

LA RÉFORME DU STATIONNEMENT

UNE SOLUTION POUR L'ATTRACTIVITÉ
DE NOS CENTRES-VILLES



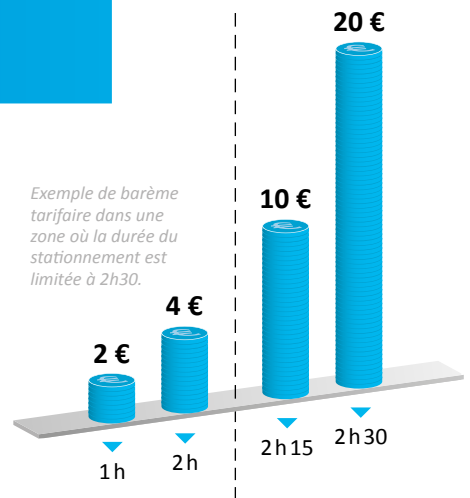
GART

GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

→ COMMENT ÇA MARCHE ?

Il est 9h, je décide de stationner dans une commune où le stationnement est payant de 8h à 18h.

- La durée maximale de stationnement est de 2h30 ;
- le coût du stationnement est fixé selon le barème tarifaire ci-contre ;
- le montant du forfait de post-stationnement (FPS) est de 20 € (équivalent au coût de la durée maximale de stationnement autorisée).



A Je souhaite rester jusqu'à 10h



➤ Je paie immédiatement 1h, soit 2 €.



Ma redevance de stationnement est affectée comme auparavant à la collectivité territoriale en charge du fonctionnement du service.



Le surplus abonde le budget général de la collectivité ayant instauré le stationnement (école, équipements, culture,...).

NB : Par souci de simplification, n'est représenté ici que le cas d'un paiement sur horodateur. Le fonctionnement est rigoureusement identique avec les autres modes de paiement (sms, application mobile,...).

B Je reste finalement jusqu'à 11h



➤ L'agent assermenté passe à 10h30 et constate une insuffisance de paiement. Il me facture un FPS.



➤ Il m'en coûtera un supplément de 18 € correspondant au montant du FPS de 20 €, auquel sont soustraits les 2 € déjà acquittés.



Les recettes de mon FPS sont affectées aux politiques de mobilité durable.

C Je décide de payer forfaitairement mon stationnement, plutôt que de payer ma redevance à l'horodateur



➤ Lors de son passage, l'agent assermenté constate une absence de paiement, il me facture un FPS.



➤ Je paierai le FPS d'un montant de 20 €.



Si je ne suis pas d'accord avec le montant du FPS, je suis en droit de le contester, dans un délai d'un mois, auprès de la collectivité (ou de l'entreprise dont dépend l'agent ayant établi le FPS contesté).

En cas d'échec de ce premier recours, je dispose d'un mois supplémentaire (avec paiement obligatoire) pour saisir la Commission du contentieux du stationnement payant.

UNE RÉFORME POUR...

→ 1

OPTIMISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT ET SATISFAIRE LE PLUS GRAND NOMBRE

- › **Le premier bénéficiaire de la réforme est l'automobiliste qui retrouve des places disponibles.** La rotation des véhicules sur les places de stationnement est améliorée par le biais d'une meilleure adaptation des tarifs à la quantité de places disponibles, et d'une surveillance plus efficace du stationnement.
- › **Jusqu'à 6 véhicules par jour stationnent sur une même place,** là où ne stationnait auparavant qu'un à deux véhicules par jour. Cela représente trois fois plus de clients potentiels pour l'activité économique du centre-ville.
- › **Une partie de l'espace public peut être réaffectée à d'autres modes de déplacement** (autopartage, covoiturage, circulation des piétons et des cyclistes, transports collectifs) et à de nouveaux espaces pour les commerces de proximité et pour la convivialité (terrasses, marchés,...), sans dégrader l'offre de stationnement.

SANS LA RÉFORME

- › De nombreux véhicules « ventouses » monopolisent toute la journée les places de stationnement.
- › L'espace public, notamment dans les centres-villes, est rare. Sans la réforme, de nombreux automobilistes ne trouvent pas de places de stationnement.
- › La rareté de l'espace public disponible entraîne de nombreux conflits d'usages (vélos/piétons, vélos/voitures, piétons/voitures,...).

