

La réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie



7 juin 2017 – Comité de suivi stationnement Grenoble



De nombreux dysfonctionnements nuisent à la crédibilité du stationnement payant

- Une rotation des véhicules insuffisante dans certains territoires, due à une surveillance mal adaptée ;
- Un taux de non-paiement de l'ordre de 65 % en moyenne nationale, avec toutefois des disparités importantes selon les villes (de 90% à 30%) ;
- Une rigidité du système liée à la nature juridique du stationnement payant sur voirie, et à la nécessaire égalité de tous devant le droit pénal ;
- Certaines collectivités gèrent insuffisamment leur politique de stationnement.

Objectifs de la réforme votée en 2014

OBJECTIF 1

Mieux lier
stationnement et
politiques de mobilité

- Préciser explicitement dans la loi que stationnement et mobilité sont étroitement liés
- Encourager les collectivités à réinterroger leurs politiques de stationnement

OBJECTIF 2

Confier aux collectivités tous
les pans de la politique de
stationnement payant sur
voirie

- Au-delà du coût horaire, donner la possibilité aux collectivités de fixer le montant dû par l'utilisateur en cas de défaut de paiement
- Permettre d'adopter de nouvelles modalités de surveillance

OBJECTIF 3

Redonner équité,
cohérence et efficacité
aux politiques de
stationnement

- Mieux adapter les tarifs aux spécificités locales, en actant la différence objective de situation entre une métropole et une ville moyenne

Objectifs de la réforme votée en 2014

OBJECTIF 1

Mieux lier
stationnement et
politiques de mobilité

OBJECTIF 2

Confier aux collectivités tous
les pans de la politique de
stationnement payant sur
voirie

OBJECTIF 3

Redonner équité,
cohérence et efficacité
aux politiques de
stationnement

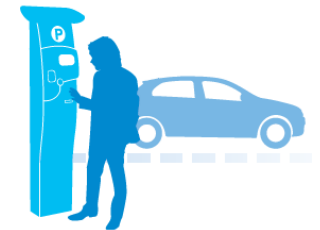
DÉCENTRALISATION

nécessite...

DÉPÉNALISATION

Principes fondamentaux

- Au 1^{er} janvier 2018, l'amende à 17€ pour défaut de paiement du stationnement disparaît.
- Le stationnement payant n'est plus lié à l'exercice d'un pouvoir de police, et devient une modalité de gestion de l'espace public.
- Une seule redevance, deux modalités de paiement :
 - Paiement immédiat : au début du stationnement, au réel, pour la totalité de la durée de stationnement souhaitée.
 - Paiement ultérieur : après le stationnement, forfaitairement, via un **forfait de post-stationnement (FPS)**.



Principes fondamentaux

- La redevance de stationnement est instaurée par le conseil municipal ou, si les communes le décident, par l'autorité organisatrice de la mobilité.
- Le barème tarifaire de la redevance doit être élaboré de manière à assurer :
 - La fluidité de la circulation → *congestion*
 - La rotation du stationnement → *véhicules ventouses*
 - L'usage des TC et des modes de déplacements respectueux de l'environnement. → *report modal et politiques de mobilité durable*



Concrètement, comment cela fonctionnera-t-il ?

- **1^{er} cas** : Je paie immédiatement pour l'intégralité de ma durée de stationnement



9h45 : je paie 2,50 € pour 1h de stationnement



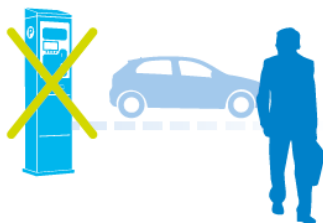
10h40 : je récupère mon véhicule et libère ma place

AUCUN CHANGEMENT PAR RAPPORT À AUJOURD'HUI

Hypothèse : Zone où le stationnement coûte 2,5€/h, et le FPS est fixé à 30€

Concrètement, comment cela fonctionnera-t-il ?

➤ 2ème cas : Je ne paie pas mon stationnement de manière spontanée



9h45 : je stationne mon véhicule sans payer ma redevance spontanément



11h : un agent de surveillance constate l'absence de ticket. Il établit un FPS pour absence de paiement, d'un montant de 30 €.



11h30 : je récupère mon véhicule et dispose de 3 mois pour payer mon FPS

LE FPS EST DÛ À SON MONTANT NOMINAL

Hypothèse : Zone où le stationnement coûte 2,5€/h, et le FPS est fixé à 30€

Concrètement, comment cela fonctionnera-t-il ?

