

# Tarifs de stationnement résident à Grenoble

## Lire les conclusions de :

**Guillaume Lefebvre**

Conclusions du rapporteur public

## Lire les commentaires de :

**Lydia Humer**

Régime du stationnement routier : Vers une dimension sociale des tarifications?

## DÉCISION DE JUSTICE

---

TA Grenoble – N° 1603667 – Lire ICI le communiqué et le jugement sur son site – 14 février 2017 – C+ [↗](#)

Jugement confirmé en appel CAA Lyon - 4 avril 2019 - N° 17LY01397 - C

## INDEX

---

### Mots-clés

Stationnement, Tarification, Différence de traitement, Quotient familial

### Rubriques

Institutions et collectivités publiques

Résumé Note universitaire Conclusions du rapporteur public

## Résumé

- <sup>1</sup> Le tribunal administratif de Grenoble annule la délibération du conseil municipal de Grenoble instituant des tarifs de stationnement résident fondés sur le quotient familial.
- <sup>2</sup> Il juge que s'il existe, entre les résidents et les non-résidents, une différence de situation de nature à justifier des tarifs de stationnement réduits pour les premiers, le quotient familial des résidents ne peut être un critère légal pour justifier une tarification différenciée.

# Note universitaire

## Régime du stationnement routier : Vers une dimension sociale des tarifications?

**Lydia Houmer**

Etudiante en Master 2 Droit public des affaires à l'Université Jean Moulin Lyon 3

DOI : [10.35562/alyoda.6325](https://doi.org/10.35562/alyoda.6325)

<sup>1</sup> Saisi d'une requête à l'encontre d'une délibération du conseil municipal de la commune de Grenoble, fixant la tarification mensuelle des riverains pour le stationnement sur la voirie en fonction du quotient familial, le Tribunal administratif de Grenoble vient préciser à nouveau la question du régime des différenciations tarifaires entre usagers du domaine public routier.

<sup>2</sup> En l'espèce, la requérante argue au soutien de sa requête le fait que l'indexation des tarifs mensuels sur le montant du quotient familial des résidents entraîne une discrimination entre ces derniers, méconnaissant ainsi le principe d'égalité entre les usagers.

<sup>3</sup> Le Tribunal administratif de Grenoble fait droit à la demande de la requérante en annulant la délibération litigieuse. Avant de s'attacher à la question de la différenciation tarifaire en tant que telle, le juge vient rappeler le pouvoir du maire en matière de réglementation du stationnement le long des voies publiques. En effet, si ce pouvoir lui est reconnu, notamment par l'article L.2312-1 du CGCT, c'est parce que le stationnement peut être considéré comme excédant l'usage normal des voies publiques (CE, Sect., 10 janvier 1930, D., n° 97263 05822). Il en résulte, que lorsque le stationnement excède l'usage normal des voies publiques, le maire peut soumettre ce dernier à paiement de redevances, et ce, dans un souci de bonne circulation. La gratuité n'est pas un principe en matière d'utilisation du domaine public, le législateur ne l'ayant posé que de manière sectorielle et le Conseil constitutionnel ayant refusé de le consacrer (CC, 12 juillet 1979, Pont à péages, n° 79-107 DC), ouvrant ainsi aux autorités publiques la faculté d'instaurer des redevances lorsqu'il en va des exigences de circulation (CE, 26 Février 1969, Fédération nationale des clubs automobiles de France, n° 73522).

<sup>4</sup> Pour autant, si le maire peut réglementer le stationnement en le soumettant à redevances, il ne peut déroger au principe d'égalité des usagers du domaine public qu'avec parcimonie. Partant, le juge rappelle la possibilité pour le conseil municipal d'instaurer un tarif préférentiel tirée d'une utilisation différente du bien public (I), rendant dès lors inopérant le critère du quotient familial (II).

## I/ La possibilité d'instaurer un tarif préférentiel tirée d'une différence d'utilisation de la voie publique

<sup>5</sup> S'il existe un principe d'égalité des usagers régissant le domaine public (CE, Sect., 2 novembre 1956, B., n° 23551), corolaire du principe d'égalité devant la loi et devant les charges publiques, ce principe ne s'oppose pas à ce que des dérogations tarifaires soient admises. En effet, le juge grenoblois rappelle au visa de l'article L. 2333-87 du CGCT que « *l'acte instituant la redevance peut prévoir une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers et notamment les résidents* », dérogation d'ailleurs déjà admise par la jurisprudence (V. *infra*).