→ 2

FLUIDIFIER LA CIRCULATION EN VILLE ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR AU BÉNÉFICE DE LA SANTÉ PUBLIQUE

- › La plus grande disponibilité des places de stationnement participe à diminuer les émissions de polluants, car elle élimine, de fait, la circulation automobile liée à la recherche d'une place de stationnement. Dans le centre de Paris par exemple, 20% des voitures en circulation sont dans ce cas.
- › Les collectivités peuvent mieux agir pour fluidifier la circulation en récupérant de l'espace public et en l'affectant aux covoitureurs et aux auto-partageurs.
- › Les recettes des redevances forfaitaires permettent de développer des offres de mobilité plus complètes. Les automobilistes basculent ainsi plus facilement de la voiture vers un autre mode de déplacement, ce qui a un impact déterminant sur la diminution de la congestion automobile.

SANS LA RÉFORME

- › Les agglomérations françaises sont touchées par des épisodes de pollution de l'air de plus en plus fréquents. La circulation routière est l'un des principaux émetteurs d'oxydes d'azote et de particules fines, polluants extrêmement nocifs pour la santé.
- › Or, selon les territoires et les quartiers, 5% à 20% de la circulation automobile est constituée d'automobilistes à la recherche d'une place de stationnement.
- › Une voiture utilisée pour un déplacement domicile-travail est occupée en moyenne par 1,1 personne. Le Commissariat général au développement durable a mesuré qu'un développement raisonnable du covoiturage permettrait de réduire le nombre de véhicules en circulation de près de 16% en zones urbaines denses.



→ 3

DÉVELOPPER LES PROJETS DE MOBILITÉ DURABLE

- › Les élus locaux peuvent atteindre plus efficacement les objectifs de leurs politiques de mobilité durable, car ils peuvent librement fixer le montant des forfaits de post-stationnement (FPS).
- › La gestion de la pression sur le stationnement en zones denses est facilitée, puisque le montant des forfaits de post-stationnement peut varier en fonction des quartiers.
- › Les recettes issues des paiements forfaitaires sont obligatoirement affectées au développement des transports en commun et des modes alternatifs. Les recettes issues du paiement immédiat du stationnement à l'horodateur sont, comme auparavant, affectées à la collectivité responsable du fonctionnement du service.
- › Il s'agit d'une liberté nouvelle pour les collectivités qui peuvent fixer librement, à la fois, le prix horaire du stationnement et le montant des FPS. Cette réforme ne concerne que 800 communes, lesquelles vont pouvoir mieux gérer le stationnement qui est un élément fondamental de toute politique de mobilité durable.

SANS LA RÉFORME

- › L'efficacité des politiques incitant à utiliser les modes de transport respectueux de l'environnement plutôt que la voiture individuelle dépend des conditions locales de stationnement. En effet, pour un déplacement donné, si le stationnement est réglementé à proximité du lieu de destination, l'utilisation de l'automobile est beaucoup moins importante que lorsque le stationnement y est libre.
- › L'effet des politiques de mobilité durable menées à l'échelle du bassin de vie est fragilisé par des politiques de stationnement locales inadaptées.
- › Or, les collectivités territoriales ne disposent pas de tous les leviers pour mener une véritable politique de stationnement. Elles ne peuvent par exemple pas fixer le montant dû par l'automobiliste en cas de non-paiement du stationnement, alors qu'elles ont toute latitude pour fixer le prix horaire du stationnement.

→ 4

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ COMMERCIALE DES CENTRES-VILLES



- › Les personnes souhaitant rejoindre le centre-ville pour y faire des achats trouvent désormais plus facilement une place pour se stationner, ce qui renforce l'attractivité commerciale de la ville.
- › Une politique de stationnement plus cohérente crée davantage de liens, notamment tarifaires, entre stationnement sur voirie et stationnement en parcs publics. La collectivité peut mieux favoriser les stationnements de courte durée en voirie (pour des petits achats, des formalités administratives,...) et orienter ceux de longue durée vers les parcs publics.
- › Le dynamisme du centre-ville est amélioré en modulant la tarification du stationnement en fonction du type d'usagers (livreurs, professionnels mobiles, artisans, autocars de tourisme,...).
- › Les collectivités disposent d'un levier supplémentaire pour optimiser les rotations, redynamiser le centre-ville et rétablir l'équilibre au sein de la ville entre fonctions commerciales et résidentielles.

