# DEPENALISATION/ DECENTRALISATION DU STATIONNEMENT: Points de vigilance

Décembre 2017



I - Le stationnement sur voirie, un service adapté à des besoins multiples



Agréable à Vivre

### Des usagers particuliers, avec des besoins multiples...

Résidents

**Pendulaires** 

Visiteurs, touriste

#### Mais aussi:

Motos

Vélos

**PMR** 

Livraisons

Véhicules électriques

Convoyeurs de fond

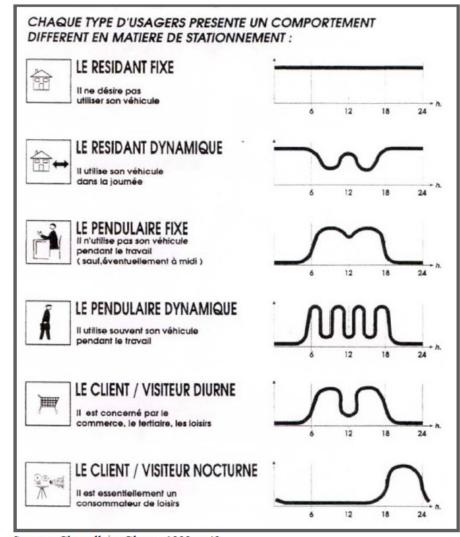
Autopartage

Professions mobiles

Cars de tourisme

Camping-cars

. . .



Source: Chastellain, Glayre, 1993, p.43

### **Différentes situations**

### France : quelques exemples de tarifications multiples

	Population commune centre 2012	Principe	Tarif 1h	Tarif 2h	Durée mini	Tarif minimum	Durée maxi	Tarif maxi	Tarif résident mensuel
La Roche sur Yon	50 000	Courte durée	0,00€	1,50€	1h	0,00€	2h	1,50€	11€
Annecy	50 000	Courte durée	1,00€	2,00€	15 min	0,30€	2h	2,00€	15€
Villefranche sur Saône	40 000	Courte durée	1,00€	3,00€	30 min	0,00€	2h	3,00€	10€
Charleville Mézières	50 000	Courte durée	1,20€	2,40€	10 min	0,20€	2h	2,40€	15€
Valence	60 000	Courte durée	1,40€	2,80€	?	0,40€	2h	2,80€	-
Annecy	50 000	Courte durée	1,60€	Interdit	15 min	0,40€	1h15	2,00€	-
Neuilly-sur-Seine	62 000	Courte durée	2,50€	5,00€	?	Ś	3h	7,50€	24€
Annecy	50 000	Longue durée	1,00€	2,00€	15 min	0,30€	8h	?	15€
La Roche sur Yon	50 000	Moyenne durée	0,00€	0,70€	1h	0,00€	4h	2,00€	11€
Quimper	60 000	Moyenne durée	1,00€	2,00€	15 min	0,00€	3h	3,60€	

Source : groupe de travail stationnement AITF 2015

Des tarifications multiples, mais une sanction uniforme : 17 €

### Le stationnement payant – Une taxe ou un outil de gestion?

#### Des recettes modestes

- En moyenne 400 € par place et par an
  - Recettes nulles sur la zone bleue
  - Recettes qui ne compensent pas toujours le coût de surveillance pour la commune, ni le coût des poursuites pour l'Etat

### Une incitation à choisir le bon stationnement selon sa durée de présence

- ou à optimiser son temps de présence
- ou à privilégier d'autres modes de transports que l'automobile quand cela est possible
- ou à réinvestir les espaces de stationnement privés

### Une gestion de la rue pour des espace publics de qualité

Création de zone 30, de zone de rencontre, d'aires piétonnes ...

Transformation de places de stationnement en élargissement de trottoir

## II - La loi et textes d'application



Pour une Ville plus Sûre et plus Agréable à Vivre

## Ce que prévoit la loi MAPTAM

### Principes de la réforme

- Base juridique de la réforme :
- Loi MAPTAM Articles 63 et 64, introduit la décentralisation du stationnement payant :
- Actuellement, ne pas payer son stationnement génère une contravention de première classe (art. R.610-5 du Code pénal).
- À compter du 1er janvier 2018, le stationnement payant sera considéré comme l'occupation d'un domaine public, donnant lieu au paiement d'une redevance.
- Les autres sanctions pénales en matière de stationnement (dépassement de la durée maximale autorisée, stationnements gênants, dangereux, interdits, etc.) sont maintenues.

