gratuit, comme mentionné supra, car il permet de connaître l'heure de début de stationnement. On peut également tirer de cette décision que, lorsqu'une collectivité prévoit une durée maximale de stationnement gratuit, pour que les obligations qui en découlent soient opposables, il faut que ces obligations aient pour but de contrôler effectivement la durée maximale de stationnement.

Préalablement aux décisions du Conseil d'État puis à la lumière de ces dernières, le TSP a construit une jurisprudence, qui peut être qualifiée « d'accueillante » dans le sens où la finalité de cette dernière est également de garantir une pleine effectivité du droit à la gratuité.

---

50 Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, 24 mars 2021, Ville de Marseille, n° 431132, mentionné aux tables du recueil Lebon

51 Voir annexe 5 pour la décision, p. 73

## **II- La construction d'une jurisprudence accueillante par le TSP**

Le juge du TSP, en sa qualité de juge du fond, est confronté à une abondance de contentieux du stationnement des PMR. Les conditions de recevabilité d'une requête devant le TSP sont mentionnées dans le CGCT aux articles L. 2333-87 et suivants. Ces conditions de recevabilité sont les mêmes pour toutes les requêtes portant sur la contestation du bien-fondé d'un FPS, y compris celles des PMR, car elles sont indépendantes du moyen invoqué. C'est sur le fond que le TSP a dégagé une jurisprudence accueillante avec pour fondation une mise en système des jurisprudences commune de Tours et ville de Marseille. En analysant la jurisprudence du TSP relative aux PMR, deux tendances se dégagent. D'une part, le juge considère comme inopposables les réglementations locales n'ayant pas pour but de contrôler de la durée maximale de stationnement, c'est là la conséquence de la logique ville de Marseille (A). D'autre part, il retient une approche extensive du bénéficiaire du droit à la gratuité, c'est là la conséquence de la logique commune de Tours (B).

### **A - L'inopposabilité des réglementations n'ayant pas pour but de contrôler la durée maximale de stationnement**

L'arrêt du 24 mars 2021, ville de Marseille, rendu par le Conseil d'État affirme que la réglementation locale encadrant la limite maximale de stationnement des PMR doit permettre le contrôle de la durée du stationnement en établissant l'heure de début de stationnement. Le TSP, à la lumière de cette décision, a bâti une jurisprudence fondée sur l'inopposabilité des réglementations locales n'ayant pas pour but de contrôler effectivement la durée maximale de stationnement. On revient à la dualité de systèmes mentionnée précédemment. Une réglementation construite autour d'un système combiné de prise de ticket en début de stationnement et de référencement mais dont le référencement ne dispense pas de prise de ticket est une réglementation qui sera regardée comme opposable, car, en tout état de cause, pour bénéficier de la gratuité, la PMR devra déclarer l'heure de début de son stationnement. La collectivité pourra alors effectivement déterminer si la PMR a respecté, ou non, la durée maximale de stationnement qu'elle a prévu.

L'autre hypothèse concerne les systèmes de contrôle alternatifs dans lesquels la collectivité prévoit, par voie réglementaire, la faculté soit de déclarer son début de stationnement par la prise de ticket, soit de procéder à un référencement dispensant de déclarer l'heure de début de stationnement. Dans cette hypothèse, le TSP considère que la réglementation n'est pas opposable au motif qu'elle n'a ni pour but ni pour effet de contrôler systématiquement la durée du stationnement. Tel est le cas de la réglementation de la ville de Paris concernant le stationnement des PMR<sup>52</sup> qui,

---

52 Arrêté n° 2021 P 10845 du maire de Paris du 18 février 2021

dans un objectif de lutte contre la fraude, dispose que :

*« (...) considérant qu'il y a lieu de permettre aux personnes titulaires d'une carte de stationnement de disposer d'un **système alternatif à celui du référencement** ; (...) [les titulaires d'une carte de stationnement] doivent **s'inscrire dans l'un ou l'autre des deux dispositifs** listés ci-dessous :*

- ***bénéficiaire du référencement du véhicule** dans une base de données numérique, accessible aux usagers résidant à Paris (...)* ;
- ***être titulaire d'un ticket dématérialisé de stationnement**, désigné sous l'appellation ticket « HANDI », accessible gratuitement sur horodateur ou par service dématérialisé.(...) »*

Au regard de ces dispositions, le TSP a considéré, par une décision du 7 mai 2024<sup>53</sup>, qu'elles sont inopposables dès lors que :

*« (...) **Ne prévoyant ainsi aucune obligation systématique de déclaration de l'heure de début de stationnement**, le dispositif instauré par cet arrêté, dont au demeurant les motifs ne mentionnent qu'un objectif de lutte contre l'utilisation de cartes de stationnement frauduleuses, **n'a ni pour objet ni pour effet de permettre le contrôle de la durée maximale de stationnement.** (...) »*

Par ce jugement<sup>54</sup>, le tribunal rappelle les conditions d'opposabilité issues de la décision ville de Marseille du Conseil d'État. Il rappelle que si l'arrêté poursuit un objectif de lutte contre l'utilisation de fausses cartes de stationnement pour personnes handicapées, le dispositif réglementaire institué par ce dernier, en ce qu'il ne prévoit pas la déclaration systématique de chaque début de stationnement mais autorise également les titulaires résidant à Paris à se borner à référencer leur véhicule *a priori* dans une base de données numériques, indépendamment de toute situation individualisable de stationnement, il ne permet pas de connaître systématiquement l'heure de début de stationnement de leur titulaire, et par suite de contrôler d'éventuels dépassements de la durée maximale de stationnement autorisée de 24 heures. Dès lors, la méconnaissance de cette réglementation n'a pas pour effet de priver le titulaire d'une telle carte de la possibilité d'apporter la preuve ultérieurement, notamment devant la juridiction, de son droit à la gratuité du stationnement.

Une situation similaire se rencontre dans la réglementation de la commune de Lille issue de l'arrêté du 16 décembre 2019<sup>55</sup>. Par cet arrêté, le maire de Lille a créé deux régimes distincts de stationnement des PMR. Dans un premier temps, la PMR ne résidant pas dans Lille a l'obligation de déclarer le début de son stationnement

53 CCSP, formation plénière, 7 mai 2024, Mme X c/ ville de Paris, n° 21103653

54 Voir annexe 6 pour la décision, p. 75

55 Arrêté n° 15324 du 16 décembre 2019 portant règlement du stationnement payant

sur une application mobile ou sur le site internet correspondant. Ce stationnement est limité à une durée maximale de 12 heures consécutives. Dans un deuxième temps, la PMR ayant son domicile principal à Lille, Lomme ou Hellemmes peut bénéficier d'un référencement. L'arrêté mentionne que :

**« Cette démarche permet de ne pas avoir à déclarer le début de son stationnement dans la limite de la durée de validité de la carte et pour un maximum de deux ans. »**

Dans la même logique, le TSP considère que cette réglementation n'est pas opposable dès lors que :

**« Il résulte toutefois des dispositions susmentionnées de l'arrêté du 16 décembre 2019, qu'elles imposent aux titulaires de la carte mobilité inclusion mention « stationnement pour personnes handicapées », soit, s'ils ont leur domicile à Lille, Lomme ou Hellemmes, d'enregistrer préalablement leur véhicule principal sur une base de données référentielle pour une durée de validité de deux ans, les dispensant alors de déclarer le début de chacune de leurs périodes de stationnement, soit, sinon, de déclarer, sur application de paiement mobile agréée ou sur site internet correspondant, le début de chaque stationnement ainsi que le numéro d'immatriculation de leur véhicule et celui de leur carte mobilité inclusion. Ne prévoyant ainsi aucune obligation systématique de déclaration de l'heure de début de stationnement, le dispositif institué par le titre 6 de cet arrêté (intitulé Dispositions relatives aux titulaires de la carte mobilité inclusion mention « stationnement pour personnes handicapées »), qui au demeurant subordonne la gratuité du stationnement des personnes à mobilité réduite résidant hors de ces trois communes à la possibilité d'accéder à des services internet mobiles, n'a ni pour objet ni pour effet de permettre le contrôle de la durée maximale de stationnement. »<sup>56</sup>**

Par ces décisions, le juge du TSP rappelle que seuls les arrêtés ayant pour but de contrôler effectivement la durée maximale de stationnement peuvent être opposables aux PMR bénéficiant de la gratuité du stationnement.

## **B - Une conception extensive du bénéfice du droit à la gratuité**

Le TSP, dans la lignée de la jurisprudence du Conseil d'État et dans la continuité de l'esprit de la loi de 2015, a adopté une conception extensive du bénéfice du droit à la gratuité. Cette conception est fondée, notamment, sur l'argumentation du Conseil d'État sous la décision commune de Tours du 24 mars 2021 dans laquelle le Conseil rappelle que :

**« (...) le droit à la gratuité (...) découle de ce qu'à la date du stationnement du stationnement, la personne qui conduit le véhicule est effectivement titulaire**

56 CCSP, 9 décembre 2024, M. X c/ commune de Lille, n°24022712

*d'une telle carte ou apporte des éléments justifiant l'avoir utilisé pour les besoins d'une personne qui en est effectivement titulaire. »*

D'une part, le juge du TSP a une appréciation large de la preuve de l'existence du droit au moment du stationnement. S'il est préférable que le requérant adresse dans sa requête une CMI-S ou une CES recto-verso, rien ne fait obstacle à ce qu'il justifie de son droit à la gratuité par présentation d'un autre document de même valeur probante prouvant l'existence du droit au moment des faits. Tel est le cas, notamment, de la présentation d'une attestation de la MDPH<sup>57</sup>. Les attestations de la MDPH ont le même effet que la carte de stationnement devant le juge, car les courriers délivrés par la MDPH mentionnent les dates de début et de fin de droit. Ces courriers sont d'autant plus utiles dans les premiers temps de l'attribution du droit. En effet, entre le moment où le droit à la gratuité est accordé par la MDPH et le moment où le bénéficiaire reçoit sa carte, un délai durant lequel la PMR est titulaire du droit mais ne peut pas en attester lors du stationnement se crée. Par conséquent, le juge reconnaît l'attestation comme élément de preuve suffisant justifiant de l'existence du droit au moment des faits. Cela permet de garantir l'effectivité du droit, car dans cette situation, la PMR est bel et bien en droit de se prévaloir du droit à la gratuité puisqu'il lui a effectivement été attribué. Il en va de même pour les personnes morales présentant une attestation délivrée par la préfecture<sup>58</sup>.

