LE POINT SUR CERTAINES QUESTIONS FONDAMENTALES EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT - SUITE

Nous proposons désormais, régulièrement, une série de questions, toutes en lien avec le stationnement. En effet, nous constatons que pas mal de questions se posent encore en la matière et nous pensons que refaire le tour des éléments essentiels et des principes gouvernant la matière n'est pas inutile en soi, et ce afin de permettre aux praticiens communaux de disposer d'une ressource supplémentaire.

Stationnement des véhicules électriques et partage de l'espace public

Gwenaël DELAITE,
Conseiller

Ambre VASSART,
Conseiller expert

Françoise BRADFER,
Consultante

Notre commune voit fleurir les véhicules électriques et s'interroge sur les possibilités existant en matière de stationnement de ces derniers sur la voie publique et à proximité de bornes de rechargement.

Les véhicules électriques, solutions potentielles pour garantir en partie un avenir énergétique, sont de plus en plus fréquents dans les villes. Cela représente un défi en matière de stationnement puisque, quelle que soit la solution de chargement en domaine public, il convient d'éviter un certain nombre d'écueils propres au stationnement de ce type de véhicules.

En effet, il ne faudrait pas que des véhicules ventouses se stationnent au détriment d'un usage optimal des bornes de recharge et il convient d'optimiser le taux de rotation des utilisateurs surtout sur des mécanismes de recharge rapides. On privilégiera donc le centre-ville et les rues commerçantes pour le placement de ces accessoires, mais également les solutions pour limiter la durée du stationnement.

La réservation d'emplacements exclusivement pour véhicules électriques est donc primordiale. Le Code de la route permet la réservation de places de stationnement aux véhicules électriques. Un panneau spécifique avec la mention « P » doit être flanqué d'un panneau additionnel sur lequel est reproduit le symbole ci-après :

Véhicules électriques

La catégorie de véhicules peut être reprise sur ce panneau additionnel.

Exemple :

D'une manière générale, l'objectif du consommateur n'est pas nécessairement de repartir avec une batterie rechargée à 100 % lorsqu'il se branche sur une installation publique payante, surtout s'il s'agit d'une borne de recharge lente ou semi-accélérée. De plus, lorsque l'installation est payante, le consommateur n'a aucun intérêt à rester plus longtemps que nécessaire à l'emplacement de recharge, selon le système de tarification mis en place par l'opérateur, il risquerait de continuer à payer le service alors que la voiture est rechargée.

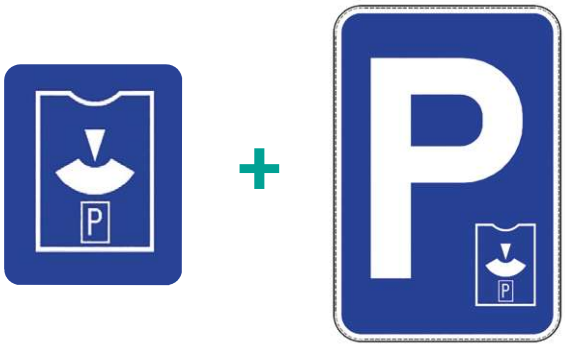
Afin de permettre une bonne rotation des places de stationnement pour les véhicules électriques, il conviendra bien sûr d'utiliser les moyens classiques de la gestion du stationnement : zone bleue, parking payant ou restriction explicite de la durée du stationnement. Il est également possible d'envisager un tarif de stimulation : lorsque la voiture est entièrement chargée, le « tarif de chargement » s'applique toujours, et ce afin de stimuler la rotation dans le stationnement. Un tarif progressif de la charge pourrait également inciter les usagers à débrancher au plus tôt leurs véhicules ; à utiliser de manière à ne pas décourager l'usager bien sûr.

Pour cela, il est possible de dissocier l'utilisation de l'emplacement réservé de la charge et d'élaborer un prix forfaitaire croissant ou une durée limitée sachant qu'une durée maximum de stationnement de 2h30 semble être idéale[1].

Pour l'élaboration d'un système de stationnement payant, il faudra qu'une signalisation claire permette à l'utilisateur de comprendre qu'il devra également payer son stationnement de manière distincte de sa recharge. La signalisation adéquate doit être apposée.

Ensuite, un règlement-redevance devra déterminer le montant et les règles d'application des forfaits. Par exemple, le règlement pourrait prescrire que les deux premières heures - destinées à la charge du véhicule - sont gratuites et que les suivantes font l'objet d'un prix dissuasif croissant.

L'autre solution pourrait être, comme nous l'avons mentionné ci-avant, de déterminer que l'emplacement est mis à disposition à durée limitée. Ainsi, aujourd'hui, le Code de la route permet de gérer ce type de stationnement avec usage d'un disque bleu mais ne dit encore rien des nouvelles technologies qui permettent de calculer les durées de stationnement autrement. L'additionnel suivant est donc uniquement prévu par le Code pour signaler la durée limitée du stationnement. La mention de la durée permise peut être ajoutée (ex. « 3 heures »).



