

Une RÉFORME CRUCIALE PERMETTANT :

- d'adapter les règles du stationnement aux spécificités de chaque territoire ;
- de redéployer les agents de police affectés jusqu'ici à la verbalisation du stationnement vers des missions de sécurité des citoyens ;
- d'inciter davantage l'automobiliste à s'acquitter du montant de la redevance horaire ;
- d'éviter une présence massive d'automobilistes à la recherche d'une place de stationnement dans les centres-villes et de limiter les émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre ;
- d'assurer une meilleure rotation des véhicules sur voirie ;
- d'engager une politique de report modal en affectant les ressources dégagées au financement des transports publics.

✓ Une RÉFORME QUI N'EST PAS FINANCIÈREMENT DÉFAVORABLE POUR L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

Les redevances étant soumises à TVA, le dispositif proposé rapporterait à minima 105 millions d'euros à l'Etat, c'est-à-dire davantage que la part qui lui revient actuellement. En outre, la

réforme proposée ayant pour objectif d'inciter un nombre accru d'automobilistes à acquitter la redevance horaire aura un effet positif sur les finances des collectivités locales.

✓ Une RÉFORME QUI PREND LE TEMPS DE LA PÉDAGOGIE

Cette réforme reposant sur des évolutions conséquentes, implique de nombreuses adaptations du système juridico-administratif. C'est pourquoi le législateur a inscrit dans la loi un délai de mise en

oeuvre de 18 mois à partir de sa promulgation. Ce délai est là pour prendre le temps de la pédagogie et préparer sa mise en oeuvre dans les meilleures conditions.

En donnant aux collectivités un outil efficace pour mieux organiser les flux de mobilité dans les centres urbains, la réforme proposée va clairement dans le sens d'un nouvel acte de la décentralisation.

La DECENTRALISATION DU STATIONNEMENT



ÉLÉMENTS EXPLICATIFS DE LA RÉFORME



GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

22 rue Joubert
75009 PARIS
Tél. 01 40 41 18 19
www.gart.org

A propos du GART

Créé en 1980 et actuellement présidé par Roland Ries, Sénateur-maire de Strasbourg, le GART compte 285 adhérents, autorités organisatrices de transport (AOT) sur leur territoire (urbaines, départementales et régionales) de toutes tendances politiques. Son objectif : mieux vivre et se déplacer en accompagnant et en développant la mobilité durable grâce aux transports publics et aux modes alternatifs à la voiture utilisée de manière individuelle. Le GART est le porte-parole des AOT, il fédère les acteurs de la filière « Transport », valorise les bonnes pratiques, anime le débat et conseille ses adhérents.

Contact : Laurent Kestel (laurent.kestel@gart.org)



GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

Un système actuel inefficace et coûteux

Le stationnement réglementé est apparu en France avec la création des « zones bleues », c'est-à-dire de places de stationnement autorisées gratuitement pour une durée limitée, afin de faciliter la rotation des véhicules et de limiter la présence de « voitures ventouses » (c'est-à-dire des véhicules occupant la même place de longues heures durant). Vers la fin des années 1960, les grandes villes ont décidé de mettre en place des zones de stationnement payant afin de réguler l'encombrement des rues et mieux organiser l'espace public.

L'organisation juridique du stationnement sur voirie repose sur les dispositions du code général des collectivités territoriales. La plupart d'entre elles sont relatives aux pouvoirs de police du maire, qui exerce en ce sens ses prérogatives en vue de maintenir l'ordre public. Il revient au conseil municipal de fixer le montant de la redevance horaire du stationnement. Le barème tarifaire est établi en fonction de considérations locales relatives à la densité de population, au taux de congestion constaté sur les voiries adjacentes, etc.

Le non-respect d'une mesure de police entraîne la constatation

d'une contravention relevant du droit pénal, ce qui signifie que le montant des contraventions est rigoureusement identique en tout point du territoire national (17 €), et ce indépendamment du coût horaire du stationnement. De plus, les agents habilités à contrôler le respect des règles du stationnement doivent être assermentés.