D'autre part, le TSP a adopté une position accueillante concernant l'usage de la carte par le titulaire ou pour les besoins de ce dernier. La juridiction a regroupé ces deux possibilités autour de la notion plus générale d'« utilisateur du véhicule ». La notion d'utilisateur du véhicule permet notamment de manifester un lien, en tout état de cause, entre la carte et celui qui l'utilise qu'il soit titulaire de la carte ou accompagnant<sup>59</sup>. De plus, la qualité d'accompagnant est appréciée extensivement par le juge du fond. Elle est présumée lorsque les liens de parenté entre le titulaire de la carte et l'accompagnant sont manifestes. Le juge s'appuie alors sur un faisceau d'indices pour déterminer l'intensité de ces liens<sup>60</sup>.

Si la ligne jurisprudentielle adoptée par le TSP se montre accueillante, c'est parce que le régime de la preuve est fondé sur la preuve objective. Le requérant justifie, ou non, qu'au moment des faits, un droit à la gratuité du stationnement lui a été reconnu par une décision de l'administration et que cette dernière lui a remis un document permettant d'attester de l'existence de ce droit. S'il n'en justifie pas, il ne peut pas prétendre, par des arguments subjectifs, obtenir la décharge de l'obligation de payer la somme mise à sa charge par le FPS.

Dans un deuxième temps, en raison de ce régime de la preuve objective, le requérant bénéficie d'une présomption de bonne foi, et cela pour plusieurs raisons.

57 CCSP, 3 février 2023, Mme X c/ commune de Saint-Maur-des-Fosses, n° 21002176

58 CCSP, 19 décembre 2024, Société Lutèce Duo Services c/ Ville de Paris, n° 22001297

59 TSP, 12 janvier 2025, Mme X c/ commune de Montreuil, n° 20020139

60 TSP, 15 mai 2025, M. X c/ commune d'Aubervilliers, n° 22068590

D'une part, ce que le requérant allègue dans ses écritures et ses productions sera vérifié par l'instruction, notamment la matérialité du droit qu'il revendique. D'autre part, la partie défenderesse peut toujours apporter la preuve que dans les faits, la partie requérante ne bénéficiait pas de la gratuité, par exemple, au motif que la carte est frauduleuse. Concernant le supposé caractère frauduleux de la carte, il n'appartient pas au juge du stationnement payant de s'en emparer, sauf si la fraude est manifeste. Il méconnaîtrait son office s'il instruisait en ce sens<sup>61</sup>. La seule faculté dont il dispose concernant la fraude est de rejeter une requête dont la carte versée au dossier serait manifestement frauduleuse et ce caractère manifestement frauduleux est particulièrement restrictif. Il faut que la fraude soit évidente et sans équivoque et, en tout état de cause, la fraude constatée par le TSP n'ira pas plus loin que le rejet des conclusions au fond.

Nous venons de voir que la jurisprudence, aussi bien des juridictions suprêmes que du TSP, a pour but de rétablir l'effectivité du droit à la gratuité du stationnement tel qu'il a été pensé par le législateur en 2015. Toutefois, au-delà de la jurisprudence, l'organisation juridictionnelle du TSP a été revue afin d'améliorer le traitement des requêtes introduites par les PMR.

---

61 La fraude ne se présume pas

## **Section 2 - Une organisation juridictionnelle revue aux fins d'améliorer le traitement des requêtes des PMR**

Le TSP est une juridiction administrative spécialisée caractérisée par un contentieux de masse et il fait face à une augmentation constante de son volume de requêtes. En 2019, 120 485 requêtes ont été enregistrées. Par rapport à 2019, en 2024, la juridiction a connu une augmentation de 67,3 % du nombre de requêtes avec 178 960 requêtes enregistrées, dont 23 283 concernent des requêtes introduites par des PMR. Elles représentent donc 13 % des entrées en 2024. La même année, le tribunal a enregistré 114 070 sorties juridictionnelles, dont 24 457 concernent les requêtes introduites par les PMR, représentant ainsi 21,4 % des sorties juridictionnelles totales. La part relative, en entrées et sorties respectivement, témoigne de l'effort fait pour ce public par la juridiction.

Face à ces enjeux, aussi bien en termes de volume contentieux que de sensibilité du sujet au regard du public visé, le TSP s'est inscrit dans une démarche de recherche d'une réponse de meilleure qualité pour ce public vulnérable et souvent défavorisé (I). De plus, le juge du stationnement payant a développé une instruction plus active dans un but de recherche de la vérité et donc d'effectivité du droit à la gratuité (II).

### **I- La recherche d'une réponse de meilleure qualité pour un public vulnérable et souvent défavorisé**

D'une part, les PMR constituent un public que l'on peut qualifier de vulnérable dans le sens où, par leurs difficultés à se déplacer et à exécuter des tâches quotidiennes, l'exercice d'un recours contentieux peut se révéler être un véritable parcours ardu. D'autre part, les PMR sont un public souvent défavorisé par rapport à d'autres requérants, notamment d'un point de vue économique. Un rapport de la DREES de mars 2017<sup>62</sup> a établi que :

*« En 2010, le niveau de vie médian des personnes handicapées de 15 à 64 ans s'élève à 18 500 euros, soit 2000 euros de moins que celui des personnes sans handicap. Cet écart s'avère d'autant plus important que la limitation est sévère. Le niveau de vie médian des personnes ayant une limitation sévère est de 16 800 euros. »*

Par ces difficultés économiques, l'émission à tort de FPS, parfois en séries du fait du contrôle automatisé du stationnement, constitue une réelle charge supplémentaire pesant sur les PMR bénéficiant pourtant du stationnement gratuit. De plus, le recours devant le TSP n'étant pas suspensif et la recevabilité de la requête

---

62 DREES, Études et résultats, *Le niveau de vie des personnes handicapées : des différences marquées selon les limitations*, mars 2017, n° 1003

n'étant plus conditionnée par le paiement préalable du FPS, la collectivité peut poursuivre le recouvrement de la créance par un avertissement de titre exécutoire, puis par des saisies administratives à tiers détenteur. Il est donc particulièrement important pour la juridiction de tendre vers une plus grande célérité pour limiter ces effets. Dès lors, des objectifs prenant en compte l'importance de traiter efficacement les requêtes des PMR ont été déterminés (A) et ont été concrétisés par une révision de l'organisation juridictionnelle (B).

### **A - La détermination d'objectifs prenant en compte l'importance d'un traitement efficace des requêtes PMR**

Aux débuts de la juridiction, le TSP n'avait pas prévu de mesures spécifiques pour le traitement des requêtes PMR. Elles étaient réparties entre les différents cabinets et les différents magistrats. Un premier événement a marqué une prise en considération de la spécificité des requêtes des PMR. Il s'agit du colloque organisé par la CCSP en date du 23 juin 2022<sup>63</sup> adressé, notamment, à l'attention des collectivités territoriales pour leur exposer les enjeux du stationnement payant. Au cours de ce colloque, une partie était réservée à la présentation des particularités du droit à la gratuité du stationnement et des conséquences à en tirer dans l'encadrement du stationnement gratuit reconnu aux PMR.

La deuxième étape ayant marqué un changement de paradigme dans le traitement des requêtes des PMR est l'arrivée de la présidente Fabienne Billet-Ydier en septembre 2022. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, elle a déterminé une politique interne fondée sur 4 objectifs pour la juridiction parmi lesquels :

- réduire les délais de traitement et de communication des requêtes complètes ;
- mieux identifier les requêtes pouvant être traitées rapidement, qu'elles aillent au rejet ou à la décharge ;
- recentrer l'instruction pour mieux utiliser l'acquiescement aux faits ;
- simplifier les relations avec l'utilisateur et améliorer le service rendu.

En parallèle, elle a érigé la question des requêtes des PMR en enjeu majeur de la juridiction. Une telle décision découle des composantes qui ont été exposées tout au long de ce mémoire. Le législateur a reconnu un droit à la gratuité du stationnement pour les PMR. Toutefois, les conditions d'exercice de ce droit affectent l'effectivité de ce dernier, générant de fait du contentieux. Il revient alors au juge de rendre son effectivité au droit aussi bien sur le plan juridique que juridictionnel. Pour répondre à ces objectifs, l'organisation juridictionnelle a été repensée.

---

63 CCSP, Le droit du stationnement payant, 23 juin 2022

## **B - Une organisation juridictionnelle répondant à la recherche d'effectivité du droit à la gratuité**

Pour répondre à ces objectifs, l'organisation de la juridiction a été modifiée. D'une part, des schémas de circuits courts des requêtes ont été établis. Le but est d'orienter les requêtes en fonction des moyens et des pièces fournies vers les bons services pour favoriser un traitement rapide de la requête. Tel est le cas des requêtes des PMR. Lorsqu'elles parviennent au service d'orientation des requêtes, les agents renseignent tous les éléments pertinents pour identifier la requête à travers les moyens soulevés.

Un autre moyen de répondre à ces objectifs a été de créer des pôles spécialisés. Comme mentionné supra, à l'origine, la CCSP était composée de cabinets classiques et chacun traitait tout type de requête. L'intérêt était donc de créer des cabinets spéciaux dans lesquels des agents spécialisés sur certaines thématiques sont affectés. Cela permet, d'une part, de pratiquer une veille juridique sur certaines questions pour assurer une mise à jour régulière des connaissances. D'autre part, par l'affectation d'agents spécialisés, le traitement des requêtes doit être plus rapide.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, deux pôles ont été créés : le pôle CMI-Majoration et le pôle Séries. Concernant le pôle CMI-Majoration, il est composé de 6 agents et d'un chef de section spécialisés autour des thématiques de moyens portant sur la gratuité du stationnement au profit des PMR et sur la contestation de la majoration du FPS. Lorsque les requêtes sont identifiées comme contenant un moyen PMR ou AP non-reçu, elles sont immédiatement orientées vers ce pôle, créant ainsi un circuit court pour ce type de requêtes.

Concernant le pôle Séries, il est composé de 5 agents et d'un chef de section spécialisé sur le traitement des séries de requêtes. Le terme « séries » est à entendre au sens interne du tribunal. Pour le TSP, une série est un regroupement de requêtes, à partir de 2, introduites par le même requérant. Le but est de les rassembler pour assurer un traitement homogène et cohérent du même requérant. Le pôle Séries a pour mission de traiter les séries supérieures à 10 requêtes. Celles-ci portent parfois sur des séries de requêtes introduites par des PMR du fait, notamment, du contrôle automatisé du stationnement. L'intérêt de confier ce type de requêtes au pôle Séries est que les agents affectés sont formés à l'analyse de masse pour garantir un traitement plus rapide d'un volume important de requêtes.

