

Une nouvelle stratégie politique de mobilité et de stationnement pour les collectivités territoriales

Vers une meilleure intégration des politiques de stationnement aux politiques de mobilité dans un contexte financier sensible.

Les rencontres techniques de l'AMF

09 février 2016

Jean-Jacques BERNARD - Vice-président de Rennes Métropole, maire de Thorigné-Fouillard, président de la commission stationnement du GART

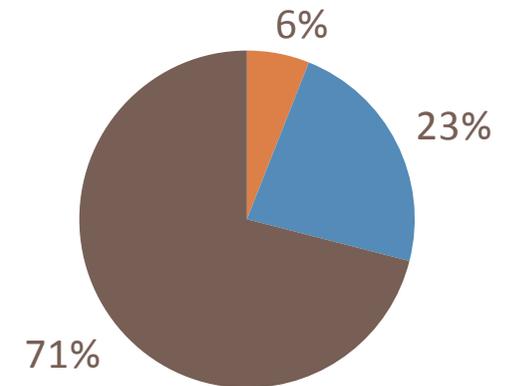
Olivier ASSELIN - Chargé de mission politique du stationnement – Métropole Européenne de Lille

LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT

COMPOSANTES MAJEURES DES POLITIQUES DE MOBILITE DURABLE

1^{ER} CONSTAT : LE STATIONNEMENT CONSOMME DE L'ESPACE PUBLIC

- ▶ En moyenne (cas de la métropole lilloise), une voiture est :
 - en circulation 6% de la journée
 - en stationnement hors domicile 23% de la journée
 - en stationnement résidentiel 71% de la journée



Le stationnement, ça prend de la place !



①

10%

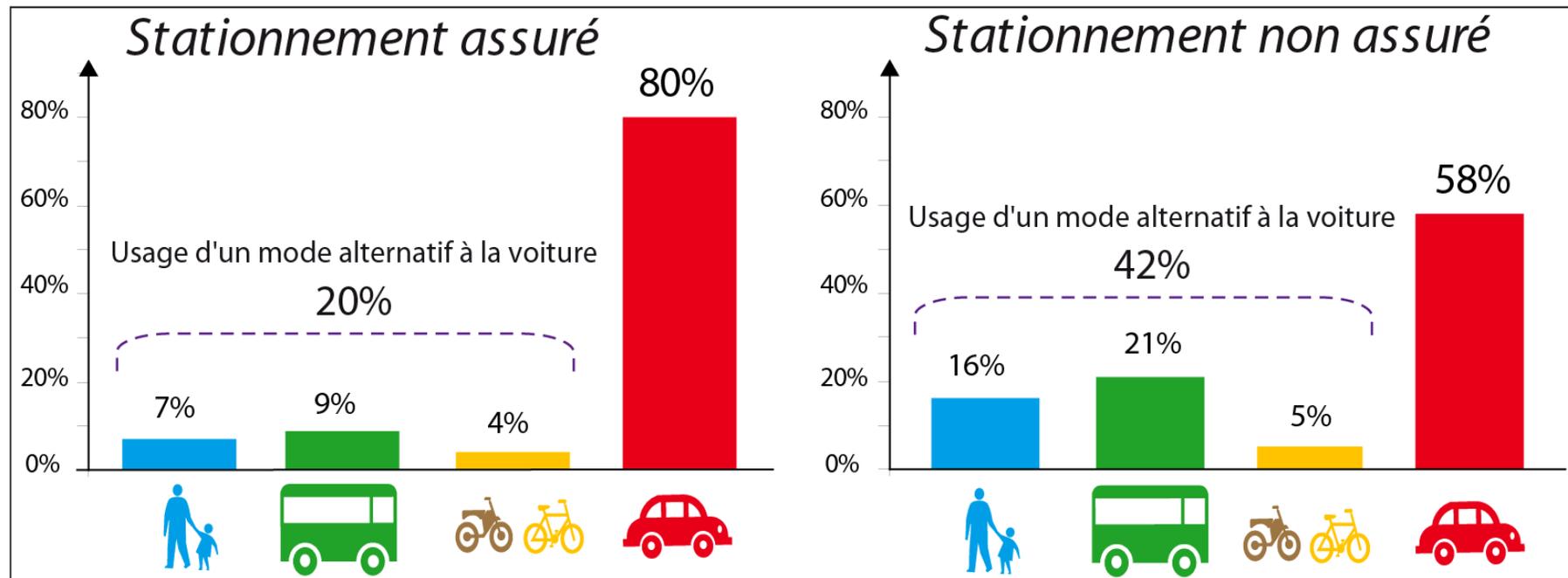
Part de l'espace urbain lillois consommé par le stationnement de surface.