- 3^{ème} cas : Je paie pour un temps inférieur à ma durée d'occupation réelle de la place de stationnement



9h45 : je paie 2,50 € pour 1h de stationnement



11h : un agent de surveillance constate que mon ticket est dépassé. Il établit un FPS pour insuffisance de paiement, d'un montant de 27,50 €.

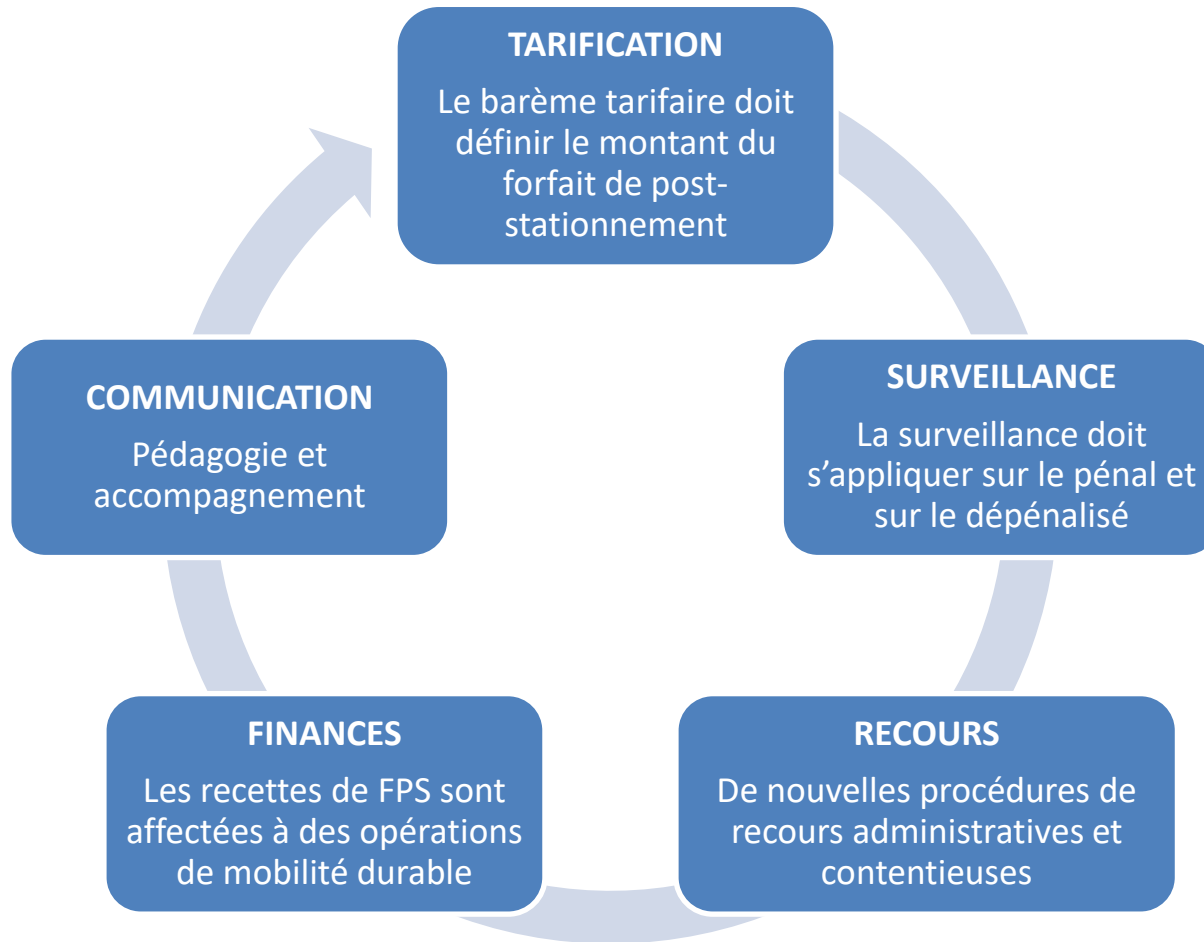


11h30 : je récupère mon véhicule et dispose de 3 mois pour payer mon FPS

LE MONTANT DU FPS EST RÉDUIT DU TICKET ACQUITTÉ

Hypothèse : Zone où le stationnement coûte 2,5€/h, et le FPS est fixé à 30€

Quelles évolutions ?





Quels impacts ?