Le dernier moyen conçu pour répondre efficacement aux objectifs fixés est l'élaboration de maquettes de décisions, ou d'ordonnances, accélérant ainsi nettement le délai de traitement d'une requête. Ces maquettes sont divisées en fonction des différents moyens invoqués par la partie requérante et en fonction de la

solution qui sera adoptée par le juge. Chaque maquette contient alors les éléments de formalisme d'une décision de justice administrative comme l'en-tête, la majeure et une mineure type. Cette méthode s'inscrit parfaitement dans le contexte d'un contentieux de masse où il devient beaucoup plus difficile de rendre des décisions « sur-mesure » comme dans une juridiction administrative ordinaire. Chaque maquette est conçue au regard des hypothèses les plus fréquentes pour réduire le temps nécessaire à la rédaction.

Cette démarche s'inscrit également dans une optique d'homogénéisation des décisions rendues, car chaque cabinet ou pôle dispose des mêmes modèles comme bases de projets de décision. Toutefois, ces maquettes constituent des « standards », elles ne sont pas intangibles et permettent largement une adaptation pour les cas d'espèces particuliers.

L'organisation fonctionnelle de la juridiction a été revue pour répondre aux enjeux relatifs aux requêtes des PMR. En parallèle, la pratique de l'instruction a été construite pour être de plus en plus active.

## **II- La pratique d'une instruction plus active**

Aux termes de l'article R. 2333-120-43 du CGCT :

*« Le tribunal peut prescrire toute mesure d'instruction qu'il juge utile »*

Il y a donc un réel enjeu pour le tribunal du stationnement payant de développer une instruction plus active par des mesures qui ont pour objectif de donner toute son effectivité à ce pouvoir qui a été reconnu au juge (A) sans pour autant favoriser une partie au détriment de l'autre (B).

### **A - L'objectif de donner toute son effectivité au pouvoir d'instruction du juge**

Le TSP a construit un ensemble de mesures d'instruction ayant pour finalité la connaissance de la réalité des faits d'espèce. Le juge a alors un rôle actif par lequel il invite les parties à produire l'ensemble des pièces utiles à la compréhension du cas présenté. Ces mesures sont particulièrement utiles du fait que le requérant n'est pas nécessairement juriste de formation et ne maîtrise pas les conditions d'exercice d'une requête devant une juridiction. Les mesures d'instruction permettent donc de donner une chance au requérant de rectifier son erreur. L'instruction a une place d'autant plus importante dans le cadre des requêtes introduites par les PMR, car tout le raisonnement du juge se fonde, une fois les conditions de recevabilité remplies, sur la réalité de l'existence du droit au moment de l'émission du FPS en litige.

Ces mesures prennent la forme de courriers de greffe adressés à la partie visée par la mesure. Elles ne portent pas sur des pièces obligatoires car, dans ce cas, ce sont des demandes de régularisation qui entraînent renonciation à action si le requérant ne répond pas dans le délai imparti, ou postérieurement à ce délai, ou s'il ne fournit pas les pièces demandées. Dans le cas de la mesure d'instruction, un délai de réponse est mentionné à titre indicatif mais n'entraîne pas d'effet.

Parmi ces mesures d'instruction, on retrouve la demande de pièces lisibles et complètes. La demande de pièces lisibles et complètes intervient lorsque le requérant verse au dossier des copies illisibles des documents ou des copies partielles. Tel est le cas de la copie d'une carte de stationnement qui ne permet de lire les mentions qu'elle comporte ou la seule copie recto de la même carte. Le document en tant que tel n'est pas utilisable par le juge mais le requérant apporte la preuve qu'il existe et qu'il souhaite l'utiliser. Le juge vient simplement demander une correction de l'erreur faite par le requérant.

La seconde mesure est la demande de pièces annoncées. Celle-ci intervient lorsque, dans le formulaire Cerfa, le requérant mentionne dans la rubrique « Liste des pièces à joindre à la requête » qu'il a l'intention d'utiliser un document, une CMI par exemple, mais ne fournit pas la copie dans le dossier. Le juge vient offrir la possibilité de rectifier cette carence du fait qu'elle a pu résulter d'une inattention de la part du requérant ou bien d'une erreur, aussi bien informatique que postale.

La troisième mesure est une innovation issue du décret du 5 juillet 2024<sup>64</sup> et mentionnée à l'article R. 2333-120-39 ter :

*« Le juge, lorsqu'il statue par une décision unique sur plusieurs requêtes mettant en présence des parties identiques et donnant à juger une question similaire, peut fonder sa décision sur une pièce produite dans un seul des dossiers ainsi joints dès lors qu'il a préalablement soumis au débat contradictoire cette production dans chacune des instances visées. Cette communication peut également prendre la forme d'un courrier unique adressé préalablement aux parties, les informant de l'utilisation de cette pièce dans les instances qu'il énumère. Ce courrier est adressé dans le cadre de l'instance dont est issue ladite pièce et communiqué, le cas échéant, au Conseil d'État en cas de pourvoi. »*

Cette faculté qu'a le juge de pouvoir dupliquer une pièce dans les autres requêtes du même requérant contre la même collectivité permet de fonder toutes ses décisions sur les mêmes informations. Dans le cas des PMR, si le requérant introduit 10 requêtes contre la même collectivité mais ne communique sa carte de stationnement que dans une seule, au lieu de rejeter 9 requêtes comme étant

---

64 Décret n°2024-733 du 5 juillet 2024 relatif au tribunal et au contentieux du stationnement payant, JORF n°0160, 7 juillet 2024

infondées, alors qu'il bénéficiait bien du droit à la gratuité dans les 10 cas, une décharge de l'obligation de payer sera prononcée pour l'ensemble des requêtes. Cette mesure s'inscrit parfaitement dans l'objectif de donner sa pleine et entière effectivité au droit à la gratuité, car par cette mesure, le juge du TSP vient rétablir la matérialité des faits sur la base de preuves dont il dispose et qui concernent les mêmes parties.

Avant mai 2025, lorsque le TSP était saisi d'une requête introduite par une PMR, le juge exigeait la production d'une CMI-S ou de tout autre document de même valeur probante d'office. Si une telle pièce était produite avec la requête et que la requête était recevable, cette dernière allait à l'instruction avec une mise au contradictoire. Si le requérant fournissait une autre carte mobilité inclusion ou aucune carte à l'appui de sa requête, elle était rejetée par ordonnance comme manifestement infondée.

Pour rendre l'instruction encore plus active et aller au bout des conséquences tirées de la décision commune de Tours de 2021, depuis mai 2025, sous la présidence de M. Yann Livenais, le TSP a, d'une part, exclu du champ du manifestement infondé les moyens tirés du bénéfice de la gratuité du stationnement et, d'autre part, déterminé l'ensemble des hypothèses dans lesquelles une mesure d'instruction doit être faite concernant les requêtes introduites par des PMR. Désormais, la seule hypothèse où aucune mesure d'instruction n'est faite est lorsque le requérant produit une copie de la CMI-S en cours de validité à la date d'émission du FPS. Si le requérant soutient dans ses écritures qu'il est handicapé et qu'il ne fournit soit aucune carte, s'il produit une CMI invalidité ou priorité, s'il produit une CMI-S expirée au moment de l'émission du FPS ou s'il produit tout document justifiant de son handicap, une mesure d'instruction demandant la production d'une CMI-S valide au moment des faits ou de tout document probant sera faite. La bonne foi du requérant est présumée. La mesure d'instruction permet donc au requérant de prouver qu'il disposait bien du droit à la gratuité au moment de son stationnement. La mesure vient alors lever le doute sur l'existence du droit à la gratuité.

## **B - Une instruction impartiale, garantissant l'égalité des armes entre les parties**

L'un serait tenté, au regard de ces mesures, de s'interroger sur l'égalité des armes entre les parties lors de l'usage de telles mesures. L'intégralité de ces mesures d'instruction sont à la destination du requérant pour lui éviter un rejet au motif que sa requête est infondée. Une telle affirmation ferait pencher la balance vers le requérant au détriment de la collectivité défenderesse. Toutefois, il n'en est rien, et il convient de dissiper tout doute par l'exposition des raisons et des effets de ces mesures.

Cette instruction vient au contraire garantir l'égalité des armes. Par principe, le

requérant bénéficie d'une présomption de bonne foi. Il n'a pas de raison de mentir sur sa situation devant le juge s'il n'est pas en mesure de le justifier. Cette justification passe alors par la mesure d'instruction. Le juge du fond se fonde sur la preuve objective et si le requérant apporte un début de preuve, comme le recto de la carte de stationnement, il y a de fortes chances qu'il ait également le verso permettant ainsi de justifier pleinement de son droit à la gratuité. Par la mesure d'instruction, le juge vient alors offrir au requérant un droit à l'erreur, une sorte de « seconde chance », tout en s'assurant de disposer de l'entièreté des éléments du cas d'espèce pour, *in fine*, juger en toute objectivité.

Dans les faits, d'une part, le juge ne fait pas le recours à la place du requérant. Il ne peut que l'inviter à préciser sa demande. S'il ne répond pas à la mesure, ou incorrectement, le requérant s'expose à un rejet, car sa requête sera considérée comme infondée, du fait qu'il n'apporte pas la preuve suffisante de l'existence de son droit à la gratuité. Sa négligence sera, en quelque sorte, « sanctionnée ». D'autre part, dans la continuité de la présomption de bonne foi, si la carte de stationnement est en vigueur au moment des faits, elle l'est, c'est un fait objectif. Lors du recours, le requérant ne peut pas générer ce droit *ex-post* par, notamment, la création d'un faux. Ainsi, la mesure ne sert qu'à inviter le requérant à faire part de tous les éléments dont il dispose pour justifier sa demande. De même, si ce dernier présente une CMI invalidité ou priorité, qui ne permet pas de bénéficier de la gratuité, le juge peut l'inviter à produire une CMI « stationnement pour personnes handicapées » sans rompre avec l'égalité des armes. Si le requérant la possède, il pourra la joindre aux pièces du dossier. La collectivité ne sera pas lésée, car elle n'aurait pas dû émettre un FPS en premier lieu. S'il ne la possède pas, en tout état de cause, la collectivité ne supportera pas de charge supplémentaire puisqu'elle aura émis le FPS à bon droit.