<sup>6</sup> Ainsi, la tarification relative au stationnement peut être modulée en fonction de la catégorie d'usagers en présence, dès lors que ces derniers font un usage particulier du bien. En d'autres termes, c'est parce que certaines catégories d'usagers ont un rapport particulier avec le bien, qu'ils se voient appliquer une tarification spécifique. Il a par exemple été admis la légalité des réductions des péages bénéficiant aux usagers de l'autoroute qui pratiquent le covoiturage (CE, 14 avril 1999, P., n° 189397). En effet, cette réduction est tirée d'une utilisation des autoroutes qui est plus respectueuse de l'environnement : moins il y a de voitures - plus remplies - en circulation, mieux c'est pour la lutte contre la pollution atmosphérique. Par ailleurs, des différenciations tarifaires ont également été admises au profit des usagers d'ouvrages d'art reliant des routes départementales qui ont leur domicile ou leur lieu de travail dans le département concerné (CC, 12 juillet 1979, Pont à péages, n° 79-107 DC) : ils sont effectivement amenés à utiliser bien plus souvent ces ouvrages que les autres automobilistes.

<sup>7</sup> Parmi ces différentes catégories d'usagers, la catégorie des résidents, qui est au cœur de la présente décision, est celle qui a fait couler le plus d'encre. En effet, la reconnaissance des résidents comme catégorie particulière s'est heurtée à des controverses doctrinales portant sur le stationnement résidentiel, notamment sur une éventuelle dérive vers une catégorie privilégiée d'usagers (V. par ex., Ph. Taithe, La modulation du tarif de stationnement : le tarif résident, *Gaz. Cnes*, 26 mars 2002. - Ch. Laviaille, *JCP G 1994, II, 22303*). Toutefois, la jurisprudence a considéré que les résidents constituaient bel et bien une catégorie spécifique d'usagers. En effet, cette reconnaissance a d'abord été le fait du juge judiciaire (C.Cass. Ch. crim., 16 juin 1993 n° 92-82573, *JCP G 1994, II, 22303, note Ch. Laviaille, arrêt qui concernait déjà la ville de Grenoble*) pour ensuite être consacrée par le Conseil d'Etat qui a estimé qu'il y avait une différence objective de situation entre les résidents et les autres usagers de la voie publique, « *de nature à justifier que des tarifs de*

*stationnement réduits leur soient offerts* », et ce, sans méconnaître le principe d'égalité des usagers du domaine public (v. CE, 6 mai 1994, Ville de Toulon, n° 143992; CE, 28 février 1996, Association le Véniset sans Parcmètre, n° 150682) .

<sup>8</sup> En l'espèce, le Tribunal administratif de Grenoble reprend littéralement la formule des arrêts précités et estime qu' « *il existe entre les riverains des voies publiques classées en zone de stationnement payant et les autres usagers une différence de situation de nature à justifier, sans méconnaître le principe d'égalité devant les charges publiques que des tarifs de stationnement réduits soient offerts aux résidents* ». Cette différence de situation objective avec les autres usagers non-résidents s'explique par le fait que les résidents feraient un usage plus important de la voie publique puisqu'ils sont obligés de stationner dans la rue, à défaut de garage. On peut tout de même se demander où est la différence de situations entre le résident d'une zone déterminée, qui bénéficie donc d'une tarification préférentielle et l'automobiliste non-résident de la voie publique qui travaille la journée dans cette zone : les deux sont conduits à laisser leur véhicule le long de la voie publique pour la journée et à s'acquitter des droits de stationnement dont le montant pourra varier selon leur statut.

<sup>9</sup> Il faut souligner que les résidents se distinguent d'ailleurs des riverains qui bénéficient d'aisances de voirie (essentiellement l'accès à leur habitation), lesquelles ne leur permettent pas d'être exonérés des droits de stationnement (CE, 26 févr. 1969, Féd. nat. clubs automobiles, préc.) . Les riverains ne disposent en effet d'aucun privilège en matière de stationnement.

<sup>10</sup> Enfin, alors que le stationnement résident est admis sur le domaine public routier, il n'est *a priori* pas possible au sein d'un parking de stationnement (CE, 12 juill. 1995, Cne Maintenon : Rec. CE 1995, p. 305 ; Dr. adm. 1995, comm. 570 ; RFDA 1995, p. 1053 ; D. 1995, jurispr. p. 245).