②

2^{ÈME} CONSTAT : LE STATIONNEMENT EST UN DÉTERMINANT MAJEUR DU CHOIX MODAL

- ▶ Lorsque le stationnement est assuré sur le lieu où ils se rendent, 80% des habitants de Lille Métropole utilisent la voiture.
- ▶ Lorsque le stationnement n'est pas assuré, ils ne sont plus que 58%.
- ▶ En zone bien desservie en transports en commun, le décalage est quasi identique (75% / 54%)



OBJECTIFS DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT

La régulation du stationnement est donc un outil pour libérer l'espace public (et l'affecter à d'autres usages) et pour appuyer les politiques de déplacements durables.

La régulation du stationnement permet également de favoriser certains automobilistes, en fonction des usages.

3 usages principaux :

- ▶ Le stationnement résidentiel
- ▶ Le stationnement au lieu de travail
- ▶ Le stationnement des visiteurs

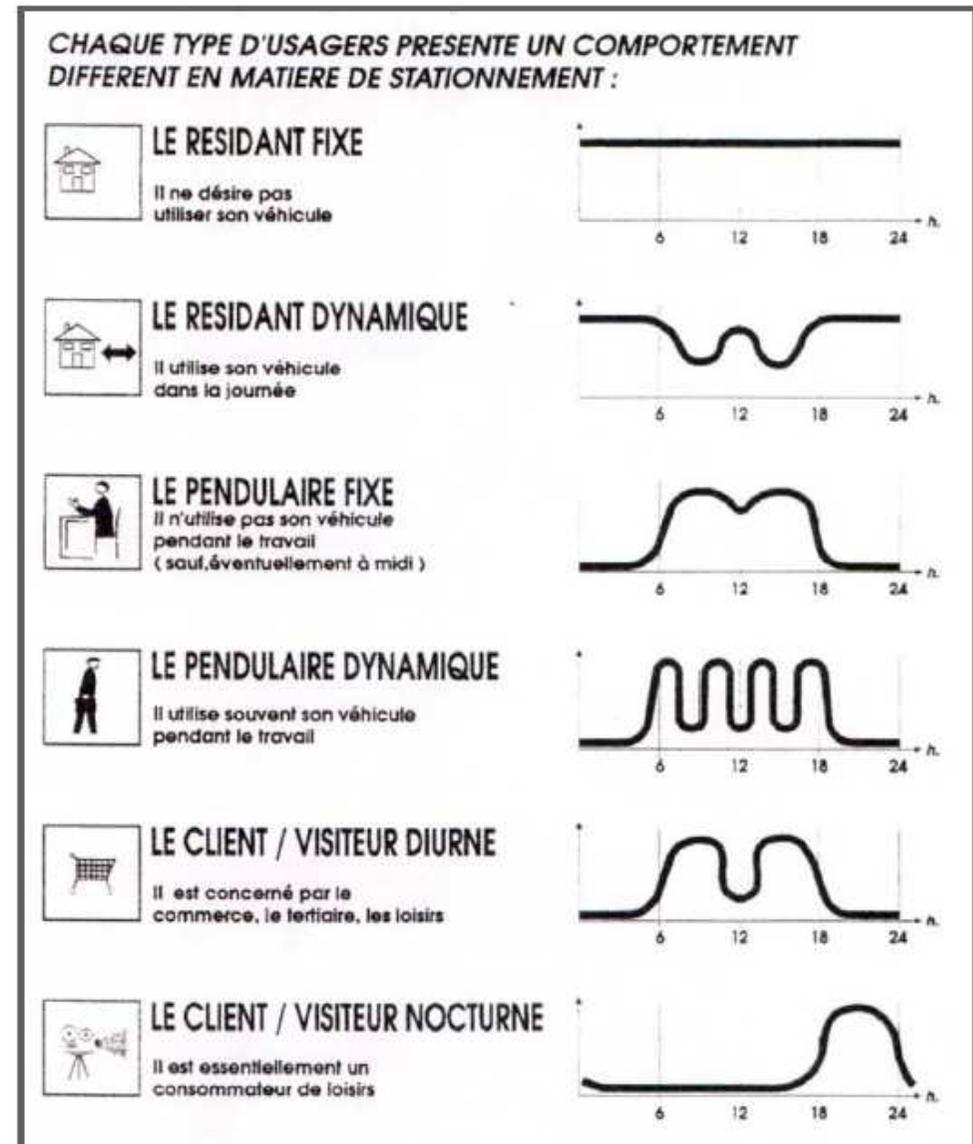
- ▶ + des usages spécifiques (très courte durée, autocars, campings cars, motos, vélos...)
- ▶ + des usagers particuliers (PMR, livreurs, véhicules électriques, convoyeurs, autopartage...)

DES USAGERS PARTICULIERS...

- ▶ Résidents
- ▶ Pendulaires
- ▶ Visiteurs

Mais aussi :

- ▶ Motos
- ▶ Vélos
- ▶ PMR
- ▶ Livraisons
- ▶ Véhicules électriques
- ▶ Convoyeurs de fond
- ▶ Autopartage
- ▶ Professions mobiles
- ▶ Cars de tourisme
- ▶ Camping-cars
- ▶ ...



Source : Chastellain, Glayre, 1993, p.43

... ET DES ATTENTES SPÉCIFIQUES

Le stationnement n'est pas un droit, mais un service.