\*

En conclusion, la consécration d'un droit à la gratuité du stationnement des PMR met en exergue deux pôles en tension : le droit dans son principe, et l'exercice de ce droit. D'un côté, le droit à la gratuité répond à une volonté législative récente de faciliter les déplacements des PMR pour simplifier leur quotidien et leur participation à la vie de la cité. C'est un droit, par essence, simple dans son principe. De l'autre côté, l'exercice du droit à la gratuité est le point générant des difficultés d'effectivité du droit, notamment par l'exercice du contrôle du stationnement gratuit par les collectivités. Ces dernières usent de méthodes de contrôle peu adaptées au stationnement gratuit des PMR générant la mise à la charge de FPS aux PMR ou à leurs accompagnants. Ces FPS peuvent être émis en nombre important, car le contrôle automatisé du stationnement permet d'augmenter la fréquence du contrôle sans, pour autant, prendre en considération les personnes bénéficiant de la gratuité

du stationnement. Cela génère une situation économique et morale défavorable pour les personnes concernées. Ces dernières peuvent cependant faire valoir leur droit à la gratuité, dans une moindre mesure, auprès des collectivités mais surtout devant le juge du TSP. Les différentes juridictions sont intervenues pour rendre au droit à la gratuité la plus grande effectivité possible par la construction d'une jurisprudence réaliste et finaliste. De son côté, le TSP s'est inscrit dans une démarche de réorganisation structurelle pour répondre au mieux aux enjeux gravitant autour du stationnement payant, notamment la question du stationnement gratuit des PMR.

La question du stationnement gratuit des PMR et, notamment, du grand nombre de FPS émis à tort à l'encontre de ces personnes peut être mis en lien avec un enjeu nouveau pour la juridiction, celui du contentieux indemnitaire. En effet, comme démontré précédemment, les PMR constituent un public généralement économiquement défavorisé. La mise à la charge d'un nombre important de FPS leur fait supporter un préjudice aussi bien financier que moral. Elles peuvent donc être intéressées par obtenir réparation de ces différents préjudices. Par une décision du 20 février 2019<sup>65</sup>, le Conseil d'État a reconnu au TSP un bloc de compétence en matière indemnitaire. Il a affirmé que :

*« la décision par laquelle l'administration refuse de faire droit à une demande préalablement formée devant elle tendant à **la réparation du préjudice subi à raison de l'édition de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement et, le cas échéant, du titre exécutoire émis**, doit être regardée comme une décision individuelle relative au forfait de post-stationnement au sens des dispositions citées au point 2 de l'article L. 2333-87-2 du code général des collectivités territoriales. **Il en résulte que des conclusions tendant à la réparation de ce préjudice, qui ne sont recevables qu'après intervention d'une telle décision, relèvent de la compétence de la commission du contentieux du stationnement payant.** »*

Sans plus de précisions de la part du Conseil d'État, il revient au TSP de bâtir une jurisprudence sur la question des recours indemnitaires qui peut porter, notamment, sur ceux introduits par les PMR bénéficiant de la gratuité du stationnement. Une telle question mériterait de faire l'objet d'un mémoire à part entière.

---

65 Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, Mme A épouse B c/ Ville de Paris, n° 422499, mentionnée aux tables du recueil Lebon

## Conclusion de l'alternance

---

« Je viendrai te voir quand je devrai faire sauter mes PV » est la phrase que j'ai le plus entendu de la part de mes fréquentations depuis que je suis entré en fonction au TSP en septembre 2024 dans le cadre de mon alternance. Derrière cette légèreté apparente, mon alternance m'a permis de me rendre compte d'une méconnaissance évidente de ce contentieux très spécifique qu'est le contentieux administratif du stationnement payant. Cela s'explique par le phénomène général de confusion entre l'amende pénale et la décentralisation et la dépénalisation du stationnement payant de 2018.

Au-delà de cette idée, la pratique du contentieux administratif du stationnement est porteur de plusieurs enjeux importants. D'une part, le contentieux relatif au FPS est important pour les requérants, car il affecte directement leur vie quotidienne au travers du paiement de ces redevances et des saisies qui en découlent parfois. Il a donc un impact financier, parfois significatif, à l'échelle individuelle. La question des délais de traitement des requêtes constitue un enjeu majeur que les dirigeants du TSP, aussi bien sous la présidence de Madame Billet-Ydier que celle de Monsieur Livenais, prennent à bras-le-corps, par la recherche constante de nouvelles méthodes d'organisation pour rendre une justice de plus en plus rapide et de meilleure qualité. D'autre part, le contentieux du stationnement payant est particulièrement complexe par essence. La première complexité est due au volume croissant de requêtes. La deuxième est due à la nature du FPS. Le FPS est une créance publique dont le cycle de vie est difficile à appréhender. Pourtant, de cette nature découle toute la logique d'un jugement du TSP.

D'un point de vue plus personnel, mon alternance m'a permis de mettre en perspective ma première approche des juridictions administratives issue de mon stage au tribunal administratif de Limoges en M1 et l'expérience d'une juridiction administrative spécialisée au TSP en M2. Les conditions de jugement sont tout à fait différentes malgré le fait que ces deux types de juridictions répondent l'un comme l'autre à un objectif commun, celui de la bonne administration de la justice. Cela est évidemment dû aux enjeux mentionnés précédemment.

Le TSP s'est montré être une structure très accueillante. Tout au long de mon alternance, j'ai pu solliciter mes collègues et les présidents et vice-présidents sur les différentes questions que j'avais en lien avec l'exercice de mes fonctions d'assistant du contentieux. J'ai bénéficié d'un encadrement sérieux, aussi bien sur le plan professionnel qu'étudiant<sup>66</sup>. Cet encadrement était d'autant plus important que, pour pratiquer ce contentieux, il a fallu que je reconsidère une partie de mes connaissances de contentieux administratif. En effet, ne serait-ce que pour les

---

66 Sur la préparation du mémoire

questions de recevabilité, les délais de recours ne sont pas les mêmes qu'en droit commun, les textes utilisables non plus.

La conclusion de mon alternance est que, d'une part, l'alternance est, selon moi, un tremplin particulièrement utile pour l'entrée dans la vie active. Lors du M2, chaque étudiant se trouve dans une période charnière de son parcours et des inquiétudes naissent naturellement. La pratique de l'alternance permet alors de débiter en sortie d'études avec une première expérience qui peut s'avérer cruciale en début de carrière. D'autre part, cette alternance au sein du TSP m'a permis d'acquérir de nouvelles connaissances aussi bien théoriques, par la pratique du contentieux administratif, que pratiques, par l'observation de l'organisation et de la conduite de politiques internes à la structure. La principale difficulté de l'alternance est, par mon expérience, le fait de basculer de la faculté à la structure d'accueil toutes les semaines. C'est une gymnastique intellectuelle particulière à adopter, mais elle se dissipe au fil du temps et disparaît une fois l'entrée en temps complet dans la structure d'accueil.

## Sommaire

Remerciements.....	3
Droits d'auteurs.....	4
Abréviations.....	5
Table des matières.....	6
Introduction.....	7
Chapitre 1 - La gratuité du stationnement des PMR : un principe légalement reconnu, des conditions d'exercice localement réglementées.....	11
Section 1 - L'institution par le législateur de la gratuité du stationnement au profit des PMR.....	11
I- L'affirmation du principe de la gratuité.....	11
A - L'institution récente du stationnement gratuit pour les PMR.....	11
1- Institution récente par la loi.....	12
a- Jusqu'à 2015.....	12
b- La loi de 2015.....	13
2- Des expériences locales plus favorables.....	14
a- Avant 2015.....	14
b- Après 2015.....	15
B - La matérialisation du droit à la gratuité.....	16
II- L'étendue du bénéfice de la gratuité.....	18
A - Validité du droit.....	18
1- La substance matérielle du droit.....	19
a- La validité du droit conditionnée par la qualité de la personne véhiculée.....	19
b- Un droit subjectif et personnel.....	19
2- L'étendue temporelle du droit.....	20
a- La durée de validité de la carte.....	20
b- L'entrée en vigueur effective du droit.....	20
B - L'étendue de l'exercice.....	21
1- La volonté illusoire de consacrer un principe de gratuité sans limitation de la durée.....	21
2- Tout stationnement est par nature momentané.....	21
a- La durée maximale de stationnement limitée par les textes.....	21
b- La limitation de la durée maximale du stationnement : un pouvoir de police administrative générale.....	23
Section 2 - Les conditions pour bénéficier de la gratuité.....	25
I- L'attribution du droit à la gratuité.....	25
A - La CMI-S, seule carte de stationnement pouvant être attribuée aujourd'hui.....	25
B - Les conditions d'attribution de la CMI-S.....	26
II- L'exercice du droit au stationnement gratuit.....	27
A - L'obligation réglementaire d'apposition de la carte, prévue par décret.....	27
1- L'apposition de la carte en évidence.....	27
2- Une portée affectée par la pratique du contrôle automatisé de la durée de stationnement.....	28
B - Les autres conditions réglementaires imposées par certaines collectivités.....	29
1- Les objectifs poursuivis par les réglementations locales.....	30
a- Le contrôle de la durée du stationnement.....	30
b- La lutte contre la fraude.....	31
2- L'encadrement local de l'exercice du droit.....	32
a- Deux dispositifs animés par des préoccupations distinctes.....	32
b- Deux modèles réels le plus souvent proposés alternativement à l'utilisateur.....	33

Chapitre 2 - La revendication en justice du droit à la gratuité du stationnement.....	37
Section 1 - Une jurisprudence visant à donner toute son effectivité au droit à la gratuité..	37
I- Les jurisprudences des juridictions supérieures.....	38
A - Quant à la recevabilité : l'ouverture du prétoire aux requérants économiquement vulnérables par le Conseil constitutionnel.....	38
1- Le recevabilité de la saisine du juge conditionnée au paiement préalable du FPS.....	38
2- La déclaration d'inconstitutionnalité de cette condition de recevabilité.....	39
B - Quant au fond : la jurisprudence du Conseil d'État, la consécration d'une approche réaliste et finaliste.....	40
1- La neutralisation de l'obligation d'apposer la carte.....	40
2- Les conditions d'opposabilité de la limitation de la durée maximale de stationnement prévue par voie réglementaire.....	42
II- La construction d'une jurisprudence accueillante par le TSP.....	43
A - L'inopposabilité des réglementations n'ayant pas pour but de contrôler la durée maximale de stationnement.....	43
B - Une conception extensive du bénéfice du droit à la gratuité.....	45
Section 2 - Une organisation juridictionnelle revue aux fins d'améliorer le traitement des requêtes des PMR.....	48
I- La recherche d'une réponse de meilleure qualité pour un public vulnérable et souvent défavorisé.....	48
A - La détermination d'objectifs prenant en compte l'importance d'un traitement efficace des requêtes PMR.....	49
B - Une organisation juridictionnelle répondant à la recherche d'effectivité du droit à la gratuité.....	50
II- La pratique d'une instruction plus active.....	51
A - L'objectif de donner toute son effectivité au pouvoir d'instruction du juge.....	51
B - Une instruction impartiale, garantissant l'égalité des armes entre les parties.....	53
Conclusion de l'alternance.....	56
Références bibliographiques.....	60
Annexes.....	64
Annexe 1. Organigramme simplifié du TSP.....	65
Annexe 2. Plan de classement du Conseil d'État relatif à la police.....	66
Annexe 3 : QPC n°2020-855, 9 septembre 2020, JORF n° 0221, 10 septembre 2020.....	69
Annexe 4 : Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, 24 mars 2021, commune de Tours, n° 428742, mentionné aux tables du recueil Lebon.....	71
Annexe 5 : Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, 24 mars 2021, Ville de Marseille, n° 431132, mentionné aux tables du recueil Lebon.....	73
Annexe 6 : CCSP, formation plénière, 7 mai 2024, Mme X c/ ville de Paris, n° 21103653 75	