### Principes de la réforme

## L'occupation du domaine public affecté au stationnement donne lieu au paiement d'une redevance :

- Cette redevance pourra être acquittée par l'usager dès le début du stationnement, en fonction de la durée prévue (on parle de paiement immédiat)
- ou a posteriori, de façon forfaitaire (on parle alors de forfait de post-stationnement).
- Juridiquement, il n'y aura plus de sanction pour le nonacquittement des droits de stationnement.

III - La mise en œuvre



Pour une Ville plus Sûre et plus Agréable à Vivre

## Établissement des barèmes tarifaires

#### Institution de la redevance

- L. 2333-87 du CGCT : « ... le conseil municipal (...) peut instituer une redevance de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains, s'il existe. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis de cette dernière est requis. Si elle ne s'est pas prononcée dans un délai d'un mois à compter de sa saisine, cet avis est réputé favorable. »
- Le conseil municipal est compétent pour instituer la redevance, sauf si l'EPCI ou le SM Transports y a été autorisé dans ses statuts ou par délibération prise à majorité qualifiée. Il fixe les tarifs et la liste des rues sur lesquelles il est applicable.
- Cela ne remet pas en cause le pouvoir de police de la circulation et du stationnement du maire (qui peut toutefois avoir été transféré au président de l'EPCI) pour les autres prérogatives de réglementation : durée maximale autorisée, places spécifiques, etc...
- Le cas échéant, la redevance doit être compatible avec le PDU, et l'EPCI compétent en voirie sollicité pour avis consultatif.

### La compatibilité avec le PDU

### Article L1214-2 du code des transports :

Le plan de déplacements urbains vise à assurer [...]
L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement,

notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite,

la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie [...] ».

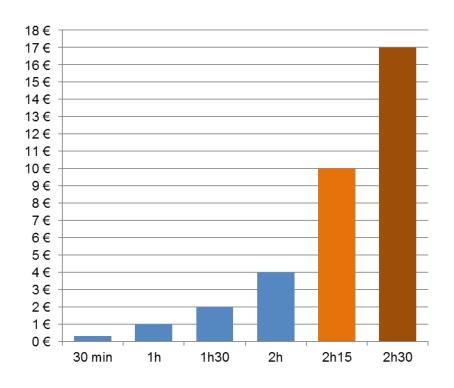
### Règles pour l'institution du barème de paiement immédiat

- Nouvel argumentaire : favoriser les transports alternatifs
- De plus, ce barème doit être institué de manière à couvrir la totalité des coûts de collecte : horodateurs notamment, mais aussi personnel affecté y compris à la surveillance ou au traitement des recours.
- Il est modulable « en fonction de la durée du stationnement, de la surface occupée par le véhicule ou de son impact sur la pollution atmosphérique. Il peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée ainsi qu'une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers, dont les résidents. »

# Hypothèse sur les barèmes selon le type de situation locale

### Exemple sur une zone de stationnement courte durée

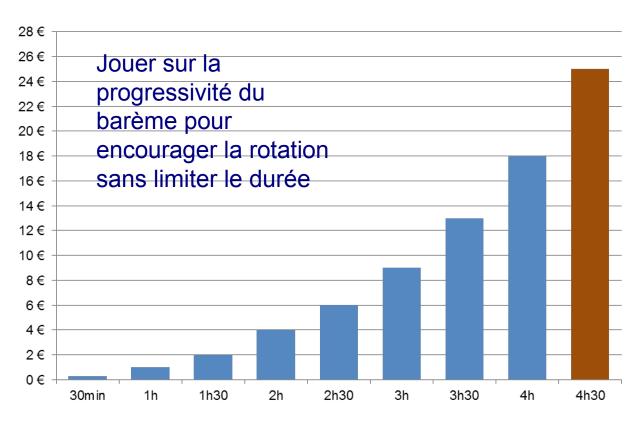
- Jusqu'à deux heures, on maintient le tarif existant.
- Ensuite, on ajoute deux tranches à tarif dissuasif.
- Le stationnement est désormais autorisé jusqu'à 2h30, mais le tarif permet de maintenir l'effet de dissuasion au bout de 2 heures. Le montant du FPS à 17€ est ici le même que celui de l'amende pénale actuelle.



