

Descriptif succinct du dispositif de décentralisation et de dépenalisation du stationnement voté par le Sénat (6 juin 2013)

Pourquoi réformer le stationnement payant de surface ?

- **Aujourd'hui, et comme le rappelle le GART depuis de nombreuses années, le système global du stationnement dysfonctionne :**
 - le taux de paiement spontané du stationnement par les automobilistes est de l'ordre de 35 %¹,
 - Le taux de recouvrement des amendes est faible (en moyenne, moins de 50%)²,
 - Le coût de recouvrement des amendes est prohibitif : 169 M€. Comme les amendes forfaitaires (17 €) et forfaitaires majorées (35 €) rapportent respectivement 100 M€ et 83 M€ le rendement réel du système n'est que de 14 M€,
 - Dans les grandes villes, 20% des voitures en circulation sont à la recherche d'une place de stationnement,
 - A Paris, chaque place de stationnement ne rapporte, en moyenne, que 2 heures de stationnement payant par jour.
- **Relativement au coût horaire du stationnement, l'amende forfaitaire de première classe (17 €) est insuffisamment dissuasive dans certaines grandes villes et disproportionnée dans les villes petites ou moyennes.** Or, le statut pénal de cette amende empêche toute adaptation de son montant aux spécificités locales.
- **La pénalisation de l'amende pour non-paiement du stationnement implique que les agents verbalisateurs soient assermentés.** Ces derniers sont donc en majorité des agents des polices municipale et nationale, qui doivent verbaliser au détriment de leurs missions prioritaires, notamment celle d'assurer la sécurité de nos concitoyens,
- **Le circuit de redistribution du produit des amendes au bénéfice des collectivités locales est complexe** (Les amendes sont centralisées dans un compte d'affectation spécial avec les autres amendes automobiles).
- **La dépenalisation a été mise en place avec succès dans de nombreux autres pays européens** (Grande-Bretagne, Belgique, Espagne, Italie, Suède, Pays-Bas,...).

Quels sont les principes de la réforme ?

La réforme proposée repose sur six piliers fondamentaux, qui ne peuvent exister indépendamment les uns des autres :

1. **Le stationnement payant (ou gratuit sur une durée limitée) n'est plus considéré comme l'application du pouvoir de police du maire, mais comme un service rendu à des usagers par la collectivité.** Néanmoins, c'est le Maire qui continue de définir le périmètre de stationnement payant, la localisation des places réservées aux personnes à mobilité réduite, aux livraisons, aux taxis...

¹ Source : Rapport Bolliet (2005)

² 44 à 50% des amendes forfaitaires et 35% à 40% des amendes forfaitaires majorées sont payées spontanément (Source : Rapport Bolliet 2005).

.../...

2. **L'automobiliste ne s'acquitte plus comme aujourd'hui d'une taxe pour occupation du domaine public, mais d'une redevance pour service rendu. Cette redevance peut être payée soit immédiatement, on parle alors de redevance « horaire », soit ultérieurement, on parle dans ce cas de forfait de post-stationnement. Il n'y a plus d'amende ou de sanction pour non-paiement ou dépassement horaire. Lorsqu'un automobiliste ne paie pas de redevance horaire, il n'est pas considéré comme étant en infraction mais comme ayant pleinement fait le choix du forfait de post-stationnement. Il n'y a plus de PV mais l'automobiliste reçoit un titre de recette émis par la collectivité (avec recouvrement par le trésor public s'il ne le paye pas). **Si l'automobiliste a simplement dépassé la durée du stationnement qu'il a payé, les sommes déjà acquittées sont déduites de la redevance de post-stationnement.****
3. **Du fait de la dépenalisation des règles relatives au non-paiement du stationnement, chaque collectivité décide librement du montant de la redevance horaire et du forfait de post-stationnement.** A cet égard, la fixation du montant du forfait de post-stationnement dû par l'automobiliste est encadrée par un plafond égal à une journée de stationnement ou moins en fonction des circonstances locales. **Le système est comparable à celui du stationnement payant en ouvrage ou encore aux péages d'autoroute.**
4. **La dépenalisation permet également à la collectivité, si elle le souhaite, de déléguer à un tiers la mission de vérifier si les automobilistes se sont acquittés ou non de la redevance horaire.** La délivrance de titres de recettes ne ressortant pas du droit pénal, les agents de contrôle n'ont plus à être assermentés. De plus, ne s'agissant plus d'une mission liée à l'exercice d'un pouvoir de police, elle pourra être déléguée à un tiers. De ce fait, les effectifs de contrôle constitués d'agents de la collectivité ou du délégataire, pourront être augmentés et l'efficacité du système accrue d'autant.
5. **La mission de recouvrer le produit des forfaits de post-stationnements est confiée au Centre National de Traitement des infractions de Rennes.** Le Centre de Rennes traite aujourd'hui le recouvrement de l'ensemble des amendes émises par PV électronique. Conserver la compétence de ce centre permet à toute collectivité, quelle que soit sa taille, d'avoir accès à un système efficace de recouvrement du produit du forfait de post-stationnement.
6. **La Loi prévoit que les recettes de redevance de post-stationnement sont affectées au financement des transports publics** (en Île de France, 50% de ces recettes sont reversées au STIF).