L'utilisateur a 3 attentes principales :

- ▶ **La proximité** : l'utilisateur cherche d'abord à se garer au plus près de son lieu de destination.
- ▶ **La sécurité** (ou sentiment de sécurité) : l'utilisateur cherche à garer son véhicule dans un endroit qui lui semblera le plus sûr pour lui et pour son véhicule.
- ▶ **La disponibilité** : l'utilisateur cherche à s'assurer de disposer d'une place (ex: banalisation des places ou places privatives)

Exemple : « ma place devant chez moi » : c'est la place la plus proche, celle qui donne le meilleur sentiment de sécurité, celle dont on peut tacitement garantir la disponibilité (respect réciproque des relations de voisinage, sortie de garage...), et qui a donc le plus de valeur pour l'utilisateur.

Les autres services sont plus ou moins annexes : confort (largeur des places, ambiance...), services supplémentaires indirects (location parapluies, informations...)

**L'objet de la politique de stationnement est d'arbitrer,
au vu des objectifs de mobilité et du contexte local
sur les réponses apportées, ou non, à ces attentes.**

LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT A VOCATION À RELEVER DU PDU

Extraits du code des transports

Article L1214-2 (2010) :

« *Le plan de déplacements urbains vise à assurer [...] L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment **en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie [...]** ».*

Article L1214-5 (2000) :

« ***Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier sont rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement prévues par le plan de déplacements urbains, dans les délais qu'il fixe.** »*

Quelle réalité?

UNE ÉVOLUTION DES MODES DE TRANSFERT DU POUVOIR DE POLICE CIRCULATION ET STATIONNEMENT DU MAIRE INTRODUITE PAR LA LOI MAPTAM

Un transfert optionnel qui devient automatique, sauf avis contraire du maire

Article L5211-9-2°4 du CGCT:

*« Sans préjudice de l'article L. 2212-2 et par dérogation aux articles L. 2213-1 à L. 2213-6-1, lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, les maires des communes membres **transfèrent** au président de cet établissement leurs prérogatives en matière de police de la circulation et du stationnement. »*

- Transfert automatique du pouvoir de police au président de l'EPCI compétent en voirie, sauf notification contraire du maire au président.
- S'il reçoit au moins une notification de refus d'un maire, le président peut refuser le transfert sur l'ensemble du territoire de l'EPCI : c'est le cas de la MEL.

Une mesure peu appropriée localement, mais qui va dans le sens d'une intégration plus forte des politiques de stationnement aux politiques de mobilités.

LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT DANS LES PDU ?

Retour enquête CEREMA PDU / Stationnement

- 2012 : étude menée par le CEREMA : « Politiques de stationnement / Ce que disent les PDU » (collection Dossiers n°272)
- Analyse de 85 PDU approuvés ou arrêtés entre 2000 et 2011
 - Grande hétérogénéité du traitement de la question du stationnement
 - Manque de diagnostic et de connaissance de l'offre et de son fonctionnement
 - Un bon traitement des questions de réglementation du stationnement public, mais des mesures qui pourraient être précisées, notamment sur la définition des périmètres concernés.
 - Une évolution positive, mais dont tous les aspects ne sont pas maîtrisés.

**Les PDU « 3^{ème} génération »
devront encore mieux intégrer les politiques de stationnement**

ILLUSTRATION DANS LE PDU DE L'AGGLOMERATION RENNAISE

- ❖ **Centre-ville : Équilibre entre fonctions commerciales et reconquête des espaces publics** (réaménagement des abords des stations de métro de la ligne b, aménagements cyclables, piétonisation...)
 - **Optimisation** des places des stationnement pour les usages prioritaires (petits achats, livraisons, artisans, besoins ponctuels des résidents...) = -20 % de places sur voirie entre 2010 et 2015
 - La **dépénalisation** : un outil au service de cette optimisation
- ❖ **Zones d'emplois excentrées** : Gestion du stationnement renvoyée aux entreprises et accompagnée par le **Conseil en mobilité**

Des travaux de révision du PDU qui se concentrent, pour le stationnement sur :

Les technologies du digital et la politique temporelle

L'encouragement de certaines pratiques vertueuses (véhicules "propres", livraisons...)

Une plus grande spécialisation des différents espaces de stationnement

La coordination étroite entre l'aménagement des espaces publics et la réglementation

LES IMPACTS DE LA RÉFORME SUR LES RELATIONS COMMUNES / EPCI

L'INSTITUTION DE LA REDEVANCE DE STATIONNEMENT

La commune par défaut, mais possibilité de transfert à un EPCI ou SM

L. 2333-87 du CGCT : « Sans préjudice de l'application des articles L. 2213-2 et L. 2512-14, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité [...], lorsqu'il y est autorisé par ses statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II de l'article L. 5211-5, peut instituer une redevance de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains, s'il existe. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis de cette dernière est requis. Si elle ne s'est pas prononcée dans un délai d'un mois à compter de sa saisine, cet avis est réputé favorable. »

- Le conseil municipal est compétent pour instituer la redevance.
- L'EPCI en charge de la mobilité ou le SM Transports peut y être autorisé dans ses statuts ou par délibération prise à majorité qualifiée.
- L'entité compétente fixe les tarifs et la liste des rues sur lesquelles il est applicable.
- Cela ne remet pas en cause les autres prérogatives en matière de réglementation (durée limitée, PMR...) liées au pouvoir de police circulation et stationnement du maire.