## Références bibliographiques

---

### Codes

Code général des collectivités territoriales

Code de la route

Code de l'action sociale et des familles

### Ouvrages

Pierre BON, « Police municipale : circulation et stationnement des véhicules », chapitre 1, in : *Encyclopédie des collectivités locales*, Dalloz, 2020, folio n° 2255

### Colloques

CCSP, Le droit du stationnement payant, 23 juin 2022

### Rapports

DREES, Le handicap en chiffres, édition 2024

Assemblée nationale, rapport n° 2378, Mme Annie LE HOUEROU, députée, fait au nom de la commission des affaires sociales sur la proposition de loi, adoptée par le Sénat, visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement, 2014

Sénat, rapport n° 191, M. KERDRAON Ronan, sénateur, fait au nom de la commission des affaires sociales sur la proposition de loi de M. Didier GUILLAUME et plusieurs de ses collègues, 4 décembre 2013

Sénat, Rapport n° 651 d'information fait au nom de la commission des finances sur le recouvrement des amendes de circulation et des forfaits de post-stationnement par MM. Thierry CARCENAC et Claude NOUGEIN, sénateurs

Rapport du Défenseur des Droits, *La défaillance du forfait de post-stationnement : rétablir les droits des usagers*, janvier 2020

DREES, Études et résultats, *Le niveau de vie des personnes handicapées : des différences marquées selon les limitations*, mars 2017, n° 1003

Ville de Levallois-Perret, Recours administratifs préalables obligatoires (RAPO) formulés au titre du contrôle de stationnement payant, Rapport annuel 2024

### Questions parlementaires

Sénat, M. MINETTI Louis, question écrite n°19574, 23 janvier 1992

Assemblée nationale, M. De GANAY Claude, question écrite n°20338, 11 juin 2019

Sénat, M. MOUILLER Philippe, question écrite n° 00220, 13 juillet 2017

## **Sites Internet**

Handicap.fr, Fraude aux cartes de stationnement : un « privilège » en or, 10 décembre 2014  
Disponible sur : < <https://informations.handicap.fr/a-carte-stationnement-invalidite-7372.php>  
> (consulté le 04/06/2025)

## **Articles**

Clément GROS, Stationnement : Philippe Laurent, le maire qui dit non aux « sulfateuses à PV », Le Figaro, 15 mars 2025

## **Droit de l'Union européenne :**

Conseil de l'Union européenne, 98/376/CE : recommandation du conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapées

## **Lois**

Loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées, JORF, 1<sup>er</sup> juillet 1975

Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et liens vers les décrets d'application, JORF n°36, 12 février 2005

Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, JORF n°0023, 28 janvier 2014

Loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, JORF n°0235, 8 octobre 2016

Loi n° 2015-300 du 18 mars 2015 visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement, JORF, n°0066, 19 mars 2015

## **Propositions de loi**

Proposition de loi n° 736 relative au contentieux du stationnement payant, enregistrée à la présidence de l'Assemblée nationale le 17 janvier 2023

## **Règlement**

Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes appartenant à certaines personnes publiques et à adapter les services de transport public pour faciliter les déplacements des personnes handicapées, JORF, 16 décembre 1978

Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, JORF n°297, 23 décembre 2006

Décret n°2024-733 du 5 juillet 2024 relatif au tribunal et au contentieux du stationnement payant, JORF n°0160, 7 juillet 2024

Décret n° 2005-1766 du 30 décembre 2005 fixant les conditions d'attribution et d'utilisation de la carte de stationnement pour personnes handicapées et modifiant le code de l'action sociale et des familles (partie réglementaire), JORF n°304, 31 décembre 2005

Décret n° 2016-1849 du 23 décembre 2016 relatif à la carte mobilité inclusion pris en application de l'article 107 de la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique et en application de l'article 2 de la loi n° 93-1419 du 31 décembre 1993 relative à l'Imprimerie nationale, JORF n°0300, 27 décembre 2016

Ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, JORF n°0084, 10 avril 2015

Arrêté du 14 avril 2009 autorisant la mise en œuvre de traitements automatisés dans les communes ayant pour objet la recherche et la constatation des infractions pénales par leurs fonctionnaires et agents habilités, JORF, n°0128, 5 juin 2009

Délibération 2021 DVD 88, Communication sur le bilan annuel des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO) formulés au titre du contrôle du stationnement payant durant l'année 2020, 2 novembre 2021

Arrêté NL/MSA du 20 décembre 2017 du maire d'Ivry-sur-Seine précisant les mesures définitives du stationnement payant

Arrêté n° 936 du 22 décembre 2017 du maire de Levallois-Perret

Arrêté n°2021P10845 du 18 février 2021 du maire de Paris réglementant les modalités de stationnement des personnes en situation de handicap sur la bande de stationnement payant

Arrêté n°P1901255 du 7 octobre 2019 réglementant les conditions spécifiques d'utilisation des zones de stationnement payant sur les voies de la commune de Marseille pour les personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement

Arrêté n° 2021 P 10845 du maire de Paris du 18 février 2021

Arrêté n° 15324 du 16 décembre 2019 portant règlement du stationnement payant

## **Jurisprudence**

Conseil constitutionnel, décision n°79-104 DC du 23 mai 1979, JO, 25 mai 1979

Conseil constitutionnel, décision n°79-107 DC, 12 juillet 1979, JO, 13 juillet 1979

QPC n°2020-855, 9 septembre 2020, JORF n° 0221, 10 septembre 2020

Cour de cassation, chambre criminelle, 18 mars 1992, pourvoi n° 91-84.552

Conseil d'État, section, 10 mai 1974, Denoyez et Chorques, n° 88032, publié au recueil Lebon

Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, 24 mars 2021, commune de Tours, n° 428742, mentionné aux tables du recueil Lebon

Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, 24 mars 2021, Ville de Marseille, n° 431132, mentionné aux tables du recueil Lebon

Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, Mme A épouse B c/ Ville de Paris,

n° 422499, mentionnée aux tables du recueil Lebon

Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, 30 avril 2024, M. B c/ Ville de Paris, n° 473813, inédit au Lebon

CCSP, formation plénière, 7 mai 2024, Mme X c/ ville de Paris, n° 21103653

CCSP, 9 décembre 2024, M. X c/ commune de Lille, n°24022712

CCSP, 3 février 2023, Mme X c/ commune de Saint-Maur-des-Fosses, n° 21002176

CCSP, 19 décembre 2024, Société Lutèce Duo Services c/ Ville de Paris, n° 22001297

TSP, 12 janvier 2025, Mme X c/ commune de Montreuil, n° 20020139

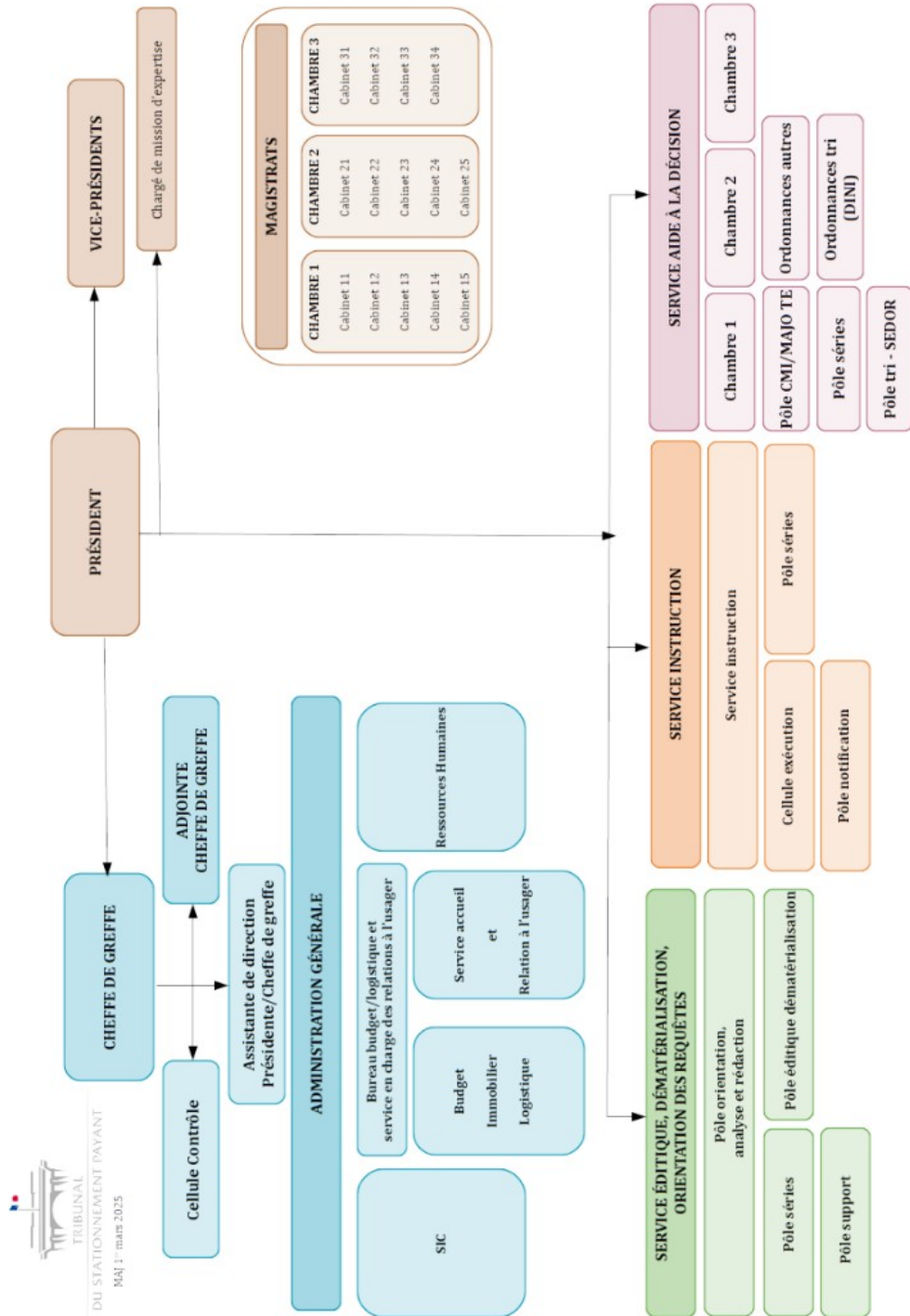
TSP, 15 mai 2025, M. X c/ commune d'Aubervilliers, n° 22068590

## Annexes

Annexe 1. Organigramme simplifié du TSP.....	65
Annexe 2. Plan de classement du Conseil d'État relatif à la police.....	66
Annexe 3 : QPC n°2020-855, 9 septembre 2020, JORF n° 0221, 10 septembre 2020.....	69
Annexe 4 : Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, 24 mars 2021, commune de Tours, n° 428742, mentionné aux tables du recueil Lebon.....	71
Annexe 5 : Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, 24 mars 2021, Ville de Marseille, n° 431132, mentionné aux tables du recueil Lebon.....	73
Annexe 6 : CCSP, formation plénière, 7 mai 2024, Mme X c/ ville de Paris, n° 21103653.....	75

# Annexe 1. Organigramme simplifié du TSP

## TSP



## Annexe 2. Plan de classement du Conseil d'État relatif à la police

### **49 Police.**

49-01 Police administrative et judiciaire.

