

# Stationnement payant sur voirie : les clés pour agir à l'échelle municipale

Municipales 2026 : construire ensemble les mobilités de demain

## DÉFINITION

La dépénalisation du stationnement payant sur voirie, inscrite dans l'article 63 de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM), est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Cette réforme majeure transforme fondamentalement la nature juridique du stationnement payant.

*Passage d'une organisation pénale, identique sur l'ensemble du territoire français, à une organisation décentralisée et dépénalisée en matière de stationnement payant sur voirie.*

## Comment cela se concrétise ?

- Avant la réforme : le non-paiement du stationnement constituait une contravention pénale de 17 € uniforme sur tout le territoire national.
- Après la réforme : le non-paiement est sanctionné par un forfait post-stationnement (FPS), une redevance d'occupation du domaine public dont le montant est librement fixé par chaque collectivité.

## Les principes fondamentaux

La réforme transfère la compétence en matière de stationnement payant de l'État vers les collectivités territoriales (communes, EPCI, métropoles). Ces dernières bénéficient désormais d'une maîtrise complète pour mettre en œuvre un véritable service public de la mobilité et du stationnement, incluant :

- la définition de la stratégie tarifaire ;
- la fixation du montant du FPS ;
- l'organisation du contrôle et du recouvrement ;
- l'affectation des recettes.

*La dépénalisation ne concerne que le stationnement payant sur voirie. Les infractions relatives au stationnement gênant, très gênant, dangereux ou abusif demeurent de l'ordre pénal.*

## ENJEUX & PERSPECTIVES

La réforme offre aux collectivités la possibilité d'adapter leur politique de stationnement aux enjeux locaux. Deux grandes villes françaises ont récemment innové en instaurant des tarifications différencierées basées sur les caractéristiques des véhicules.

### L'exemple de Lyon

Depuis le 11 juin 2024, une nouvelle tarification du stationnement en voirie, basée sur la masse à vide des véhicules, est effective. Les prix augmentent pour les véhicules thermiques de plus de 1 525 kg, les véhicules hybrides rechargeables de plus de 1 900 kg et les véhicules électriques de plus de 2 100 kg. A contrario, les véhicules 100 % électriques peuvent stationner gratuitement dans les zones Tempo (zones payantes à temps limité) et les propriétaires de voitures hybrides ou électriques et résidents lyonnais disposent d'un tarif préférentiel pour l'abonnement résidentiel : 15 € / mois au lieu de 30 € / mois pour les voitures thermiques (sauf pour les véhicules encombrants de + de 2 100 kg).

### L'exemple de Paris

Les tarifs sont désormais divisés en deux catégories selon le poids du véhicule.

Arrondissements centraux (1<sup>er</sup> au 11<sup>e</sup>) :

- véhicules légers : 6 € (1h) → 75 € (6h)
- véhicules lourds : 18 € (1h) → 225 € (6h)

Arrondissements périphériques (12<sup>e</sup> au 20<sup>e</sup>) :

- véhicules légers : 4 € (1h) → 50 € (6h)
- véhicules lourds : 12 € (1h) → 150 € (6h)

Les véhicules basse émission légers (moins de 2 tonnes) peuvent stationner gratuitement sur tous les emplacements payants dans Paris sans condition de durée. La gratuité est automatiquement accordée grâce à l'utilisation des données techniques du système d'immatriculation des véhicules (SIV). Cependant, les véhicules basse émission lourds (plus de 2 tonnes) paient leur stationnement au tarif visiteur lourd, sauf s'ils bénéficient d'un abonnement résidentiel ou professionnel.

**Alerte sur les cartes de stationnement pour personnes handicapées**

Une vigilance particulière est nécessaire sur l'utilisation, en forte augmentation, des cartes de stationnement pour personnes handicapées (CMI-S et CES) permettant une gratuité du stationnement. Cette problématique représente aujourd'hui un enjeu majeur tant pour l'équité entre usagers que pour les finances des collectivités. Jusqu'à 30% de tickets gratuits ont pu être recensés à certains endroits. Des actions sont en cours, au niveau national, pour une meilleure identification de l'utilisation de ces cartes et une limitation de la fraude.

## NOS PRÉCONISATIONS

- **La collectivité doit clarifier les objectifs poursuivis avant toute mise en œuvre d'une tarification différenciée** : réduire la pollution atmosphérique, améliorer la rotation du stationnement, encourager le report modal vers les transports collectifs ou renforcer l'équité sociale par des tarifs solidaires...
- **Réaliser un diagnostic territorial préalable pour fonder la tarification différenciée sur les réalités locales** : celui-ci doit permettre d'analyser la composition du parc automobile local, d'évaluer l'impact financier selon les profils d'usagers et de mesurer l'acceptabilité sociale au moyen d'enquêtes ou de concertations.
- **Définir des seuils cohérents et justifiables pour renforcer la crédibilité du dispositif** et structurer la tarification en plusieurs paliers afin de limiter les effets de seuil brutaux.
- **Intégrer des tarifs solidaires pour garantir l'équité du dispositif et renforcer son acceptabilité sociale.** En complément, la gratuité pour les personnes en situation de handicap doit, quant à elle, être pleinement préservée.
- **Faire de la tarification différenciée un levier clair et incitatif au service de la transition écologique** tout en soutenant les résidents par des abonnements adaptés.
- **Simplifier les modalités de paiement et garantir un contrôle efficace pour assurer la réussite de la tarification différenciée** via des applications mobiles, horodateurs, solutions à distance.
- **Inscrire la tarification dans une politique de mobilité globale** en l'accompagnant d'un renforcement de l'offre de transports collectifs financé par les recettes du stationnement, de la création de parcs-relais, du déploiement d'infrastructures cyclables...
- **Former et équiper les agents de contrôle**, tout en trouvant le juste équilibre entre contrôle automatisé (LAPI) et présence humaine.

## L'ESSENTIEL À RETENIR

**Depuis 2018, le stationnement payant sur voirie relève d'une logique décentralisée** : les collectivités fixent les tarifs, le FPS, organisent le contrôle et affectent les recettes pour piloter un véritable service public du stationnement et de mobilité.

**La tarification différenciée est un outil central au service des politiques locales** : en s'appuyant sur des critères comme le poids ou la motorisation des véhicules, elle permet de mieux réguler l'espace public, favoriser la transition écologique, améliorer la rotation et renforcer l'équité sociale, comme l'illustrent les exemples de Lyon et Paris.

**La réussite du dispositif repose sur méthode, équité et cohérence globale** : objectifs clairs, diagnostic territorial, seuils lisibles, tarifications solidaires, contrôle efficace et articulation avec l'offre de mobilités alternatives sont indispensables pour garantir l'acceptabilité sociale de la mesure et son efficacité dans le temps.