L'INSTITUTION DE LA REDEVANCE DE STATIONNEMENT

Une compatibilité avec le PDU et un avis à demander

*L. 2333-87 du CGCT : « Sans préjudice de l'application des articles L. 2213-2 et L. 2512-14, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité [...], lorsqu'il y est autorisé par ses statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II de l'article L. 5211-5, peut instituer une **redevance de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains, s'il existe. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis de cette dernière est requis. Si elle ne s'est pas prononcée dans un délai d'un mois à compter de sa saisine, cet avis est réputé favorable.** »*

- Le cas échéant, la redevance doit être compatible avec le PDU.
- Le cas échéant, un avis doit être demandé au gestionnaire du domaine public.
- L'avis du gestionnaire n'ayant qu'une valeur consultative, la compatibilité de la redevance avec le PDU ne semble pouvoir être confirmée que par le contrôle de légalité ou le juge administratif.

CRÉER LES CONDITIONS DU DIALOGUE ENTRE COMMUNES ET GESTIONNAIRES DU DOMAINE PUBLIC

Un « impératif de dialogue »

- Le contexte législatif évolue dans le sens d'une intégration de la politique de stationnement dans les politiques de mobilité.
- Majoritairement, les maires restent dépositaires du pouvoir de police circulation et stationnement.
- Des ponts doivent être créés entre les maires et les entités en charge des politiques de mobilité.
 - La MEL a mis en place en 2013 un « comité stationnement », invitant une à deux fois par an, sous l'autorité de l' élu métropolitain référent au stationnement, l'ensemble des communes du territoire à échanger sur la politique du stationnement.
 - « Cette instance [est] le cadre des débats, échanges et communication autour des actions et mesures à proposer en matière de politique du stationnement, dans un esprit affirmé de consensus. » (MEL - délibération 13C0204)

DIALOGUE EPCI / COMMUNES SUR LE STATIONNEMENT

Quels sujets aujourd'hui et demain ?

- Cohérence des tarifs entre parcs en ouvrage et voirie ;
- Contexte de conurbation et continuités tarifaires / réglementaires ;
- Harmonisation des réglementations au sein d'un même bassin de mobilité ;
- Définition des règles d'urbanisme ;
- Modalités d'aménagement des places PMR ;
- Implantation et gestion des parcs relais, aires de covoiturage... ;
- ...

Sujets introduits par la loi MAPTAM :

- **Transfert du pouvoir de police circulation et stationnement du maire au président de l'EPCI**
- **Institution de la redevance de stationnement par l'EPCI**
- **Compatibilité de la redevance avec le PDU**
- **Définition des opérations financées par le produit du FPS**

DES ENJEUX FINANCIERS CONSÉQUENTS

- Augmentation du taux de paiement spontané / baisse de la fraude
 - Augmentation des recettes aux horodateurs
- Devenir du produit des amendes de stationnement payant :
 - Perte du produit des amendes de stationnement payant
 - Evolution de la valeur du point amende
 - Péréquation pour les communes de moins de 10.000 habitants hors EPCI concernés
- Produit du FPS : flux financiers entre communes, EPCI, syndicats mixtes, liés à des accords locaux (délibération / convention).
- Dépenses supplémentaires : RAPO, MAJ matériel, ANTAI, communication etc, éventuellement couvertes par le produit du FPS

DES PRINCIPES FINANCIERS FIXÉS PAR LA LOI

Un objectif d'équilibre des situations budgétaires:

- ▶ Article 63 Loi MAPTAM : « *Les pertes nettes de recettes [...] constatées pour l'État et pour les collectivités territoriales, sont compensées par la prochaine loi de finances.* »

Le paiement immédiat

- ▶ Comme aujourd'hui, le produit du paiement immédiat (horodateurs) est conservé par la collectivité qui l'institue.
 - **Un objectif principal de la réforme est d'augmenter les recettes des horodateurs en diminuant les taux de fraude.**

Le post-paiement

- ▶ L.2333-87 du CGCT : « *Le produit des forfaits de post-stationnement finance les opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation. Si la commune, l'établissement public de coopération intercommunale ou le syndicat mixte qui a institué la redevance de stationnement est compétent en matière de voirie, une partie de ce produit peut être utilisée pour financer des opérations de voirie.* »
 - **Le produit du FPS a vocation à se substituer au produit des PV actuel, et non à être une nouvelle source de recette.**

LES OPÉRATIONS FINANCÉES PAR LE PRODUIT DU FPS

Les opérations financées par le produit des PV sont définies à l'article R2334-12 du CGCT : transport en commun et circulation routière (dont création de parcs de stationnement).