Garder le même niveau de durée, la même « sanction » Ajuster la progressivité du barème

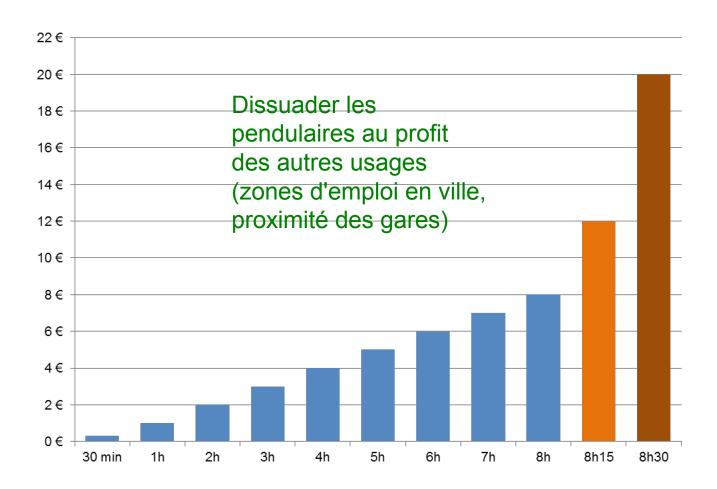
### Exemple sur une zone de stationnement moyenne durée

- Le tarif des premières heures peut être similaire à une zone courte durée, avec une augmentation plus progressive, permise par une durée plus longue.
- La rotation des véhicules est ici assurée par la progressivité tarifaire plutôt que par la durée limitée. Dans cet exemple, le FPS est à 25€.
- Ce système peut être adapté à des capacités de surveillance plus faibles (1 passage par jour)



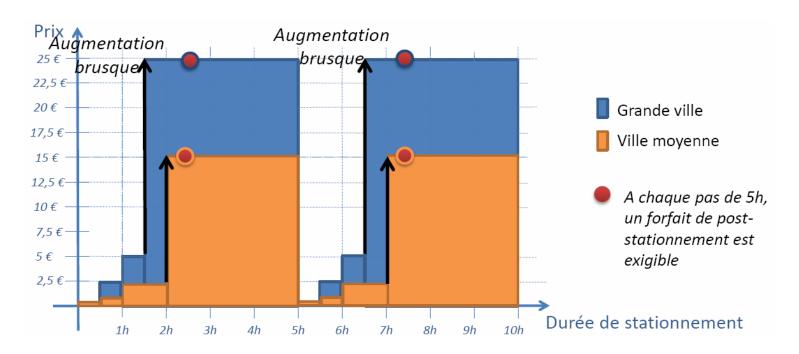
### Exemple sur une zone de stationnement longue durée

- Le tarif est maintenu à l'identique jusqu'à 8 heures de stationnement.
- Ensuite, le tarif devient fortement dissuasif.



### Mixer courte durée et moyenne durée

- Le stationnement ici est autorisé 5 heures, et non plus 1h30 (grande ville) ou 2 heures (ville moyenne).
- Toutefois, à compter de l'heure souhaitée, il est ici envisagée une augmentation brusque de la tarification, donnant toutefois un droit à stationner pendant 5 heures : l'objectif de rotation ne se fait plus par la limitation de la durée, mais par le seuil tarifaire.
- Avec ce dispositif, on ne peut pas émettre de nouveaux FPS sans attendre 5h.



Source: GART

### **Quelques montants de FPS**

Castres (40 000 hab.)\_FPS à 10 €

Paris : FPS max à 50 €

Strasbourg et Amboise : 35 €

Tours : 25 €

Tréport : 20 €

Charenton: 17 €

Mais ...

### Nevers (35 000 hab.):

La Ville va supprimer le stationnement payant. Les zones bleues, situées en cœur de ville permettront un stationnement gratuit de deux heures. La Ville investit dans un véhicule verbalisateur.