SANS LA RÉFORME

- › Les facteurs impactant le dynamisme commercial d'un centre-ville sont nombreux : types de commerces, concurrence avec les grandes surfaces de périphérie, horaires d'ouverture des commerces, attractivité de la ville, niveau d'accessibilité en transport,...
- › L'adage « *no parking, no business* » est contredit par des études françaises et internationales démontrant que les piétons, cyclistes et usagers des transports en commun sont des clients plus réguliers et ont un panier d'achat hebdomadaire au montant plus élevé que les automobilistes.
- › La mauvaise gestion du stationnement sur voirie dégrade l'accessibilité aux commerces du centre-ville car elle favorise la monopolisation des places de stationnement par des véhicules « ventouses ». Cela explique pourquoi la mise en place du stationnement payant est une demande fréquemment relayée par les commerçants eux-mêmes.



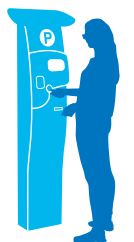
→ 5

LUTTER CONTRE LES COMPORTEMENTS INCIVIQUES ET CONTRE LA FRAUDE

- › Le montant de la redevance forfaitaire est fixé de manière à inciter les automobilistes à retrouver un comportement plus civique, consistant à payer son stationnement et à se garer sur les places prévues à cet effet.
- › Plus les automobilistes optent pour le paiement immédiat de la redevance, plus ce civisme est récompensé puisque le système bénéficie alors de davantage de ressources pour améliorer le service fourni à l'usager (modernisation des équipements de paiement, développement de systèmes d'information sur la disponibilité des places,...).

SANS LA RÉFORME

- › En moyenne nationale, 70% des automobilistes ne paient pas leur stationnement. Le fonctionnement du stationnement payant est ainsi financé par les 30% d'usagers qui respectent la règle et par l'ensemble des contribuables.
- › L'occupation des places de stationnement par des véhicules « ventouses » entraîne une succession de pratiques inciviques (stationnements sur les passages piétons, en double-file, sur les trottoirs,...). De nombreuses fonctionnalités de la vie urbaine pâtissent directement de ces comportements : livraisons, cheminement des personnes à mobilité réduite, circulation des vélos,...



➔ PLANNING INDICATIF DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÉFORME

	Années				Années				Années			
	Trimestres				Trimestres				Trimestres			
	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
1. Définition du projet de mise en œuvre de la réforme	■											
Diagnostic	■	■										
Etude et choix d'un scénario organisationnel et technique		■	■									
Programmation du projet (périmètre, budget, planning, volonté d'externalisation ou non,...)		■	■									
Réflexions et orientations sur le nouveau barème tarifaire			■	■								
2. Validation du projet				■	■							
Vote des budgets du projet				■	■							
Délibération sur le barème tarifaire de la redevance				■	■							
3. Choix d'un délégataire de service public et/ou des prestataires et fournisseurs			■	■	■	■						
4. Préparation et préfiguration de l'exploitation du stationnement dépenalisé					■	■	■					
5. Exploitation du stationnement dépenalisé									■	■	■	■

Pour préparer au mieux l'entrée en vigueur de la réforme, les collectivités doivent se mobiliser au plus vite et, à la suite d'un diagnostic précis du fonctionnement actuel du stationnement, déterminer d'ici la fin du 3^e trimestre 2016 les contours de la mise en œuvre du projet sur leurs territoires.

Il s'agira notamment que les décideurs locaux se positionnent sur leur volonté ou non d'externaliser certaines missions, et portent une attention toute particulière à la définition du futur barème tarifaire de la redevance de stationnement.

Cela afin d'intégrer au mieux le projet dans le budget de la collectivité pour 2017.

L'année 2017 devra être consacrée au déploiement progressif des divers équipements et services nécessaires à la mise en œuvre de la réforme, afin que le basculement vers le régime dépenalisé au 1^{er} janvier 2018 s'effectue sans heurt.



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

@GART_officiel

Le GART, l'association des collectivités au service de la mobilité

Fondé en 1980, le GART est l'association fédérant les AOT qui agit en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à la voiture individuelle. En sa qualité d'acteur incontournable du monde de la mobilité, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, des autorités organisatrices de transport, et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.