Les opérations financées par le produit du FPS sont définies à l'article R2333-120-19 :

- ▶ Les mêmes opérations que celles financées par le produit des PV aujourd'hui.
- ▶ Les opérations relatives à *l'usage partagé de véhicules terrestres à moteur et aux modes de déplacement terrestres non motorisés*, aujourd'hui définies aux articles L1231-14, 15, et 16 du code des transports, à savoir:
 - Autopartage
 - Covoiturage
 - Service public de location de vélos

- ▶ **En Île-de-France, le produit est touché en partie par le STIF, et plafonné par la loi :**
- ▶ Article 64 Loi MAPTAM (L. 1241-14 du code des transports) : « *Une part, fixée par décret en Conseil d'État, dans la limite de la moitié du produit des forfaits de post-stationnement prévus à l'article L. 2333-87 dudit code et perçus dans la région d'Île-de-France. La somme de cette ressource et de la ressource perçue en application du 3° du présent article est au moins égale à celle perçue en 2012 par le Syndicat des transports d'Île-de-France en application du même 3°* »
- ▶ *Le décret mentionné reste en attente.*

LA RÉPARTITION DU PRODUIT DU FPS

- ▶ L2333-87 : « *Hors Île-de-France, les recettes issues des forfaits de post-stationnement sont perçues par la commune, l'établissement public de coopération intercommunale ou le syndicat mixte ayant institué la redevance. Celui-ci les reverse à la commune, à l'établissement public de coopération intercommunale ou au syndicat mixte compétent pour la réalisation des opérations mentionnées au premier alinéa du présent III, **déduction faite des coûts de mise en œuvre des forfaits de post-stationnement.** Un décret précise les modalités de reversement, en fonction des conditions d'organisation locale du stationnement payant sur voirie. »*

1. L'entité qui a institué la redevance perçoit le FPS.
2. Le cas échéant, elle reverse le produit à l'entité en charge des opérations fléchées par la loi.
3. Elle peut déduire les coûts de mise en œuvre des FPS.

Toutefois, tel que précisé au guide de recommandations :

- ▶ A l'heure actuelle, certains EPCI touchent le produit des PV. Si les communes conservent tout ou partie du produit du FPS, **l'équilibre budgétaire existant est rompu.**
- ▶ La loi MAPTAM a prévu que le produit du FPS finance « *les opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation* ». **Ces opérations sont listées par décret et le produit du FPS ne peut en financer d'autres.**
- ▶ Enfin, la loi MAPTAM a également prévu que l'ensemble des coûts nécessaires à la « collecte » étaient couverts par le paiement spontané. **La déduction des coûts de mise en œuvre n'a vocation à intervenir que si le produit du paiement spontané ne couvre pas ces coûts.**

LA NÉCESSITÉ D'UN ACCORD LOCAL : PAR DÉLIBÉRATION DE L'EPCI...

R 2333-120-18 CGCT :

- ▶ « *Dans les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre exerçant l'intégralité des compétences en matière d'organisation de la mobilité, de parcs et aires de stationnement et, pour la totalité des voies, de la voirie, **les recettes issues des forfaits de post-stationnement sont reversées à ces établissements publics par les communes ayant institué la redevance de stationnement.***
- ▶ *Une délibération de l'établissement public détermine avant le 1er octobre de chaque année l'affectation de ces recettes à des opérations définies à l'article R. 2333-120-19. Lorsque la mise en œuvre de ces opérations est réalisée par une commune ayant institué la redevance, la part de recettes affectée lui est reversée par l'établissement public.*
Une partie des recettes peut participer au financement du coût de la mise en œuvre de la politique de stationnement payant sur voirie. [...] »

Historique : une écriture issue d'un accord entre toutes les associations d'élus.

- ▶ Une continuité vis-à-vis de la distribution actuelle du produit des PV
- ▶ Un lien entre les recettes du stationnement et les dépenses de la mobilité
- ▶ Une opportunité pour faire remonter la mise en œuvre du stationnement payant (notamment la surveillance) à l'échelle intercommunale

...OU PAR CONVENTION SELON LES COMPÉTENCES DE L'EPCI

R 2333-120-18 CGCT :

[...] Dans les autres établissements publics à fiscalité propre, la commune ayant institué la redevance de stationnement et l'établissement public signent une convention, avant le 1er octobre de chaque année, fixant la part des recettes issues des forfaits de post-stationnement reversée à l'établissement public de coopération intercommunale, pour l'exercice de ses compétences en matière d'organisation de la mobilité et de voirie d'intérêt communautaire.

Les syndicats mixtes de transports urbains, relevant de l'article L. 5721-2, peuvent également percevoir une partie du produit de la redevance par convention avec leurs collectivités membres.