Marmande (17 000 hab.): zone bleue 2 heures

### **Surveillance**



22

### Délégation à un tiers contractant

- Dispositions relatives à la collecte de la redevance de stationnement par un tiers contractant
- Délégation possible à un tiers contractant de la collecte du FPS (surveillance et émission des avis de paiement) et du traitement des recours administratifs (délégation d'ensemble, sans séparation).
- Solution retenue à Paris, Bordeaux...

### **Notification du FPS**



### **Notification du FPS**

### Le FPS est notifié :

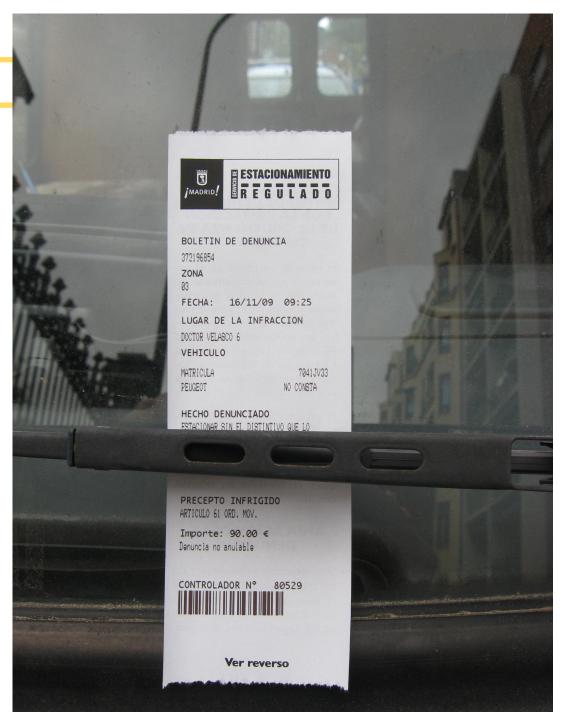
par un avis de paiement déposé sur le véhicule

par envoi postal (monopole de l'ANTAI lié à l'accès au SIV)

paiement possible avant envoi postal (si la commune a prévu un FPS minoré)

Processus complexe, quasiment impossible à gérer sans outils informatiques

### **Notification du FPS**



### Le calcul du forfait poststationnement



Agréable à Vivre

### Le calcul du montant du FPS

- Deux modalités de calcul différentes, selon qu'il s'agit d'une absence de paiement, ou d'une insuffisance de paiement
- En cas d'absence de paiement : paiement du montant prévu par la délibération. L'absence de paiement se caractérise par :
- Absence de tout ticket (ticket horodaté ou ticket dématérialisé)
- Présence d'un ticket, mais qui n'est pas à prendre en compte pour la période considérée (cf détails ci-après)
- En cas d'insuffisance de paiement, déduction des sommes déjà payées

## Émission d'un nouveau FPS



Pour une Ville plus Sûre et plus Agréable à Vivre

### Validité du FPS et émission d'un nouvel avis de paiement

• En cas d'absence de paiement, l'heure à partir de laquelle peut être émis un nouveau FPS est calculée en ajoutant la durée maximale autorisée à l'heure d'émission du FPS.

.

 En cas d'insuffisance de paiement, l'heure à partir de laquelle peut être émis un nouveau FPS est calculée en ajoutant la durée maximale autorisée à l'heure d'émission du ticket pris en compte pour la déduction.

## Organisation du suivi et des recours



Agréable à Vivre

### Principes généraux concernant les litiges

- Recours Administratif Préalable Obligatoire (RAPO)
- Le RAPO s'exerce devant l'autorité qui a émis l'avis de paiement (donc délégué obligatoirement si délégation de l'émission des FPS).
- C'est un contrôle de la décision d'émission du FPS, qui peut conduire à l'annuler ou le modifier.
- Les collectivités concernées vont devoir s'organiser pour traiter cette étape de la procédure administrative.

 Pour les cas que le RAPO ne solde pas, une juridiction administrative spéciale est créée : la commission du contentieux du stationnement payant.