- La tarification -

- Le barème tarifaire de la redevance fixe :
 - le montant de la redevance « horaire » payable immédiatement,
 - le montant du forfait de post-stationnement (FPS).
- Il peut varier en fonction des zones de stationnement.
- Il peut être modulé en fonction de la durée du stationnement, la surface occupée par le véhicule, l'impact du véhicule sur la pollution, le type d'utilisateur,...

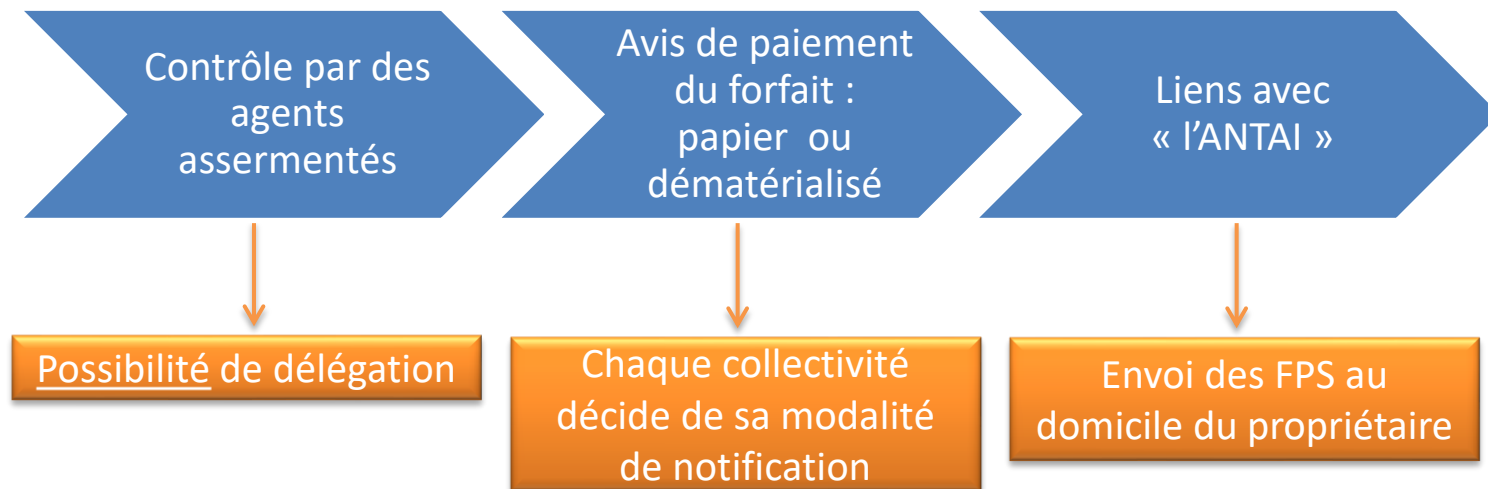
MAIS le montant du FPS ne peut pas dépasser le prix de la durée maximale de stationnement autorisée

→ les grilles tarifaires auront tendance à augmenter en fin de période pour permettre la rotation et inciter au paiement spontané.

Quels impacts ?

- La surveillance -

- Principes de l'organisation actuelle conservés pour une meilleure efficacité :



- Coexistence de deux systèmes (pénal et dépenalisé) à traiter de concert pour assurer une bonne efficacité du contrôle.
- Possibilité de redéfinir localement les rôles des ASVP et des policiers municipaux.

Quels impacts ?

- La gestion des recours -

1 mois pour déposer un recours devant la collectivité (sans obligation de paiement)

1 mois pour déposer un recours contentieux (avec obligation de paiement)

1 mois pour statuer (silence vaut rejet)

Notification du forfait de post-stationnement

Recours Administratif Préalable Obligatoire (RAPO)

Juridiction spécialisée (CCSP* à Limoges)

Délai légal de paiement du FPS = 3 mois

* CCSP = Commission du Contentieux du Stationnement Payant

Quels impacts ?

- *L'affectation des recettes* -

RECETTES DE PAIEMENT IMMÉDIAT

(horodateurs, téléphone mobile,...)



- Collecte par la collectivité qui a institué la redevance
- Affectation au budget général

PRODUIT DES FORFAITS DE POST-STATIONNEMENT



- Collecte par la collectivité qui a institué la redevance
- Affectation à des opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation (autopartage, covoiturage, marche, locations de vélos, travaux de voirie en faveur des TC ou des modes actifs,...)

Pour plus d'informations...





Contact :

Romain CIPOLLA

Responsable du pôle mobilité durable

Coordonnées : romain.cipolla@gart.org / 01 40 41 18 30