Les dispositions des quatre alinéas qui précèdent ne sont pas applicables à la métropole de Lyon. »

- Lorsque l'EPCI ne touche pas aujourd'hui le produit des PV, il pourra toucher tout ou partie du produit du FPS, par convention avec les communes concernés, au titre du financement de la mobilité ou de la voirie d'intérêt communautaire.
- Idem pour les syndicats mixtes de transports urbains.

LES BAREMES TARIFAIRES, AU SERVICE DE LA POLITIQUE DE MOBILITE DURABLE

BARÈMES TARIFAIRES : QUELLES ÉVOLUTIONS DES STRATÉGIES DE STATIONNEMENT?

Nouveaux arguments, élargissement de la gamme tarifaire,
et financement propre

L. 2333-87 du CGCT : « *Le barème tarifaire de paiement immédiat est établi en vue de **favoriser la fluidité de la circulation, la rotation du stationnement des véhicules sur voirie et l'utilisation des moyens de transport collectif ou respectueux de l'environnement.** Il tient compte de l'ensemble des coûts nécessaires à la collecte du produit de la redevance de stationnement.*

*Le barème tarifaire peut être modulé en fonction de la durée du stationnement, de la **surface occupée par le véhicule ou de son impact sur la pollution atmosphérique.** Il peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée ainsi qu'une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers, dont les résidents. »*

Nouvel argumentaire : favoriser l'utilisation des transports collectifs, ce qui permet notamment d'agir en dehors des zones commerçantes.

Nouvelle tarification possible : selon la taille du véhicule, et selon son impact sur la pollution (« véhicules propres »)

Financement propre : ce barème doit être institué de manière à couvrir la totalité des coûts de collecte, horodateurs notamment, mais aussi personnel affecté y compris à la surveillance ou au traitement des recours.

RÈGLES POUR L'INSTITUTION DU FPS

Un montant fixé **par délibération** de la commune, EPCI, ou syndicat mixte compétent.

Un montant **plafonné** : L. 2333-87 du CGCT : « *Son montant ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement prévue, hors dispositifs d'abonnement, par le barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur dans la zone considérée.* »

- ▶ Exemple 1 : Tarification à 2€/h sur une zone limitée à 2h, le FPS est au maximum de 4€.
- ▶ Exemple 2 : Tarification à 40cts/h sur une zone limitée à 8h, le FPS est au maximum de 3,20€.

Ce plafonnement milite pour une **tarification non-linéaire**, avec une augmentation forte du tarif sur les dernières tranches, afin que le tarif incite au paiement immédiat du stationnement payant, à la rotation, et au report modal.

**Pour conserver des montants dissuasifs,
il est donc nécessaire de revoir les grilles tarifaires et/ou horaires qui existent aujourd'hui.**

Le plafonnement est une nécessité, confirmée par le Conseil d'Etat, pour éviter une requalification du FPS en sanction administrative.

LE PLAFONNEMENT DU FPS ET SES IMPACTS

Evolution possible *a minima* : ex, ajouter deux tranches de paiement supplémentaires de 15 minutes, à tarif dissuasif.

A niveau de contrôle égal, si on fixe un FPS à 17€, l'impact sur l'automobiliste est le même que dans la situation avant réforme.

On peut toutefois **fixer un FPS différent en fonction du contexte local et des objectifs de mobilité.**

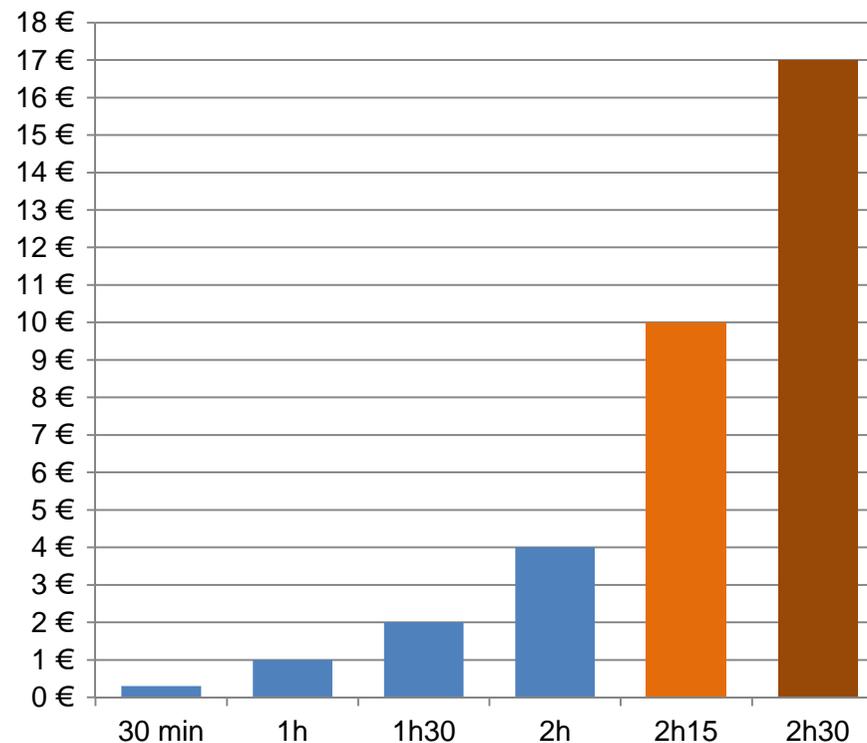
Attention à la cohérence avec les amendes pénales (notamment à 35€) : risque de déport du non-paiement vers le stationnement gênant si le FPS est supérieur à 35€...