49-01-01 Notion de police administrative.

49-01-02 Notion de police judiciaire.

49-01-03 Combinaison des pouvoirs de police administrative et judiciaire.

49-02 Autorités détentrices des pouvoirs de police générale.

49-02-02 Premier ministre.

49-02-03 Préfets.

49-02-04 Maires.

49-025 Personnels de police.

49-03 Étendue des pouvoirs de police.

49-03-01 Champ d'application des mesures de police.

49-03-02 Obligation de faire usage des pouvoirs de police.

49-03-03 Illégalité des interdictions absolues.

49-03-04 Illégalité des mesures excédant celles qui sont nécessaires à la réalisation des buts poursuivis.

49-03-05 Mesures ne pouvant être prises qu'en cas d'urgence.

49-03-055 Réquisitions.

49-03-06 Police générale et police spéciale.

49-03-06-01 Combinaison des pouvoirs de police générale et de police spéciale.

49-03-07 Détournement de pouvoir et détournement de procédure.

### **49-04 Police générale.**

#### **49-04-01 Circulation et stationnement.**

49-04-01-01 Réglementation de la circulation.

49-04-01-01-01 Mesures d'interdiction.

49-04-01-01-02 Signalisation sur les voies routières.

49-04-01-01-03 Zones ou voies réservées aux piétons.

#### **49-04-01-02 Réglementation du stationnement.**

49-04-01-02-01 Mesures d'interdiction.

#### **49-04-01-02-02 Limitation de la durée du stationnement.**

#### **49-04-01-02-03 Stationnement payant.**

49-04-01-03 Réglementation de certaines activités dans l'intérêt de la circulation.

49-04-01-03-01 Marchands ambulants.

49-04-01-03-02 Taxis (voir : Commerce et industrie).

49-04-01-04 Permis de conduire.

49-04-01-04-01 Délivrance.

49-04-01-04-02 Suspension.

49-04-01-04-025 Retrait de points.

- 49-04-01-04-03 Retrait de permis.
- 49-04-01-04-04 Restitution de points.
- 49-04-01-04-09 Règles de procédure contentieuse spéciales.
- 49-04-02 Tranquillité publique.
- 49-04-02-01 Manifestations à caractère politique.
- 49-04-02-02 Manifestations sportives.
- 49-04-02-03 Manifestations musicales.
- 49-04-02-04 Marchés et foires.
- 49-04-02-05 Activités bruyantes.
- 49-04-03 Sécurité publique.
- 49-04-03-01 Police des lieux dangereux.
- 49-04-03-01-01 Lieux de baignade.
- 49-04-03-01-02 Pistes de ski.
- 49-04-03-01-03 Zones exposées aux avalanches ou coulées de boue.
- 49-04-03-01-04 Terrains inondables.
- 49-04-05 Salubrité publique.

49-05 Polices spéciales.

- 49-05-001 Immeubles menaçant ruine.
- 49-05-001-01 Procédure de péril.
- 49-05-001-02 Charge des travaux et responsabilité.
- 49-05-001-03 Contentieux.
- 49-05-002 Îlots et immeubles insalubres.
- 49-05-003 Etablissements recevant du public.
- 49-05-01 Police des personnes atteintes de troubles mentaux (voir aussi : Santé publique).
- 49-05-01-01 Admission en soins psychiatriques sur décision du représentant de l'État.
- 49-05-02 Police sanitaire (voir aussi : Santé publique).
- 49-05-03 Police des gens du voyage.
- 49-05-04 Police des débits de boissons.
- 49-05-05 Police du port et de la détention d'armes.
- 49-05-06 Police de l'utilisation des sols.
- 49-05-07 Police des cours d'eau non domaniaux.
- 49-05-08 Police des cimetières.
- 49-05-09 Police des étrangers (voir : Étrangers).
- 49-05-10 Police de la presse (voir : Presse).
- 49-05-11 Police du cinéma (voir : Arts et lettres).
- 49-05-12 Police de l'affichage et de la publicité (voir : Affichage et publicité).
- 49-05-13 Police des associations et groupements de fait (loi du 10 janvier 1936) (voir : Associations et fondations).
- 49-05-14 Police des mines (voir : Mines et carrières).
- 49-05-15 Police des aérodromes (voir : Transports).
- 49-05-16 Polices des ports (voir : Ports).
- 49-05-17 Police en mer (voir : Mer).
- 49-05-18 Police des animaux dangereux (voir : Agriculture).

49-06 Aggravation exceptionnelle des pouvoirs de police.

- 49-06-01 État d'urgence.
- 49-06-02 État de siège.
- 49-06-03 État de mise en garde.
- 49-06-04 Article 16 de la Constitution.
- 49-06-05 Théorie des circonstances exceptionnelles.

LE CONSEIL CONSTITUTIONNEL S'EST FONDÉ SUR CE QUI SUIT :

1. L'article L. 2333-87-5 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance du 9 avril 2015 mentionnée ci-dessus, prévoit : « La recevabilité du recours contentieux contre la décision rendue à l'issue du recours administratif préalable obligatoire et contre le titre exécutoire émis est subordonnée au paiement préalable du montant de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement et de la majoration prévue au IV de l'article L. 2333-87 si un titre exécutoire a été émis ».

2. La requérante reproche à ces dispositions de subordonner la recevabilité des recours contre les décisions individuelles mettant à la charge d'un justiciable un forfait de post-stationnement au paiement préalable, par l'intéressé, du montant de ce forfait et de son éventuelle majoration, sans prévoir aucune exception. Il en résulterait une méconnaissance du droit à un recours juridictionnel effectif.

**- Sur le fond :**

3. Selon l'article 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 : « Toute société dans laquelle la garantie des droits n'est pas assurée, ni la séparation des pouvoirs déterminée, n'a point de Constitution ». Il résulte de cette disposition qu'il ne doit pas être porté d'atteinte substantielle au droit des personnes intéressées d'exercer un recours effectif devant une juridiction.

4. L'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, dans ses rédactions applicables en même temps que les dispositions contestées, prévoit que 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 peut instituer une redevance de stationnement, dont il détermine le barème tarifaire. Cette redevance doit être payée par le conducteur dès le début du stationnement. À défaut, l'intéressé s'expose à devoir s'acquitter d'un forfait de post-stationnement, qui peut faire l'objet d'une majoration s'il n'est pas payé à temps. Les décisions individuelles relatives à ces forfaits et majorations peuvent faire l'objet d'un recours contentieux devant la Commission du contentieux du stationnement payant.

5. L'article L. 2333-87-5 du code général des collectivités territoriales subordonne la recevabilité de tels recours au paiement préalable du forfait de post-stationnement contesté et de sa majoration éventuelle.

6. En imposant ainsi que le forfait et la majoration soient acquittés avant de pouvoir les contester devant le juge, le législateur a entendu, dans un but de bonne administration de la justice, prévenir les recours dilatoires dans un contentieux exclusivement pécuniaire susceptible de concerner un très grand nombre de personnes.

7. Cependant, en premier lieu, si, conformément à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, le montant du forfait de post-stationnement ne peut excéder celui de la redevance due, aucune disposition législative ne garantit que la somme à payer pour contester des forfaits de post-stationnement et leur majoration éventuelle ne soit d'un montant trop élevé.

8. En second lieu, le législateur n'a apporté à l'exigence de paiement préalable desdits forfaits et majorations aucune exception tenant compte de certaines circonstances ou de la situation particulière de certains redevables.

9. Il résulte de tout ce qui précède que le législateur n'a pas prévu les garanties de nature à assurer que l'exigence de paiement préalable ne porte pas d'atteinte substantielle au droit d'exercer un recours juridictionnel effectif. Les dispositions contestées doivent donc

être déclarées contraires à la Constitution.

**- Sur les effets de la déclaration d'inconstitutionnalité :**

10. Selon le deuxième alinéa de l'article 62 de la Constitution : « Une disposition déclarée inconstitutionnelle sur le fondement de l'article 61-1 est abrogée à compter de la publication de la décision du Conseil constitutionnel ou d'une date ultérieure fixée par cette décision. Le Conseil constitutionnel détermine les conditions et limites dans lesquelles les effets que la disposition a produits sont susceptibles d'être remis en cause ». En principe, la déclaration d'inconstitutionnalité doit bénéficier à l'auteur de la question prioritaire de constitutionnalité et la disposition déclarée contraire à la Constitution ne peut être appliquée dans les instances en cours à la date de la publication de la décision du Conseil constitutionnel. Cependant, les dispositions de l'article 62 de la Constitution réservent à ce dernier le pouvoir tant de fixer la date de l'abrogation et de reporter dans le temps ses effets que de prévoir la remise en cause des effets que la disposition a produits avant l'intervention de cette déclaration. Ces mêmes dispositions réservent également au Conseil constitutionnel le pouvoir de s'opposer à l'engagement de la responsabilité de l'État du fait des dispositions déclarées inconstitutionnelles ou d'en déterminer les conditions ou limites particulières.

11. Aucun motif ne justifie de reporter la prise d'effet de la déclaration d'inconstitutionnalité. Celle-ci intervient donc à compter de la date de la publication de la présente décision. La déclaration d'inconstitutionnalité est applicable à toutes les affaires non jugées définitivement à cette date.

**LE CONSEIL CONSTITUTIONNEL DÉCIDE :**

Article 1<sup>er</sup>. - L'article L. 2333-87-5 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, est contraire à la Constitution.

Article 2. - La déclaration d'inconstitutionnalité de l'article 1<sup>er</sup> prend effet dans les conditions fixées au paragraphe 11 de cette décision.

Article 3. - Cette décision sera publiée au Journal officiel de la République française et notifiée dans les conditions prévues à l'article 23-11 de l'ordonnance du 7 novembre 1958 susvisée.