Pour laisser le temps de mettre en place le dispositif au plan technique, un délai de 18 mois est prévu à compter de la promulgation de la Loi.

Quels sont les délais de mise en œuvre de la réforme ?

Cette réforme est une vraie révolution. Elle implique de nombreux changements administratifs ; c'est pourquoi **le législateur a inscrit dans la Loi un délai de mise en œuvre de 18 mois à partir de sa promulgation.** L'administration travaille en ce moment à trouver les solutions qui conviennent pour les points restant en suspens, notamment en ce qui concerne le contentieux.

Cette réforme est-elle financièrement défavorable pour l'Etat ? NON

- S'agissant d'un service public local, **le système décentralisé et dépenalisé consistant à remplacer le mécanisme complexe existant par une redevance pour service rendu sera soumis à la TVA.** Cela signifie qu'un montant de 20 % des recettes HT sera immédiatement encaissé par l'État.

.../...

- **Actuellement, la recette annuelle est de 540 millions d'euros hors taxes. Le dispositif rapportera donc immédiatement 105 M€ à l'Etat ce qui fait plus que compenser la perte d'une partie de la part de l'Etat** dans la péréquation des recettes gérées par le CFL au titre du compte P755³ inclus dans le Compte d'Affectation Spécial (CAS).
- En outre, le système décentralisé et dépenalisé repose sur la dissuasion apportée à la fois par la meilleure adéquation du montant du forfait de post-stationnement aux spécificités territoriales et l'amélioration de la prestation de vérification du paiement de la redevance horaire. **Le couplage de ces deux modifications entraînera un nombre accru d'automobilistes à acquitter le stationnement payant (35 % seulement aujourd'hui⁴), ce qui aura un effet positif pour les collectivités locales.**

Cette réforme est-elle défavorable pour d'autres collectivités ? NON

- A titre de comparaison, la même réforme a permis d'augmenter le taux d'acquittement de la redevance de stationnement à 70 % à Madrid et à 90 % à Gand. **Le nouveau dispositif se traduira lui aussi par une hausse des recettes des collectivités locales.**
- Les crédits à péréquer dans le cadre du « fonds amendes » du Comité des finances locales seront inférieurs de 183 M€ (**sur un total de 1.417 M€**) à ce qu'ils sont aujourd'hui mais, en supposant une efficacité de la réforme identique à celle constatée en Espagne (70% de paiement), les collectivités et l'Etat seront largement gagnants et cela permettra de sécuriser la péréquation actuelle au profit des communes de moins de 10.000 habitants⁵.

Cette réforme est-elle défavorable pour les automobilistes ? NON

- **Si le système de stationnement payant est plus efficace, la rotation des véhicules sur les places de stationnement sera plus rapide** et les automobilistes tourneront moins longtemps pour trouver une place. Ce sera favorable pour l'environnement et pour les automobilistes.
- Actuellement, les recettes annuelles du stationnement sont de 540 M€. **Dans un système décentralisé et dépenalisé, on peut compter, comme à Madrid, sur un doublement des recettes.** Une partie de ce gain peut être utilisée pour financer des modulations horaires favorables aux automobilistes et à la mobilité durable.

Quelques données sur le stationnement :

- Recettes annuelles du stationnement payant : 540 M€
- Recette annuelle des amendes de stationnement : 100 M€
- Recette annuelle des amendes forfaitaires majorées : 83 M€
- Coût du recouvrement des amendes : 169 M€ (soit un solde de $(100+83)-169=14$ M€)
- TVA sur redevance horaire de stationnement (19,6 %) : 105 M€
- TVA sur forfait de post-stationnement (remplaçant l'amende) : 8 M€

³ L'Etat perdra 47% du montant des amendes forfaitaires + amendes forfaitaires majorées soit 86 M€.

⁴ Taux de non-paiement du ticket horaire : 65 % -- Taux de verbalisation : 20 % → 13 % d'amendes sont effectivement délivrées et seules 50 % de ces amendes sont recouvrées → Efficacité globale : 36,5 %.

⁵ 60 M€