- ▶ A noter : le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement a fait évoluer une partie des amendes de stationnement gênant de 35 à 135€ (stationnement sur trottoir, pistes cyclables, passages piétons...), et prévoit de faire passer les amendes pour non respect des zones bleues de 17 à 35€ à l'entrée en vigueur de la dépenalisation – décentralisation.

La cohérence peut également être examinée au regard du coût de l'abonnement aux transports en commun, et du prix du stationnement hors voirie (abonnements dans parcs de stationnement).

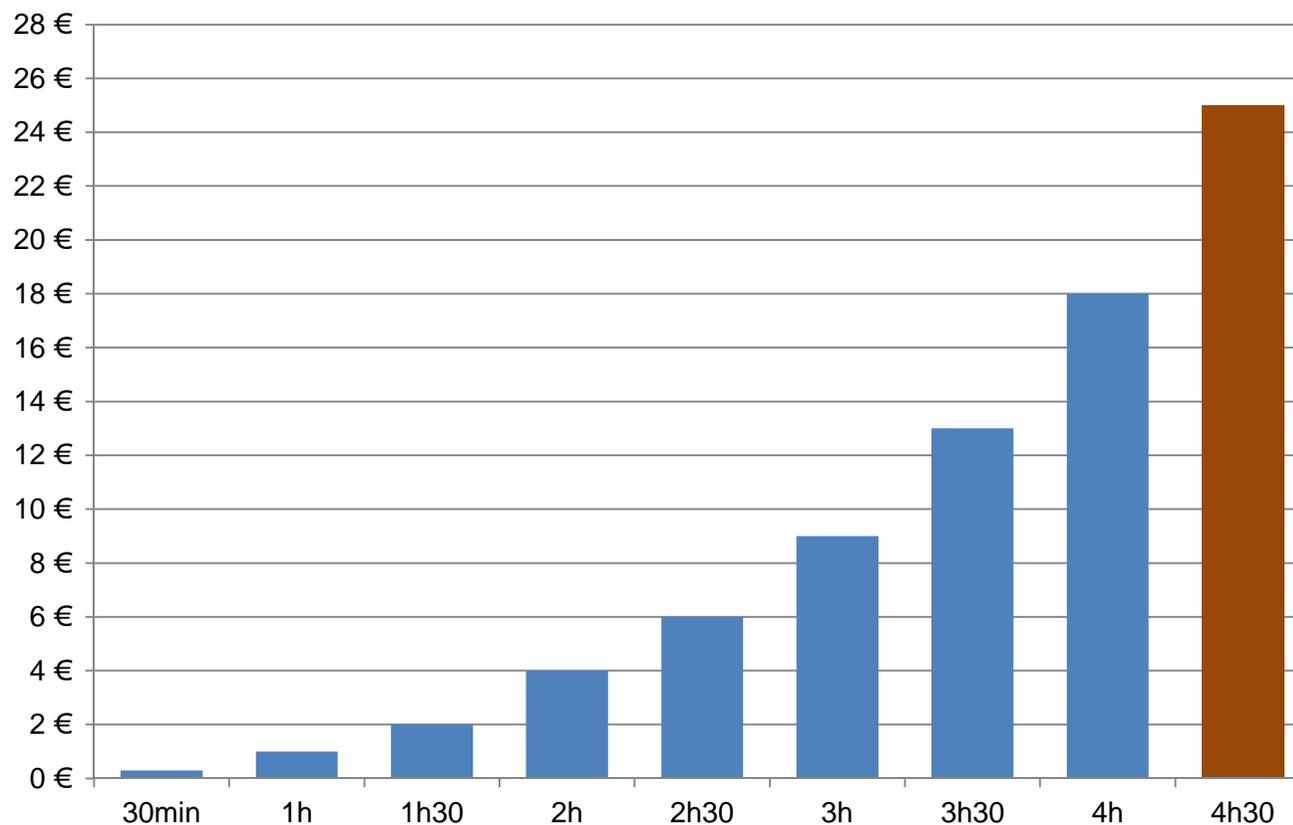
EXEMPLE SUR UNE ZONE DE STATIONNEMENT COURTE DURÉE

- ▶ Jusqu'à deux heures, on maintient le tarif existant.
- ▶ Ensuite, on ajoute deux tranches à tarif dissuasif.
- ▶ Le stationnement est désormais autorisé jusqu'à 2h30, mais le tarif permet de maintenir l'effet de dissuasion au bout de 2 heures. Le montant du FPS à 17€ est ici le même que celui de l'amende pénale actuelle.