<sup>11</sup> Si la qualité de résident permet de justifier pleinement une différenciation tarifaire en matière de stationnement, il n'en va pas de même du quotient familial, qui demeure un critère de distinction inopérant (II).

## II/ Le rejet du quotient familial comme critère de distinction tarifaire tiré de l'absence de lien avec l'occupation du domaine public routier

12

Le tribunal administratif souligne qu'au sein même de la catégorie des résidents, il n'est pas possible de pratiquer une tarification selon le montant de leur quotient familial, et ce en application d'une jurisprudence établie. En effet, le Tribunal administratif rejette ce critère de différenciation tarifaire au moyen d'une parfaite application de la jurisprudence du Conseil d'Etat (CE, Sect., 10 mai 1974, D. et C., n° 88032 88148 : litige qui concernait en l'espèce un tarif fixé pour emprunter le bac menant à l'Ile-de-Ré, le problème étant qu'un tarif réduit avait été instauré, au bénéfice unique des habitants de l'île et les personnes possédant une résidence secondaire s'étaient prévaluées d'une atteinte au principe d'égalité) . Aux termes de l'arrêt précité, il a été dégagé trois cas dans lesquels il est possible de déroger au principe d'égalité : lorsque la loi le prévoit (par exemple depuis la loi Grenelle 2 (v. Article 54 de loi portant engagement national pour l'environnement n° 2010-788 du 12 juillet 2010, renvoyant à l'article L2213-2° 03 du CGCT), existe un stationnement privilégié pour les véhicules en autopartage), lorsqu'il existe une différence de situation appréciable en lien avec le service, ou un motif d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service (v. ci-dessus CE, 14 avril 1999, P., préc., à propos de la protection de l'environnement) .

13

Si les ressources des familles ont pu être admises pour indexer le prix des cantines scolaires (CE, 29 décembre 1997, Commune de Genevilliers, n° 157425), le tribunal administratif écarte la qualification de service public en estimant que « *la réglementation du stationnement des véhicules le long des voies publiques classées en zone de stationnement payant ne saurait être qualifiée de service public* ». Partant, si la qualité de résident implique une différence de situation objective et en lien avec l'occupation privative des voies publiques, il n'en va pas de même des montants des quotients familiaux des résidents qui « *ne révèlent pas des situations objectivement différentes, en lien avec l'occupation privative des voies publiques justifiant des traitements particuliers* ». Le quotient familial, qui peut ainsi être perçu comme un critère pertinent en matière de service public pour in fine, faciliter l'accès des familles les plus défavorisées à ces services, est néanmoins dépourvu de tout lien avec l'occupation du domaine public. En d'autres termes, le montant du quotient familial n'influe en rien sur l'utilisation de la voie publique, ce dont il résulte que la subdivision des riverains selon leurs ressources est inopérante.

14

En définitive, la juridiction administrative prive le stationnement routier de toute référence sociale.

# Conclusions du rapporteur public

**Guillaume Lefebvre**

Rapporteur public au tribunal administratif de Grenoble

DOI : [10.35562/alyoda.8394](https://doi.org/10.35562/alyoda.8394)

<sup>1</sup> Par délibération du 20 juin 2016 la commune de Grenoble a profondément modifié la réglementation du stationnement sur la voie publique, notamment pour les résidents, usagers de la voirie qui bénéficient d'une tarification plus favorable puisqu'ils peuvent choisir de s'acquitter d'un forfait mensuel, au lieu de s'acquitter quotidiennement de la redevance de stationnement.

<sup>2</sup> Ce que la délibération attaquée intitulée *ticket résident mensuel* ne constitue pas une nouveauté pour la ville de Grenoble, puisque ce forfait mensuel existait déjà depuis plusieurs années, comme dans bon nombre de villes de France. Le changement réside en revanche d'une part dans l'évolution du coût mensuel de ce forfait, qui était antérieurement de 12 euros et qui oscille dorénavant entre 10 et 30 euros.

<sup>3</sup> Cette modulation est fonction du quotient familial et comprend 11 tranches faisant grimper progressivement le montant du ticket résident. Elle constitue une nouveauté, même à l'échelle nationale, aucune commune, hormis Grenoble, n'ayant encore adopté une modulation du coût du stationnement sur voirie en fonction des revenus des intéressés. C'est cette variation, cette innovation, seule, qui cause le présent recours, formé par la requérante, conseillère municipale.