Cette séparation entre le pouvoir de la commune de fixer le montant de la redevance horaire et celui de l'Etat de fixer nationalement le montant des amendes rend inefficace la lutte contre la fraude au stationnement. Elle constitue un frein à l'avènement d'une véritable politique globale de gestion des flux de circulation automobile au cœur des villes et des agglomérations. En effet, comparé au coût horaire du stationnement, l'amende de 17 euros est insuffisamment dissuasive dans certaines grandes villes, là où elle apparaît clairement disproportionnée dans les communes de tailles plus modestes (où le coût horaire du stationnement est plus bas).

A titre d'illustration, le tableau suivant permet de souligner les effets très différents d'une ville à l'autre d'une amende de 17 € rapportée au tarif horaire du stationnement.

Ville	Tarif horaire du stationnement (tarif le plus cher)	Prix pour une journée de stationnement (de 9h à 19h)	Nombres d'heures de stationnement équivalentes à un coût de 17 €
Paris	3,60 €	36 €	4 heures et 43 minutes
Lyon	2 €	20 €	8 heures et 30 minutes
Nantes	1,70 €	17 €	10 heures
Pau	1,40 €	14 €	12 heures et 8 minutes
Angoulême	1 €	10 €	17 heures
Moulins	0,60 €	6 €	28 heures et 20 minutes

Source : Enquête quinquennale CERTU 2010.

Dans les grandes villes, le montant de l'amende n'a pas pu évoluer en proportion de l'augmentation du coût horaire du stationnement. Il a donc progressivement perdu son caractère dissuasif, laissant le champ libre à la fraude et aux incivilités. Si l'on ajoute au fait

que, de plus en plus, policiers (nationaux, municipaux, mais aussi les ASVP) et gendarmes sont affectés à des missions autres que celles de constater des infractions au stationnement, on comprend pourquoi le taux de verbalisation tend à baisser.

Une inefficacité civique, environnementale et économique

Dans certaines villes, la fraude au paiement du stationnement est devenue la règle, et le paiement, l'exception. Il est en effet plus intéressant financièrement de ne pas payer et de se faire verbaliser trois ou quatre fois par mois, que de s'acquitter quotidiennement de son ticket de stationnement. Certains particuliers intègrent désormais le coût des amendes dans leur budget automobile. En d'autres termes, l'inefficacité du système actuel encourage l'incivisme.

Elle favorise également l'apparition de « véhicules ventouses », stationnant au détriment des autres automobiles et entraînant la raréfaction de l'offre de stationnement sur l'espace public. Dans de telles conditions, la recherche d'une place libre s'apparente à un véritable parcours du combattant à certaines heures de la journée, ce qui entraîne automatiquement une recrudescence de stationnements « sauvages », gênants, voire même dangereux.

Aujourd'hui, une grande partie de la circulation en milieu urbain est constituée de véhicules à la recherche d'une place de stationnement, cela ne faisant qu'accroître la congestion et la pollution des centres-villes. L'espace public se retrouve ainsi saturé par l'automobile au détriment des autres usages de la rue. La marche devient malaisée, le cheminement des cyclistes entravé et l'accessibilité des trottoirs réduite. Certaines collectivités, souhaitant enrayer ces répercussions néfastes, choisissent de décourager physiquement les stationnements interdits en installant des potelets en bordure des trottoirs. Mais ces derniers deviennent parfois des obstacles pour la circulation des personnes à mobilité réduite (usagers de fauteuils roulants, poussettes,...) et ne constituent donc pas toujours la meilleure solution.