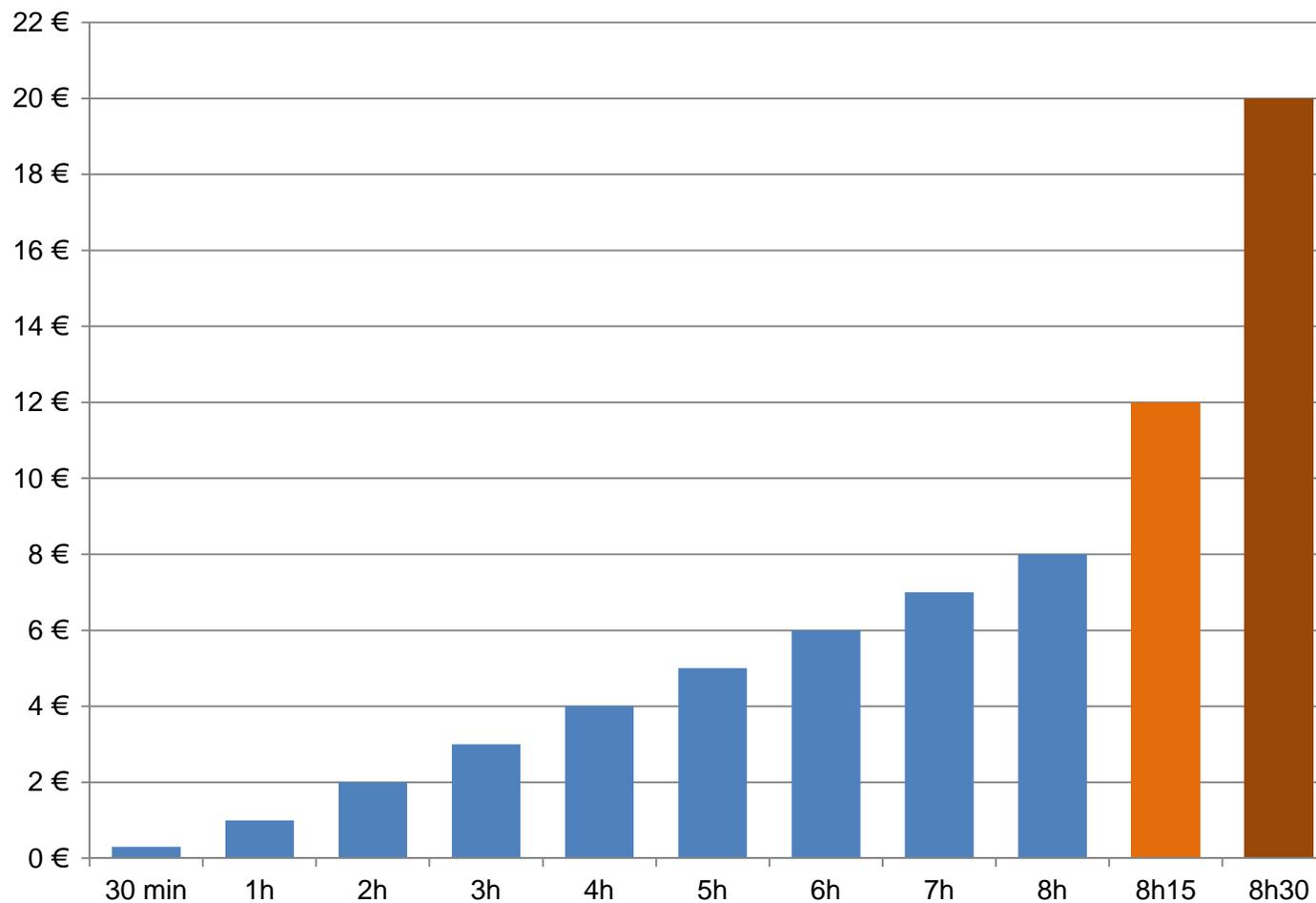
EXEMPLE SUR UNE ZONE DE STATIONNEMENT MOYENNE DURÉE

- ▶ Le tarif des premières heures peut être similaire à une zone courte durée, avec une augmentation plus progressive, permise par une durée plus longue.
- ▶ La rotation des véhicules est ici assurée par la progressivité tarifaire plutôt que par la durée limitée. Dans cet exemple, le FPS est à 25€.
- ▶ Ce système peut être adapté à des capacités de surveillance plus faibles (1 passage par jour)



EXEMPLE SUR UNE ZONE DE STATIONNEMENT LONGUE DURÉE

- ▶ Le tarif est maintenu à l'identique jusqu'à 8 heures de stationnement (1€/heure).
- ▶ Ensuite, le tarif devient fortement dissuasif (12€ la dernière demi-heure)



EN RÉSUMÉ

Un dialogue à créer et des décisions à prendre au niveau local pour assurer :

- L'intégration des politiques de stationnement dans les politiques de mobilité
- Les équilibres financiers locaux
- Une évolution des barèmes tarifaires
- La fixation de montant de FPS adaptés au contexte et objectifs locaux