<sup>4</sup> Cette dernière soulève un unique moyen, tiré de l'atteinte que causerait au principe d'égalité devant les charges publiques, cette mesure, qui ne peut être vue autrement que comme une mesure de justice sociale, ou plus précisément et de manière moins connotée, de *justice distributive*.

<sup>5</sup> Même si le débat juridique est bien cadré par les parties, quelques éléments de contexte et quelques rappels, juridiques eux aussi, ne seront peut-être pas inutiles.

<sup>6</sup> Le principe d'égalité, aux composantes multiples (loi, service public, charges publiques, usagers du domaine, fonctions publiques...), a été reconnu comme un principe général du droit par le Conseil d'Etat dans la décision de 1951 Société des concerts du Conservatoire, ce qui lui donne une valeur située entre celle de la loi et celle du décret. En dépit de ses composantes multiples, son régime est plus ou moins unifié. S'il fait obstacle à ce que des administrés soient traités de manières différentes, il permet légalement une différenciation, soit lorsque celle-ci est la conséquence nécessaire d'une loi, soit lorsqu'existe une différence objective de situations entre administrés

*de nature à justifier* une différence de traitement, soit enfin en raison de nécessités d'intérêt général *en rapport avec l'objet* de la mesure, de la réglementation ou du service.

<sup>7</sup> Les termes *de nature à justifier* et *en rapport avec l'objet* renvoient à la même idée de l'exigence d'un lien qui doit relier la différence de situation constatée ou la nécessité d'intérêt général, et le domaine dans lequel intervient la mesure instaurant ou permettant une différence de traitement. Vous effectuez, même en l'absence d'argumentation en ce sens de la part du requérant, un contrôle de la qualité de ce lien. S'il est détendu, c'est-à-dire si la différence de traitement est disproportionnée au regard de la différence de situation, ou de la nécessité d'intérêt général, la mesure est alors jugée illégale. Précisons que vous n'exercez qu'un contrôle restreint sur la qualité de ce lien [1], ce qui fait sens quand on sait que la différence de traitement est une possibilité, non un droit ou une obligation [2]

Vous pourrez vous reporter, au besoin, pour des exemples bien connus d'utilisation du principe d'égalité aux décisions CE, 1974, N° 88032, au recueil [3], Communes de Gennevilliers et de Nanterre [4], Chambre syndicale patronale des enseignants de la conduite des véhicules à moteur [5] et Ville de Toulon [6].

<sup>8</sup> Les conditions d'application du principe d'égalité sont bien identiques, quelle que soit sa composante. Qu'il s'agisse d'égalité devant la loi, le service public, les charges publiques, le domaine public ou d'accès aux emplois publics, c'est la même triade d'exception qui revient toujours, avec cependant quelques différences dans l'appréciation portée par le Conseil d'Etat, qui, par exemple, pour l'égalité devant les charges publiques ou pour l'usager du domaine public se fait plus exigeant sur le lien entre la différence de traitement critiquée et le domaine dans lequel elle intervient, que pour l'égalité d'accès au service public, qui implique elle de se soucier, dans un cas précis, du coût de fonctionnement du service.

<sup>9</sup> Ainsi, dans la décision ville de Toulon, relative à la question de l'institution d'un tarif de stationnement pour les résidents distinct de celui s'appliquant à l'ensemble des usagers de la voie publique, le Conseil d'Etat utilise-t-il la même formule, *différence de situation de nature à justifier*, identique au mot près à celle applicable pour l'égalité d'accès au service public du bac entre le continent et l'île de Ré, dans la décision CE, 1974, N° 88032, au recueil, comme l'y avait invité son commissaire du gouvernement Stéphane Fratacci.

<sup>10</sup> Dès lors, il n'est pas utile de rechercher si le stationnement sur voirie est susceptible de constituer un service public, qu'il soit industriel et commercial ou administratif, obligatoire ou facultatif. Cette opération de qualification juridique serait soumise à une difficulté certaine car il n'existe pas de précédent fiché du Conseil d'Etat propre au

stationnement sur voirie, alors que ce service, même exercé en régie, de stationnement en dehors de la voirie, constitue selon la jurisprudence un service public industriel et commercial [7]. Il vous faudrait alors recourir à la grille d'identification d'un service public, posé par la décision CE, sec, 1963, N° 72002, au recueil p. 401 [8], puis à celle de distinction entre service public industriel et commercial et service public administratif, posée par la décision USIA [9], dont le moins que l'on puisse dire est qu'elles ne sont pas exactement adaptées à la reconnaissance d'un service public dont l'objet serait l'utilisation de la voie publique, c'est-à-dire du domaine public [10].