Le règlement-redevance prévoit dans ce dernier cas une application du forfait journalier dissuasif à tout qui se stationne au-delà de la durée impartie.

Enfin, en matière de marquage, ainsi que le recommandent nos confrères de la VVSG, on utilisera un marquage de couleur verte (RAL 6024), qui est le plus appliqué aujourd'hui et provient d'un consensus.

[1] Vade-mecum - Guide pratique de la mobilité électrique en Wallonie, ORES, 2016.

Les abus commis par les usagers de véhicules thermiques qui stationnent sur les emplacements de recharge des véhicules électriques, ou même par des véhicules électriques (et hybrides rechargeables) non raccordés aux bornes, relèvent des mêmes infractions que l'utilisation illégale des emplacements pour personnes à mobilité réduite. De même, les véhicules stationnés aux emplacements de recharge doivent respecter la règlementation relative au stationnement.

Pour un aperçu complet de la question : voy. *La cémathèque* n° 49[2]

Qui est compétent pour le constat des infractions au mauvais stationnement ?

Ambre VASSART, Conseiller expert

Dans ma commune, qui est finalement compétent, et à quelle condition, pour effectuer des constats du mauvais stationnement et du non-respect des zones ?

Il existe deux grandes catégories de stationnement : le stationnement dépénalisé (zones payantes et bleues et carte communale de stationnement) et le stationnement pénalisé (dont les règles figurent dans le Code de la route et dont le non-respect est constitutif d'infraction) mais mixte (à travers la mise en place de sanctions administratives communales).

Le cas du stationnement dépénalisé

En matière de stationnement dépénalisé, les conditions liées au constat sont inexistantes. Cela signifie que tout agent communal désigné à cette fin pourra faire les constats requis autour des zones payantes et bleues ainsi qu'en ce qui concerne le contrôle des cartes communales de stationnement. Une simple désignation du conseil communal à cet effet suffira sans qu'une exigence particulière de diplôme et de formation ne soit imposée par la loi.

La gestion et le contrôle du stationnement dépénalisé peut également faire l'objet d'un mode de gestion externalisé. Il n'est pas toujours géré au niveau communal. Nous parlons alors soit de gestion en régie communale, soit de gestion via des concessions de services public. Dans le cadre de ces modes de gestion, le constat du stationnement aura lieu par les agents issus des services des concessionnaires ou des régies autonomes.

L'article 6 du décret du 19 décembre 2007[3] prévoit expressément que « *Lorsque … un conseil communal arrête un règlement complémentaire relatif aux stationnements à durée limitée, aux stationnements payants et aux stationnements sur les emplacements réservés aux titulaires d'une carte de stationnement communale, il peut établir des rétributions ou taxes de stationnement ou déterminer les redevances de stationnement dans le cadre de concessions ou contrats de gestion concernant le stationnement sur la voie publique….* ».

En pratique qu'est-ce qu'une concession de service public ? Elle est aujourd'hui définie dans la loi du 17 juin 2016[4] encadrant leur conclusion. Il s'agit « *d'un contrat conclu par écrit et à titre onéreux par lequel un ou plusieurs adjudicateurs confient la prestation et la gestion de services autres que l'exécution de travaux visée au point a) à un ou à plusieurs opérateurs économiques, la contrepartie consistant soit uniquement dans le droit d'exploiter les services qui font l'objet du contrat, soit dans ce droit accompagné d'un prix* ».

L'attribution d'une concession implique le transfert au concessionnaire d'un risque d'exploitation lié à l'exploitation du service[5]. En matière de stationnement le transfert des risques est réel puisque le concessionnaire, firme privée chargée par la commune d'effectuer ces missions, se rémunère sur les montants des redevances de stationnement.

L'autre possibilité de gestion externalisée est la gestion en régie. À cet égard, le Code de la démocratie locale et de la décentralisation connaît deux types de régies : la régie communale ordinaire et la régie communale autonome. Ces régies peuvent être utilisées pour la gestion du stationnement.

En vertu de l'article L1231-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation : « *Les établissements et services communaux peuvent être organisés en régies et gérés en dehors des services généraux de la commune* ».

Dans un premier temps, la régie communale ordinaire reste un service communal et ne dispose donc pas d'une personnalité juridique distincte de celle de la commune. Cependant, la régie communale autonome dispose d'une personnalité juridique propre, distincte de celle de la commune dont elle constitue pourtant l'émanation directe.

Contrairement à la régie ordinaire, il ne peut y avoir création de régie communale autonome que dans les cas strictement énumérés par la réglementation. Ainsi, dans la liste fermée dressée par l'arrêté royal du 10 avril 1995[6], retrouve-t-on des activités telles que la mission de gestion foncière, l'exploitation de parkings, l'exploitation d'infrastructures à vocation culturelle, sportive, touristique et de divertissement, la fourniture de services et travaux informatiques, etc.