**Annexe 4 : Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, 24 mars 2021, commune de Tours, n° 428742, mentionné aux tables du recueil Lebon**

Considérant ce qui suit :

1. Il ressort des pièces du dossier soumis au juge du fond que M. C... a demandé à la commission du contentieux du stationnement payant d'annuler l'avis de paiement du forfait de post-stationnement de 20 euros mis à sa charge le 2 mai 2018 par la commune de Tours. Par une décision du 27 décembre 2018, la commission du contentieux du stationnement payant a fait droit à sa demande. La commune de Tours se pourvoit en cassation contre cette décision.

2. Aux termes de l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2016 : " Toute personne (...) atteinte d'un handicap qui réduit de manière importante et durable sa capacité et son autonomie de déplacement à pied ou qui impose qu'elle soit accompagnée par une tierce personne dans ses déplacements, peut recevoir une carte de stationnement pour personnes handicapées (...) / La carte de stationnement pour personnes handicapées permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et sans limitation de la durée de stationnement, toutes les places de stationnement ouvertes au public. Toutefois, les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à douze heures. (...) / Les mêmes autorités peuvent également prévoir que, pour les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées depuis leur véhicule, les titulaires de cette carte sont soumis au paiement de la redevance de stationnement en vigueur ". Aux termes du IX de l'article 107 de la loi du 7 octobre 2016 pour une République numérique : " Les cartes d'invalidité, de priorité et de stationnement délivrées en application des articles L. 241-3 à L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles, dans leur rédaction antérieure à la présente loi, demeurent valables jusqu'à leur date d'expiration et, au plus tard, jusqu'au 31 décembre 2026. Les titulaires de ces cartes peuvent demander une carte " mobilité inclusion " avant cette date. Cette carte se substitue aux cartes délivrées antérieurement ". Enfin, aux termes du I de l'article L. 241-3 du même code, dans sa rédaction issue de cette même loi : " La carte " mobilité inclusion " destinée aux personnes physiques (..) peut porter une ou plusieurs des mentions prévues aux 1° à 3° du présent I, à titre définitif ou pour une durée déterminée. (...) / 3° La mention " stationnement pour personnes handicapées " est attribuée à toute personne atteinte d'un handicap qui réduit de manière importante et durable sa capacité et son autonomie de déplacement à pied ou qui impose qu'elle soit accompagnée par une tierce personne dans ses déplacements. (...) / La mention " stationnement pour personnes handicapées " permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et sans limitation de la durée de stationnement, toutes les places de stationnement ouvertes au public. Toutefois, les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à douze heures (...)/ Les mêmes autorités peuvent également prévoir que, pour les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées depuis leur véhicule, les titulaires de cette mention sont soumis

au paiement de la redevance de stationnement en vigueur " .

3. Il résulte des dispositions citées au point précédent que les personnes qui sont titulaires, soit de la carte de stationnement pour personnes handicapées, soit de la carte mobilité inclusion avec mention " stationnement pour personnes handicapées " qui s'y est substituée, bénéficient, pour eux-mêmes ou la tierce personne qui les accompagne, du stationnement à titre gratuit et sans limitation de durée sur toutes les places de stationnement ouvertes au public, sauf si l'autorité locale compétente en matière de circulation et de stationnement impose une durée maximale de stationnement gratuit, laquelle ne peut être inférieure à douze heures, ou supprime cette gratuité dans les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées. Afin de permettre l'application de ce droit à la gratuité du stationnement, l'article R. 241-20-3 du code de l'action sociale et des familles et, à compter du 1er janvier 2017, l'article R. 241-7 du même code, disposent que la carte de stationnement pour personnes handicapées ou la carte mobilité inclusion avec mention " stationnement pour personnes handicapées " doivent, lors du stationnement, être apposées dans le véhicule de façon à pouvoir être vues, à travers le pare-brise, par les agents assermentés chargés du contrôle du paiement de la redevance de stationnement.

4. Cependant, contrairement à ce que soutient la commune de Tours, le droit à la gratuité du stationnement voulu par le législateur découle, non de l'apposition, prévue par voie réglementaire, de la carte de stationnement pour personnes handicapées ou de la carte mobilité inclusion avec mention " stationnement pour personnes handicapées " derrière le pare-brise du véhicule, mais, de ce qu'à la date du stationnement, la personne qui conduit le véhicule est effectivement titulaire d'une telle carte ou apporte des éléments justifiant l'avoir utilisé pour les besoins d'une personne qui en est effectivement titulaire.

5. Par suite, en jugeant, pour décharger M. C... du forfait de post-stationnement mis à sa charge que, dès lors que son véhicule était utilisé pour les besoins de son épouse et que celle-ci était titulaire de la carte de stationnement pour personnes handicapées, la circonstance qu'il n'avait pas apposé cette carte derrière le pare-brise de son véhicule était sans incidence sur la gratuité du stationnement, la commission du contentieux du stationnement payant n'a, contrairement à ce que soutient la commune de Tours, pas commis d'erreur de droit.

6. Il résulte de tout ce qui précède que le pourvoi de la commune de Tours doit être rejeté y compris, par voie de conséquence, les conclusions qu'il présente au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

(rejet)

**Annexe 5 : Conseil d'État, 5ème et 6ème chambres réunies, 24 mars 2021, Ville de Marseille, n° 431132, mentionné aux tables du recueil Lebon**

Considérant ce qui suit :

1. Il ressort des pièces du dossier soumis au juge du fond que M. C... a demandé à la commission du contentieux du stationnement payant d'annuler l'avis de paiement d'un forfait de post-stationnement de 17 euros, mis à la charge de son employeur mais dont il avait acquitté le montant, à raison du stationnement de son véhicule de fonction, le 16 janvier 2018, à Marseille. Par une décision du 6 février 2019, la commission du contentieux du stationnement payant a fait droit à sa demande. La commune de Marseille se pourvoit en cassation contre cette décision.

2. Aux termes de l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2016 : " Toute personne (...) atteinte d'un handicap qui réduit de manière importante et durable sa capacité et son autonomie de déplacement à pied ou qui impose qu'elle soit accompagnée par une tierce personne dans ses déplacements, peut recevoir une carte de stationnement pour personnes handicapées (...) / La carte de stationnement pour personnes handicapées permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et sans limitation de la durée de stationnement, toutes les places de stationnement ouvertes au public. Toutefois, les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à douze heures. (...) / Les mêmes autorités peuvent également prévoir que, pour les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées depuis leur véhicule, les titulaires de cette carte sont soumis au paiement de la redevance de stationnement en vigueur ". Aux termes du IX de l'article 107 de la loi du 7 octobre 2016 pour une République numérique : " Les cartes d'invalidité, de priorité et de stationnement délivrées en application des articles L. 241-3 à L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles, dans leur rédaction antérieure à la présente loi, demeurent valables jusqu'à leur date d'expiration et, au plus tard, jusqu'au 31 décembre 2026. Les titulaires de ces cartes peuvent demander une carte " mobilité inclusion " avant cette date. Cette carte se substitue aux cartes délivrées antérieurement ". Enfin, aux termes du I de l'article L. 241-3 du même code, dans sa rédaction issue de cette même loi : " La carte " mobilité inclusion " destinée aux personnes physiques (...) peut porter une ou plusieurs des mentions prévues aux 1° à 3° du présent I, à titre définitif ou pour une durée déterminée. (...) / 3° La mention " stationnement pour personnes handicapées " est attribuée à toute personne atteinte d'un handicap qui réduit de manière importante et durable sa capacité et son autonomie de déplacement à pied ou qui impose qu'elle soit accompagnée par une tierce personne dans ses déplacements. (...) / La mention " stationnement pour personnes handicapées " permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et sans limitation de la durée de stationnement, toutes les places de stationnement ouvertes au public. Toutefois, les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à douze heures (...)/ Les mêmes autorités peuvent également prévoir que, pour les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles

aux personnes handicapées depuis leur véhicule, les titulaires de cette mention sont soumis au paiement de la redevance de stationnement en vigueur ".

3. Il résulte des dispositions citées au point précédent que les personnes qui sont titulaires, soit de la carte de stationnement pour personnes handicapées, soit de la carte mobilité inclusion avec mention " stationnement pour personnes handicapées " qui s'y est substituée, bénéficient, pour eux-mêmes ou la tierce personne qui les accompagne, du stationnement à titre gratuit et sans limitation de durée sur les places de stationnement ouvertes au public, sauf si l'autorité locale compétente en matière de circulation et de stationnement impose une durée maximale de stationnement gratuit, laquelle ne peut être inférieure à douze heures, ou supprime cette gratuité dans les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées. Dans le cas où l'autorité compétente a fixé une durée maximale de stationnement gratuit et aux fins d'assurer le respect de cette réglementation, cette même autorité peut imposer aux personnes qui sont titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées ou de la carte mobilité inclusion avec mention " stationnement pour personnes handicapées ", ou aux tierces personnes les accompagnant, d'établir l'heure du début de leur stationnement par un dispositif mis à leur disposition, dont la mise en place doit être prévue par voie réglementaire. A cette fin, elle peut notamment leur imposer l'apposition, derrière le pare-brise du véhicule utilisé pour le déplacement de la personne handicapée, d'une vignette de stationnement délivrée à titre gratuit, ou l'enregistrement, à titre gratuit, du numéro de la plaque d'immatriculation sur un horodateur ou sur une application mobile de paiement de la redevance de stationnement.

4. Il résulte des termes mêmes de la décision attaquée que, pour décharger M. C... du paiement du forfait de post-stationnement litigieux, la commission du contentieux du stationnement payant a jugé que la circonstance que son fils était titulaire d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et que le véhicule était utilisé pour les besoins de ce dernier dispensait M. C... de l'obligation d'enregistrer son stationnement par horodateur ou système dématérialisé. Il résulte de ce qui a été dit ci-dessus qu'en statuant ainsi, alors qu'il ressort des pièces du dossier qui lui était soumis que la commune de Marseille avait fixé une durée maximale de stationnement gratuit de vingt-quatre heures pour les personnes titulaires d'une carte de stationnement pour personnes handicapées ou pour les tierces personnes les accompagnant et imposé à celles-ci de déclarer le début de leur stationnement par horodateur ou système dématérialisé, la commission a commis une erreur de droit.

5. La commune de Marseille est, par suite, fondée à demander l'annulation de la décision qu'elle attaque. Il n'y a en revanche pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de M. C... la somme qu'elle demande au titre de l'article L. 761-1.