<sup>11</sup> Enfin, une éventuelle qualification de service public facultatif imposerait de contrôler la satisfaction de la condition supplémentaire relative aux différences de traitement constituant des modulations d'un tarif d'accès, condition tenant à l'interdiction de dépassement par le montant le plus élevé imposé, du coût de fonctionnement par personne dudit service [11]. Or cette condition supplémentaire est également d'un maniement mal aisé en l'espèce, d'autant plus que l'utilisation de la voie publique, dont les places de stationnement aériennes sont l'accessoire, est normalement régie par le principe de gratuité.

<sup>12</sup> Avant d'en venir au cœur du litige, un mot sur le stationnement, la voirie publique et plus généralement, le domaine public.

<sup>13</sup> Le droit au stationnement sur voirie, s'il existe, est assez récent puisque dans la première moitié du siècle précédent, les routes étaient réservées à la circulation, et non au stationnement, lequel s'effectuait sur les propriétés privées. C'est ainsi que le professeur Chapus relevait que la voie publique n'est pas destinée à servir de garage, mais à permettre la desserte et l'accès aux immeubles d'habitation, qui bénéficient d'aisances de voirie. Voyez également les décisions précitées *Ville de Toulon* et *Chambre syndicale patronale des enseignants de la conduite des véhicules à moteur*, dans lesquelles le stationnement est limité à 24h voir est interdit pour les auto-écoles à Paris...

<sup>14</sup> C'est l'utilisation de la voirie, comme zone de stationnement, par un nombre croissant de véhicules, rendant la demande supérieure à l'offre, qui a contraint les communes à le rendre payant, par dérogation au principe de gratuité du domaine public, dont la voirie fait évidemment partie. Il faut, aujourd'hui encore, pour l'instituer, que le stationnement de véhicules le long des voies publiques excède l'usage normal de ces voies ou soit justifié par les exigences de la circulation [12]. L'usage anormal est avéré, dès lors que le stationnement des uns empêche celui des autres, c'est dire... quant à la limite de la réglementation du stationnement, elle repose sur le respect des aisances de voirie [13].

15 Comme le montrent les décisions *Ville de Toulon* et *Chambre syndicale patronale des enseignants de la conduite des véhicules à moteur*, et de manière plus générale, la décision *Département de la Vendée* [14], le principe d'égalité bénéficie aux usagers du domaine public, qui peuvent utilement s'en prévaloir pour contester une différence de traitement réelle ou ressentie.

16 Comme les autres occurrences du principe d'égalité, il permet à la fois de différencier l'accès au domaine public et plus particulièrement au domaine public routier [15], comme de différencier le coût demandé en contrepartie de l'utilisation collective [16] du domaine public.

17 Dès lors qu'il existe une itération du principe d'égalité relative à l'usage du domaine public, que la jurisprudence du Conseil d'Etat, rattache, dans une logique de systématisation, parfois à l'égalité devant la loi, parfois à l'égalité devant les charges publiques, il est inutile d'utiliser la grille de lecture posée pour l'accès au service public, ce d'autant que celle-ci est d'application malaisée. Cela, quand bien même le stationnement sur voirie constituerait un service public de forme particulière. Et il faut bien avouer que le rejet de la qualification de service public en l'occurrence est douteux : on ne voit pas bien comment le stationnement hors voirie pourrait être qualifié de service public (industriel et commercial) et pas celui sur la voirie, qui bénéficie d'une plus forte connotation d'intérêt général et d'exercice de prérogatives de puissance publique.

18 L'utilisation de cette notion, peu pertinente ici, n'est pas nécessaire pour se prononcer sur l'unique moyen de la requête. Une grille de lecture, qui n'est guère différente mais qui est propre à l'usage du domaine public, existe et doit alors être utilisée.

19 Si vous écartez toute la jurisprudence relative au service public, vous vous apercevrez que bien que les trois conditions permettant une différence de traitement demeurent les mêmes et que cette différence de traitement puisse également conditionner l'accès ou permettre une modulation du coût d'usage du domaine public, il n'y aura plus alors de précédents jurisprudentiels où la différence de traitement, jugée légale, trouverait son origine dans une prise en compte de la situation financière des usagers.