Le CDLD prévoit l'obligation pour toute RCA de conclure un contrat de gestion avec la commune qui doit préciser, entre autres, au minimum la nature et l'étendue des tâches que la régie communale autonome devra assumer.

[2] http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%C3%A8que/cematheque_0049.pdf

[3] Relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun, *M.B.*, 14.1.2008.

[4] *M.B.* 14.7.2016.

[5] Selon la loi précitée : le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas certain d'amortir les investissements qu'il a effectués ou les coûts qu'il a supportés lors de l'exploitation des services qui font l'objet de la concession.

[6] *M.B.* 13.5.1995.

Le stationnement pénalisé « mixte »

Le stationnement pénalisé « mixte » est celui qui peut faire aujourd'hui l'objet de sanctions administratives (ci-après « SAC ») alors même qu'il reste inscrit dans le Code de la route et que son non-respect fait l'objet d'infractions pénales. C'est à la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales qu'il convient de se référer alors. Elle prévoit que pour toute une série d'infractions de stationnement, la commune pourra en poursuivre le non-respect via le mécanisme des SAC à son niveau. Il faut, si la commune souhaite aller vers ce système, conclure un protocole d'accord entre la commune et le parquet compétent pour ensuite insérer les infractions dans un règlement communal.

De manière générale, en matière de stationnement pénalisé, que la commune poursuive ou non celui-ci via des SAC, les agents et fonctionnaires de police sont toujours compétents pour effectuer les constats d'infractions.

Toutefois, si la commune fait le choix d'appliquer des SAC au stationnement pénalisé qui devient alors mixte, la possibilité de constat a été ouverte aux agents communaux.

> Dans le cas d'une zone de police pluricommunale, ces agents communaux-constatateurs peuvent d'ailleurs procéder à des constatations sur le territoire de toutes les communes qui font partie de cette zone de police, et le cas échéant des communes d'une ou de plusieurs autres zones à condition qu'un accord préalable ait été conclu à cette fin entre les communes concernées de la zone de police d'origine de l'agent et, le cas échéant, la commune relevant d'une autre zone de police.

De plus, les membres du personnel des régies communales autonomes dont les activités sont limitées à la constatation des infractions dépénalisées en matière de stationnement désignés à cette fin par le conseil communal et les membres du personnel de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale sont également compétents.

Tous ces agents chargés du constat d'infractions dans le cadre de l'application des SAC au stationnement doivent remplir les conditions suivantes :

- ✔ être âgés d'au moins 18 ans ;
- ✔ n'avoir subi aucune condamnation, même avec sursis, à une peine correctionnelle ou criminelle consistant en une amende, une peine de travail ou une peine de prison, à l'exception des condamnations pour infractions à la réglementation relative à la police de la circulation routière autres que celles consistant en une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur prononcée pour d'autres motifs que pour incapacité physique ;
- ✔ disposer au moins d'un certificat d'enseignement secondaire supérieur ;
- ✔ avoir suivi et réussi une formation de 40 heures durant une période de 10 jours maximum, ainsi qu'une formation concernant la législation relative à l'arrêt et au stationnement de minimum 8 heures ;
- ✔ être détenteur d'une carte d'identification dont le modèle est fixé par le ministre de l'Intérieur.

Les gardiens de la paix, depuis une modification législative récente, sont désormais compétents pour le constat des infractions de stationnement malgré la nature d'infractions mixtes de ces dernières. Ils devront toutefois suivre la formation d'agent constatateur[7].

Les constatations - y compris des photos - des agents communaux ET des policiers[8], tant en matière de stationnement dépénalisé qu'en matière de stationnement mixte, n'ont aucune force probante particulière, même si les agents ont été « assermentés ». En cas de litige porté devant la juridiction civile compétente, elles ne vaudront que comme simples renseignements et n'auront pas plus de poids que les dires du défendeur. C'est donc à la commune qu'il reviendra de faire la preuve du fait générateur du paiement. Il est donc dans l'intérêt des communes d'assortir les constats de photographies.

[7] La loi du 15 mai 2007 relative aux gardiens de la paix a en effet été adaptée.

[8] « Il convient de signaler que les procès-verbaux dressés pour ces infractions et traités administrativement n'ont pas de force probante particulière, même s'ils sont rédigés par les services de police. Les procès-verbaux en matière de constatation d'infractions routières ont certes une force probante particulière (jusqu'à preuve du contraire), mais celle-ci ne s'applique pas aux constatations qui sont soumises à l'appréciation du fonctionnaire sanctionnateur. Toutes les constatations dans le cadre des sanctions administratives communales valent uniquement à titre de simple renseignement ». Circulaire explicative de la nouvelle réglementation relative aux sanctions administratives communales du 22.7.2014, *M.B.*, 8.8.2014.