(annule)

## Annexe 6 : CCSP, formation plénière, 7 mai 2024, Mme X c/ ville de Paris, n° 21103653

Considérant ce qui suit :

Sur le bien-fondé du titre exécutoire litigieux :

1. Aux termes de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales : « I.- (...) le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale (...), peut instituer une redevance de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains, s'il existe. / (...) La délibération institutive établit : / 1° Le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance, applicable lorsque la redevance correspondant à la totalité de la période de stationnement est réglée par le conducteur du véhicule dès le début du stationnement ; / 2° Le tarif du forfait de post-stationnement, applicable lorsque la redevance correspondant à la totalité de la période de stationnement n'est pas réglée dès le début du stationnement ou est insuffisamment réglée (...) / II.- Le montant du forfait de post-stationnement dû (...) est notifié par un avis de paiement (...) / IV.- Le forfait de post-stationnement doit être réglé en totalité dans les trois mois suivant la notification de l'avis de paiement prévu au II du présent article. / A défaut, le forfait de post-stationnement est considéré impayé et fait l'objet d'une majoration dont le produit est affecté à l'État (...) / En vue du recouvrement du forfait de post-stationnement impayé et de la majoration, un titre exécutoire est émis (...) / VI.- (...) Les recours contentieux visant à contester l'avis de paiement du montant du forfait de post-stationnement dû font l'objet d'un recours administratif préalable obligatoire auprès de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale, du syndicat mixte ou du tiers contractant dont relève l'agent assermenté ayant établi ledit avis. (...) / La décision rendue à l'issue du recours administratif préalable contre l'avis de paiement du forfait de post-stationnement peut faire l'objet d'un recours devant la commission du contentieux du stationnement payant. Le titre exécutoire émis en cas d'impayé peut également faire l'objet d'un recours devant cette commission. Il se substitue alors à l'avis de paiement du forfait de post-stationnement impayé (...) ». Par ailleurs, l'article R. 2333-120-35 de ce même code dispose que : « Lorsqu'un titre exécutoire est émis, il se substitue à l'avis de paiement du forfait de poststationnement impayé ou à l'avis de paiement rectificatif impayé, lequel ne peut plus être contesté. Aucun moyen tiré de l'illégalité de cet acte ne peut être invoqué devant la juridiction à l'occasion de la contestation du titre exécutoire, sauf lorsque le requérant n'a pas été mis à même de contester le forfait de poststationnement directement apposé sur son véhicule en raison de la cession, du vol, de la destruction ou d'une usurpation de plaque d'immatriculation dudit véhicule ou de tout autre cas de force majeure. ».

2. Il résulte de ces dispositions qu'il appartient en principe au redevable d'un forfait de post-stationnement qui entend contester le bien-fondé de la somme mise à sa charge de saisir l'autorité administrative d'un recours administratif préalable dirigé contre l'avis de paiement et, en cas de rejet de ce recours, d'introduire une requête contre cette décision de rejet devant la commission du contentieux du stationnement payant. En cas d'absence de

paiement de sa part dans les trois mois et d'émission, en conséquence, d'un titre exécutoire portant sur le montant du forfait de post-stationnement augmenté de la majoration due à l'État, il est loisible au même redevable de contester ce titre exécutoire devant la commission du stationnement payant, qu'il ait ou non engagé un recours administratif contre l'avis de paiement et contesté au contentieux le rejet de son recours. A ce titre, s'il résulte des termes mêmes de l'article R. 2333-120-35 du code général des collectivités territoriales, cité ci-dessus, que le redevable qui saisit la commission du contentieux du stationnement payant d'une requête contre un titre exécutoire n'est pas recevable à exciper de l'illégalité de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement auquel ce titre exécutoire s'est substitué, ces mêmes dispositions ne font pas obstacle à ce que l'intéressé conteste, dans le cadre d'un litige dirigé contre le titre exécutoire, l'obligation de payer la somme réclamée par l'administration.

3. Aux termes de l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles en vigueur jusqu'au 31 décembre 2016 : « *La carte de stationnement pour personnes handicapées permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et sans limitation de la durée de stationnement, toutes les places de stationnement ouvertes au public. Toutefois, les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à douze heures (...)* ». Aux termes du IX de l'article 107 de la loi du 7 octobre 2016 : « *Les cartes d'invalidité, de priorité et de stationnement délivrées en application des articles L. 241-3 à L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles, dans leur rédaction antérieure à la présente loi, demeurent valables jusqu'à leur date d'expiration, et au plus tard, jusqu'au 31 décembre 2026. Les titulaires peuvent demander une carte "mobilité inclusion" avant cette date. Cette carte se substitue aux cartes délivrées antérieurement.* ». Il résulte de ces dispositions que les personnes qui sont titulaires de la carte précitée bénéficient, pour eux-mêmes ou la tierce personne qui les accompagne, du stationnement à titre gratuit et sans limitation de durée sur les places de stationnement ouvertes au public, sauf si l'autorité locale compétente en matière de circulation et de stationnement impose une durée maximale de stationnement gratuit, laquelle ne peut être inférieure à douze heures, ou supprime cette gratuité dans les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées.

4. Aux termes du deuxième alinéa de l'article R. 241-17 du code de l'action sociale et des familles : « *(...) Cette carte est apposée en évidence à l'intérieur et fixée contre le pare-brise du véhicule utilisé pour le transport de la personne handicapée, de manière à être contrôlée aisément par les agents habilités à constater les infractions à la réglementation de la circulation et du stationnement. Elle est retirée dès lors que la personne handicapée n'utilise plus le véhicule.* » Aux termes de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté n° 2021 P 10845 du maire de Paris du 18 février 2021, entré en vigueur le 8 mars 2021 : « *Les usagers titulaires d'une carte européenne de stationnement pour personne handicapée ou d'une carte mobilité inclusion portant la mention "stationnement" en cours de validité, qui bénéficient de la gratuité du stationnement conformément à la loi, et des conditions de durée de stationnement citées à l'article 3 de l'arrêté n° 2017 P 12620 réglementant le stationnement payant de surface, doivent s'inscrire dans l'un ou l'autre des deux dispositifs listés ci-dessous : / - bénéficiaire du référencement du véhicule dans une base de données*

*numérique, accessible aux usagers résidant à Paris (...) / - être titulaire d'un ticket dématérialisé de stationnement, désigné sous l'appellation ticket "HANDI", accessible gratuitement sur horodateur ou par service dématérialisé.* » L'article 3 de l'arrêté n° 2017 P 12620 du 15 décembre 2017 dispose : « *Les durées maximales de stationnement payant consécutif à un même emplacement applicables à certaines catégories d'usagers, sont fixées comme suit : (...) 24 heures pour les personnes titulaires d'une carte européenne de stationnement pour personne handicapée ou d'une carte mobilité inclusion portant la mention "stationnement" en cours de validité, sur les voies rotatives uniquement, et 7 jours consécutifs sur les voies mixtes (...)* ».

5. D'une part, dans le cas où l'autorité compétente a fixé une durée maximale de stationnement gratuit et aux fins d'assurer le respect de cette réglementation, cette même autorité peut imposer aux personnes qui sont titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées ou de la carte mobilité inclusion avec mention « stationnement pour personnes handicapées », ou aux tierces personnes les accompagnant, d'établir l'heure du début de leur stationnement par un dispositif mis à leur disposition, dont la mise en place doit être prévue par voie réglementaire. A cette fin, elle peut notamment leur imposer l'apposition, derrière le pare-brise du véhicule utilisé pour le déplacement de la personne handicapée, d'une vignette de stationnement délivrée à titre gratuit, ou l'enregistrement, à titre gratuit, du numéro de la plaque d'immatriculation sur un horodateur ou sur une application mobile de paiement de la redevance de stationnement. Il résulte toutefois des dispositions susmentionnées de l'arrêté du 18 février 2021 qu'elles imposent aux titulaires des cartes susmentionnées, selon le choix de ces derniers, soit d'enregistrer préalablement leur véhicule sur une base de données référentielle accessible aux usagers résidant à Paris, indépendamment alors de toute situation concrète de stationnement, soit de se faire gratuitement délivrer, par l'horodateur ou par service dématérialisé, un ticket dématérialisé au début de chaque période de stationnement. Ne prévoyant ainsi aucune obligation systématique de déclaration de l'heure de début de stationnement, le dispositif institué par cet arrêté, dont au demeurant les motifs ne mentionnent qu'un objectif de lutte contre l'utilisation de cartes de stationnement frauduleuses, n'a ni pour objet ni pour effet de permettre le contrôle de la durée maximale de stationnement, et cela alors même que cet arrêté rappelle que les intéressés « bénéficient (...) des conditions de durée de stationnement citées à l'article 3 de l'arrêté 2017 P 12620 ».

6. D'autre part, la gratuité de stationnement voulue par le législateur résulte seulement de ce qu'à la date du stationnement, le véhicule était utilisé pour les besoins d'une personne effectivement titulaire de la carte mentionnée aux points précédents, et ne découle pas de l'apposition de celle-ci derrière le pare-brise du véhicule, prévue par l'article R. 241-17 du code de l'action sociale et des familles. Pour les mêmes raisons, cette gratuité de stationnement ne saurait davantage être conditionnée par le dispositif réglementaire institué par l'arrêté du maire de Paris du 18 février 2021, dont l'objectif de lutter contre « l'utilisation grandissante de cartes de stationnement frauduleuses » n'est pas de nature à priver le requérant de la possibilité d'établir ultérieurement, notamment devant le juge du plein contentieux du stationnement payant, que le véhicule était effectivement utilisé pour les besoins du titulaire d'une carte de stationnement pour personne handicapée.

7. Il suit de là que la circonstance qu'une partie requérante ne s'est conformée ni aux prescriptions de l'arrêté n° 2021 P 10845 du 18 février 2021 du maire de Paris ni à celles de l'article R. 241-17 du code de l'action sociale et des familles est sans incidence sur son droit à bénéficier de la gratuité du stationnement.

8. En l'espèce, pour contester le forfait de post-stationnement majoré mis à sa charge, la partie requérante soutient qu'elle bénéficiait de la gratuité du stationnement instituée en faveur des personnes handicapées. Il résulte de l'instruction, qu'à la date d'établissement de cette redevance, Mme Z..., sa grand-mère, qu'elle héberge et transportait ce jour-là, était effectivement titulaire d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. Dès lors, et à supposer même qu'elle ait omis d'apposer derrière le pare-brise du véhicule cette carte de stationnement et ne se soit pas conformée aux prescriptions de l'arrêté n° 2021 P 10845 du maire de Paris du 18 février 2021, c'est à bon droit que la partie requérante se prévaut de la gratuité du stationnement attachée à la détention de cette carte.

9. Il résulte de ce qui précède que Mme X... doit être déchargée de l'obligation de payer la somme réclamée par le titre exécutoire en litige.

(Décharge)