20 En effet, les seuls précédents, relativement nombreux, qui s'inscrivent dans la lignée des décisions *communes de Gennevilliers et de Nanterre*, sont relatifs aux services publics, et encore faut-il préciser que ces décisions constituaient un revirement de jurisprudence de la décision *commune de Tarbes* [17], voie déjà ouverte par les décisions *Centre communal d'action sociale de La Rochelle* [18] et CE, 1994, N° 140870, aux T [19].

21 L'absence de précédents ne signifie pas forcément que ce qui est admis pour les services publics ne puisse pas l'être pour l'usage du domaine public, rien ne s'y opposant, mais les caractéristiques du domaine public, lequel demeure gouverné, en théorie du moins, par le principe de gratuité, rendent la transposition moins facile à concevoir ou à imaginer, sauf peut-être pour l'accès aux monuments nationaux, comme le musée du Louvre, où une différence de tarification est faite selon l'âge ou les ressources [20]. Mais dans ce dernier cas, il s'agit également de l'accès à la culture, qui constitue évidemment un service public : les visiteurs du musée du Louvre sont principalement des usagers de ce service public, venant contempler les œuvres d'art et trésors archéologiques exposés au sein du domaine public, dont ils ne sont usagers que de manière incidente et subsidiaire.

22 Vous ne pourrez donc vous appuyer sur des illustrations pertinentes pour forger votre appréciation, sur la légalité de la différence de traitement autorisée par la délibération du 20 juin 2016.

23 Parmi les trois possibilités de différence de traitement que permet le principe d'égalité, celle en cause ici ne saurait être la conséquence nécessaire d'une loi. Si les articles L. 2213-6 et L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, dispositions spécifiques, permettent au maire de percevoir une redevance en contrepartie du stationnement sur la voie publique, elles ne le lui imposent pas, tout comme elles ne lui imposent pas de procéder à des différenciations, qu'elles ne prévoient même pas. Quant aux dispositions, générales, de l'article 147 de la loi 98-657 du 29 juillet 1998, qui permettent de fixer des tarifs différents pour l'accès aux seuls services publics administratifs facultatifs, en fonction des revenus des usagers, d'une part elles n'imposent pas, elles non plus, de procéder à cette différenciation, et d'autre part, il résulte des travaux préparatoires [21] qu'elles ne visent que les services sociaux, éducatifs et culturels, que le stationnement sur voirie ne saurait en aucun cas constituer.

24 La deuxième possibilité qui pourrait justifier légalement la différence de traitement en litige, naît de l'existence d'une différence de situation objective et appréciable entre les usagers, compte tenu de leurs différences de revenus, ramené à un quotient familial. Sans aller jusqu'à vous fonder sur le caractère nécessairement subjectif de la notion de quotient familial, qui en ventilant des ressources selon le nombre de personnes composant le foyer, introduit un premier biais [22] il est délicat de voir dans des conditions de ressources, une différence de situation objective et appréciable.

25 A notre connaissance, jamais, le Conseil d'Etat, lorsqu'il a permis, même dans le cadre du principe d'égalité dans l'accès au service public, que les ressources puissent fonder une différence de traitement, n'a relevé qu'elles créaient une différence de situation.

Que ce soit dans les décisions *centre communal d'action sociale de La Rochelle* ou *commune de Gennevilliers et de Nanterre*, c'est à chaque fois par le rattachement à une nécessité d'intérêt général en rapport avec l'objet, en l'occurrence du service, mais aujourd'hui, de la mesure, que l'atteinte au principe d'égalité a été écartée. Voyez notamment, les conclusions de Jacques-Henri Stahl sous les décisions *commune de Gennevilliers et de Nanterre*, et plus récemment, celles de Delphine Hédary, sous la décision *SOS Racisme*.

<sup>26</sup> Pour que le critère des ressources constitue une différence de situation objectivement appréciable, il faudrait en retrancher les charges de chaque foyer en prenant en compte son mode de vie, ce qui est parfaitement irréalisable, même en procédant par consommation moyenne. Et déjà, sur cette première approximation, il n'existe pas de données utilisables, autres que statistiques.

<sup>27</sup> Ainsi, les notions de riverains, d'habitants, d'entreprises de transport, de véhicules procédant au chargement ou au déchargement des marchandises, de professionnels de l'apprentissage de la conduite, permettent de reconnaître, de manière objective et appréciable, une différence de situation. Celui des ressources, n'en est pas une, comme la notion de résident pour la fixation des tarifs de l'eau n'en est pas une [23].