Enfin, le système est économiquement inefficace. Le taux de paiement spontané du stationnement par les automobilistes est de l'ordre de 35 %. Parmi les 65% d'automobilistes qui ne paient pas leur stationnement à l'horodateur, seuls 20 % sont verbalisés. Le taux de recouvrement des amendes, lorsqu'elles sont émises, est faible : en moyenne, moins de 50 %. En considérant le non-paiement des amendes par certains automobilistes, on peut estimer que seuls 39 % d'entre-eux paient effectivement leur stationnement. Les amendes forfaitaires (17 €) et forfaitaires majorées (33 €) rapportent respectivement 100 et 83 millions d'euros. Sachant que le coût de recouvrement des amendes est de 169 millions d'euros, le rendement réel du système actuel n'est que de 14 millions d'euros¹.

Les principes de la réforme proposée

Permettre aux collectivités locales de disposer des moyens de mettre en oeuvre des politiques de mobilité équilibrées en adaptant les politiques de stationnement aux spécificités locales : tel est l'objet de la réforme. Elle repose sur six piliers indissociables :

1. Le stationnement payant et en « zone bleue » (c'est-à-dire gratuit sur une durée limitée), n'est plus considéré comme l'unique exercice d'un pouvoir de police, mais comme un service rendu aux usagers par la collectivité. Le maire continuera, comme aujourd'hui, d'exercer ses pouvoirs de police en ce qui concerne le stationnement dangereux et interdit, les livraisons, les emplacements réservés aux taxis, etc. Il reviendra au conseil municipal de déterminer si le stationnement sera gratuit à durée limitée ou payant, de fixer le montant de la redevance horaire et de déterminer le montant du forfait de post-stationnement, dans les limites définies par la loi.

2. Le paiement du stationnement n'est juridiquement plus considéré comme une taxe pour l'automobiliste, mais comme une redevance. 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 s'agit là d'un changement complet d'approche. En effet, un automobiliste ne plaçant pas de ticket derrière son pare-brise ou payant insuffisamment son stationnement, ne sera plus considéré comme étant en infraction mais comme ayant pleinement fait le choix du forfait de post-stationnement. Le système est, à ce titre, comparable à celui des parcs de stationnement ou des péages d'autoroutes en cas de perte du ticket. L'absence ou l'insuffisance de paiement de la redevance horaire donnera lieu à l'établissement d'un titre de recette émis par la collectivité.

3. Du fait de la dépenalisation des règles relatives au non-paiement du stationnement, chaque collectivité décide librement des montants de la redevance horaire et du forfait de post-stationnement. Le montant du forfait de post-stationnement dû par l'automobiliste est strictement encadré par la loi. Ce forfait ne pourra excéder le montant d'une journée de stationnement selon le barème tarifaire en vigueur dans la zone.

4. La dépenalisation permet également à la collectivité de déléguer à un tiers la mission de vérifier si les automobilistes se sont acquittés ou non de la redevance horaire. L'émission de titres de recettes ne ressortant pas du droit pénal, les agents de contrôle n'auront plus besoin d'être assermentés pour exercer leur mission. Cette mission pourra donc, si la collectivité le souhaite, être déléguée à un tiers.

5. Le dispositif proposé est compatible avec un monopole de traitement du produit des forfaits de post-stationnement par l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions de Rennes (ANTAI). Conserver la compétence du centre de Rennes permet à toute collectivité, quelle que soit sa taille, d'avoir accès à un système centralisé de recouvrement du forfait de post-stationnement.

6. La finalité de la réforme : engager une politique de report modal et améliorer la circulation. Il s'agit là d'un aspect important de la réforme : en affectant les recettes de la redevance de post-stationnement notamment au financement des transports publics de l'agglomération, cette mesure va favoriser le rééquilibrage de la place de chaque mode de transport dans nos agglomérations. En Île-de-France, la loi prévoit que la moitié des recettes seront reversées au STIF.

1. La mise en place du PV-électronique a certes eu des effets bénéfiques dans l'amélioration du rendement économique du recouvrement. Mais, au 31 mars 2013, seules 844 communes ont adopté cette forme de verbalisation et, parmi elles, 22 de plus de 100.000 habitants. L'optimisation de l'efficacité du stationnement payant ne peut donc reposer uniquement sur le développement du PV-électronique.