IV. L'impact sur les politiques de stationnement et déplacement



Agréable à Vivre

## Les perspectives du contrôle LAPI

### Le contrôle automatique

### Autorisé pour les infractions pénales

- Passage d'un véhicule à 30 km/h pour enregistré les plaques des véhicules en infraction
- Permet de lutter efficacement contre les infractions les plus lourdes (trottoirs, bandes cyclables, passage piéton, double file ...) amendes relevées à 135 €

Plus compliqué pour le stationnement dépénalisé, puisque ce n'est pas une infraction pénale

## L'impact sur la mobilité automobile

### L'impact de la réforme sur la mobilité automobile

« Plus de respect, moins de voitures ventouse » Régulation par les coûts favorable au transfert modal Report vers le stationnement en ouvrage

### • La clé est dans la tarification :

- « Courte durée » favorise trafic automobile en heure creuse
- « Moyenne durée » favorise l'utilisation automobile pour des démarches
- « Longue durée » peut encourager le pendulaire sur voirie

### Le contrôle impacte fortement le service :

- combien de passage par jour par rapport aux différentes durées ?
- Quel taux de vide recherché ?
- Quelle attractivité par rapport aux autres modes de déplacement ?

## Quel service public du stationnement?

### Quelle offre globale de stationnement?

• L'offre comprend le stationnement sur voirie, en ouvrage et le stationnement privé (Paris, 70 % privé, 20 % voirie, 10 % ouvrages). Les trois communiquent.

- Renchérir le stationnement sur voirie, c'est :
- Encourager le transfert modal (par le coût, la limitation de la durée, la relocalisation du stationnement en parc relais)
- Limiter l'usage de la voirie pour le stationnement (au profit des autres offres : l'offre en ouvrage est en général sur-abondante et l'offre privée mal utilisée)

### Quelle stratégie pour les associations?

Profiter d'une meilleure gestion du stationnement payant pour demander une réduction de l'offre sur voirie, notamment partout où les trottoirs sont trop étroits ou les double-sens cyclables inexistants

Soutenir une meilleure occupation des ouvrages de stationnement, mais sans en construire de nouveaux !

Limiter l'offre résidentielle sur voirie pour encourager l'usage des parcs ou de l'autopartage

### Quelle stratégie pour les associations?

### Le point politiquement le plus sensible :

### Le stationnement résidentiel qui envahit les rues la nuit.

Une solution à préconiser

- augmenter la tarification pour mettre les parcs en ouvrage en concurrence avec le stationnement résidentiel sur voirie
- viser une réduction de la motorisation en zone dense bien desservie en TC en :
  - facilitant l'accès à l'autopartage aux ménages modestes de centre-ville (pas plus coûteux pour la collectivité que de subventionner le statt sur voirie)
  - offrant un abonnement TC aux ménages qui abandonnent une voiture

# Quels points de vigilance lors de la mise en place de la réforme ?

### Quels points de vigilance?

Sortir de la seule approche financière et demander que la réforme constitue un vrai sujet de stratégie de déplacement

Placer la question au niveau des intercommunalités (PDU, PLUI) pour une vrai logique de déplacement

Sortir du discours de facilité : « c'est encore une réforme imposée par l'Etat ».

pour passer à

une vrai gestion locale et responsable de la politique de stationnement (municipale et métropolitaine)

### Quels points de vigilance?

Encourager un meilleur contrôle du stationnement interdit (exemple, sur Paris les ASP qui ne feront donc plus de surveillance du stationnement payant doivent être affectées principalement au contrôle du stationnement gênant et très gênant (trottoirs, bande cyclable, passage piétons))

### Pour mémoire

Stationnement alterné non respecté ou non respect du sens de stationnement ou portière sans précaution : 1ère classe, 17 €

Stationnement gênant ou abusif ou zone bleue : 2ème classe soit 35 €

Stationnement très gênant et Stationnement dangereux (pb de visibilité), et fourrière : 4ème classe soit 135 €

### Quels points de vigilance?

### Une opportunité pour combattre le stationnement sur trottoir



# La prise en compte des professionnels mobiles

### Point de vigilance : ges professionnels mobiles

### Une occasion pour mieux gérer les besoins spécifiques :

- Des livreurs
- Des réparateurs
- Des professions médicales et autres interventions à domicile

- Avec des tarifications adaptées (abonnement)
- Et des places réservées (aires de livraisons)
- Ou des tarifs attractifs pour les professionnels, dissuasifs pour les autres.