<sup>28</sup> Il ne reste donc que la possibilité d'une nécessité tirée de l'intérêt général. Cette piste paraît tout d'abord assez tentante, car il est possible de voir une nécessité d'intérêt général, dans la réduction, par la prise en compte des ressources des individus, des inégalités sociales. De nombreuses taxes fiscales en tiennent compte, par le biais du quotient familial ou non : pour l'impôt sur le revenu, la taxe foncière ou la taxe d'habitation. S'agissant de l'accès au service public, les exemples, cités, sont nombreux. Il y a évidemment un intérêt général à faciliter l'accès au stationnement, comme il existe un intérêt général à faciliter l'accès à la propriété immobilière. L'acquisition, puis l'entretien, d'un véhicule, souvent indispensable aux déplacements domicile-travail quand le trajet entre les deux est un peu long ou mal desservi par les transports en commun, est bien évidemment plus complexe, plus coûteuse, pour les personnes dont les revenus sont les moins élevés. La réduction du coût du stationnement en fonction des ressources, permettrait de réduire, de manière très marginale il est vrai, cette inégalité et à tout le moins de limiter la recherche de places de stationnements gratuites, lorsqu'il en subsiste.

<sup>29</sup> Seulement, le principe d'égalité ne se contente pas d'une nécessité, même impérieuse d'intérêt général, pour admettre une différence de traitement. Encore faut-il que cette nécessité d'intérêt général soit en rapport avec l'objet de la mesure, c'est-à-dire avec l'utilisation du domaine public.

30 C'est là que le bât blesse : ce lien est difficile à concevoir, car le stationnement, devenu payant, n'est que corollaire à l'utilisation d'un véhicule terrestre à moteur. Ce que le propriétaire d'un tel véhicule recherche avant tout, c'est la possibilité d'utiliser la voirie pour se déplacer et s'arrêter, pas pour stationner.

31 On comprend bien qu'une différenciation fondée sur les revenus possède un lien avec l'accès à un service public social ou culturel. L'accès à la culture est un investissement en soi, qui se complique à mesure que les ressources diminuent, alors qu'il est d'intérêt général d'en permettre l'accès au plus grand nombre. De même, la facilitation de l'accès aux crèches, qui a également un coût, pour les enfants dont les parents ont des revenus plus faibles, est en lien évident avec la faiblesse des ressources, qui rend plus difficile l'accès aux autres possibilités de garde assurées selon des modalités privées. Mais cela provient également de ce que ces services, fonctionnent de manière significative grâce au coût payé par les usagers. Si ces services étaient inscrits directement au budget communal, avec une contrepartie négligeable payée par l'utilisateur, le lien serait déjà bien plus ténu, le coût du service ne constituant alors pas un obstacle, éventuel, à son accès.

32 Il est en revanche difficilement envisageable que la contrepartie, imposée pour des raisons d'intérêt général, à l'utilisation collective du domaine public puisse être modulée selon les revenus des usagers. Il pourrait l'être selon la taille du véhicule, voir même selon sa consommation de carburant et ses émissions de polluants, ou selon l'usure de la voirie qu'il emporte, mais les ressources du propriétaire du véhicule n'ont globalement pas de rapport avec les conditions d'utilisation de la voirie en particulier, et du domaine public, en général [24].

33 Il est même possible d'affirmer qu'en fixant des tarifs dégressifs selon les ressources des usagers du stationnement sur voirie, la commune de Grenoble est allée à l'encontre de l'objet même de la gestion du domaine, dont il faut rappeler que le stationnement, dès lors qu'il devient chronique et que les places accessibles sont moins nombreuses que les véhicules en circulation, constitue une utilisation anormale.

34 En effet, si une mesure de justice sociale, telle que celle en litige, est assurément louable, l'intrusion de la prise en compte des différences de revenus dans tous les pans de la vie publique, mérite un approfondissement et une réflexion plus poussée que celle à laquelle s'est livrée la ville de Grenoble, ne serait-ce qu'en raison des mesures de redistribution des ressources déjà existantes, qui sont toutes issues de la loi. Cela serait sûrement le tournant, dans notre société, entre équité horizontale [25] et équité verticale, cette dernière

permettant d'arriver artificiellement à une égalité qui n'existe pas dans la nature. Quant à savoir si ce changement de paradigme est souhaitable, c'est un autre débat, qui n'a pas sa place devant vous.

35

Dans ces conditions, il nous semble que l'institution, par la délibération du 20 juin 2016, d'une tarification différente au sein de la catégorie des résidents, selon les ressources de ces derniers, qui n'est ni la conséquence nécessaire d'une loi, ni tirée d'une différence de situation de nature à la justifier, ni d'une nécessité d'intérêt général en rapport avec la bonne gestion de la voirie publique, emporte méconnaissance du principe d'égalité des usagers du domaine public, sans même qu'il soit besoin de se prononcer sur son caractère proportionné.

36

Aussi, nous vous invitons à annuler partiellement la délibération du 20 juin 2016, en ce qu'elle pose le principe d'une différence de traitement entre les résidents pour l'attribution du forfait mensuel.



## NOTES

---

- [1] CE, 2002, N° 220361, au recueil et CE, 2007, N° 251144, aux T. [Retour au texte](#)
- [2] CE, ass, 1997, Sté Baxter, N° 179049, au recueil. [Retour au texte](#)
- [3] CE, 1974, N° 88032, au recueil [Retour au texte](#)
- [4] CE, 1997, N° 157425 et 157500, au recueil [Retour au texte](#)
- [5] CE, 1968, N° 67845, au recueil [Retour au texte](#)
- [6] CE, 1994, N° 143992, au recueil [Retour au texte](#)
- [7] CE, 1995, Cne de Maintenon, 147947, au recueil et CE, 1997, Cne de Montgeron, 124883, aux T. [Retour au texte](#)
- [8] CE, sec, 1963, N° 72002, au recueil p. 401. [Retour au texte](#)
- [9] CE, ass, 1956, N° 26549, au recueil p. 434 [Retour au texte](#)
- [10] Moyens et personnes se confondent directement avec un autre service public qu'est celui de la police, et constituent en eux-mêmes des prérogatives de puissances publiques. Quant aux modalités de financement du service, elles ne correspondent pas au coût acquitté en contrepartie de la possibilité de stationner, même rehaussé de ce qu'il faut nommer redevance, perçue sur les usagers indélégats qui n'est plus désormais une amende pénale. [Retour au texte](#)
- [11] CE, 1997, Communes de Gennevilliers et Nanterre, précitées [Retour au texte](#)
- [12] CE, 1969, Fédération nationale des clubs automobiles de Fr, au recueil p. 121 et CE, 1997, Cne de Dunkerque, 168695, aux T. [Retour au texte](#)
- [13] CE, 1974, Idée et autres, 84335, au recueil [Retour au texte](#)
- [14] CE, 2004, 250124, au recueil [Retour au texte](#)
- [15] CE, 1968, Syndicat national des automobilistes, 70503, au recueil [Retour au texte](#)
- [16] Les places de stationnement ne sont pas privées mais font l'objet d'une occupation temporaire et privative à comparer, par exemple avec ce qu'il en est pour l'amarrage des navires de plaisances dans les ports. [Retour au texte](#)
- [17] CE, 1985, N° 41169, au recueil [Retour au texte](#)
- [18] CE, 1989, Centre communal d'action sociale de La Rochelle, N° 89691, au recueil [Retour au texte](#)
- [19] CE, 1994, N° 140870, aux T [Retour au texte](#)
- [20] CE, 2013, SOS Racisme, N° 328230, au recueil [Retour au texte](#)
- [21] Cet article a été pensé comme une consécration législative du revirement de jurisprudence produit par la décision commune de Gennevilliers, consécration dont le champ d'application est cependant limité : [http://www.assemblee-nationale.fr/11/rapports/r0856-03.asp#P3378\\_363569](http://www.assemblee-nationale.fr/11/rapports/r0856-03.asp#P3378_363569) et <http://www.senat.fr/rap/l97-472/l97-4728.html> [Retour au texte](#)

[22] Il est évident qu'une personne vivant seule avec un revenu N, n'est pas dans une situation identique ou comparable avec un couple vivant avec un revenu de 2N, alors qu'ils ont un quotient familial strictement identique. [Retour au texte](#)

[23] CE, 1993, commune de Coux, 95139, au recueil [Retour au texte](#)

[24] Il paraît assez évident que les propriétaires de bateaux qui bénéficient d'un mouillage de courte durée, dans un port, ce qui constitue une occupation temporaire du domaine public, ne voient pas leurs tarifs définis selon leurs ressources respectives, mais uniquement selon l'encombrement de leur embarcations. [Retour au texte](#)

[25] L'égalité des prestations à situations égales [Retour au texte](#)