

## Dépénaliser pour décentraliser la politique de stationnement

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.

### Les principes de base de la réforme

Permettre aux collectivités locales de disposer des moyens de mettre en œuvre 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 dépénalisation 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 dépénalisation 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.

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

✓ Une réforme qui n'est pas financièrement défavorable pour l'Etat et les collectivités locales

✓ Une réforme qui prend le temps de la pédagogie

### **Un système actuel inefficace et couteux**

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).

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.

## **Descriptif succinct du dispositif de décentralisation et de dépenalisation du stationnement voté par le Sénat (6 juin 2013)**

### **Pourquoi réformer le stationnement payant de surface ?**

- **Aujourd'hui, et comme le rappelle le GART depuis de nombreuses années, le système global du stationnement dysfonctionne :**
  - le taux de paiement spontané du stationnement par les automobilistes est de l'ordre de 35 %<sup>1</sup>,
  - Le taux de recouvrement des amendes est faible (en moyenne, moins de 50%)<sup>2</sup>,
  - Le coût de recouvrement des amendes est prohibitif : 169 M€. Comme les amendes forfaitaires (17 €) et forfaitaires majorées (35 €) rapportent respectivement 100 M€ et 83 M€ le rendement réel du système n'est que de 14 M€,
  - Dans les grandes villes, 20% des voitures en circulation sont à la recherche d'une place de stationnement,
  - A Paris, chaque place de stationnement ne rapporte, en moyenne, que 2 heures de stationnement payant par jour.

• **Relativement au coût horaire du stationnement, l'amende forfaitaire de première classe (17 €) est insuffisamment dissuasive dans certaines grandes villes et disproportionnée dans les villes petites ou moyennes.** Or, le statut pénal de cette amende empêche toute adaptation de son montant aux spécificités locales.

• **La pénalisation de l'amende pour non-paiement du stationnement implique que les agents verbalisateurs soient assermentés.** Ces derniers sont donc en majorité des agents des polices municipale et nationale, qui doivent verbaliser au détriment de leurs missions prioritaires, notamment celle d'assurer la sécurité de nos concitoyens,

• **Le circuit de redistribution du produit des amendes au bénéfice des collectivités locales est complexe** (Les amendes sont centralisées dans un compte d'affectation spécial avec les autres amendes automobiles).

• **La dépenalisation a été mise en place avec succès dans de nombreux autres pays européens** (Grande-Bretagne, Belgique, Espagne, Italie, Suède, Pays-Bas,...).

<sup>1</sup> Source : Rapport Bolliet (2005)

<sup>2</sup> 44 à 50% des amendes forfaitaires et 35% à 40% des amendes forfaitaires majorées sont payées spontanément (Source : Rapport Bolliet 2005).

### **Quels sont les principes de la réforme ?**

La réforme proposée repose sur six piliers fondamentaux, qui ne peuvent exister indépendamment les uns des autres :

1. **Le stationnement payant (ou gratuit sur une durée limitée) n'est plus considéré comme l'application du pouvoir de police du maire, mais comme un service rendu à des usagers par la collectivité.** Néanmoins, c'est le Maire qui continue de définir le périmètre de stationnement payant, la localisation des places réservées aux personnes à mobilité réduite, aux livraisons, aux taxis...

.../... 2

**2. L'automobiliste ne s'acquitte plus comme aujourd'hui d'une taxe pour occupation du domaine public, mais d'une redevance pour service rendu. 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 n'y a plus d'amende ou de sanction pour non-paiement ou dépassement horaire.** Lorsqu'un automobiliste ne paie pas de redevance horaire, il n'est pas considéré comme étant en infraction mais comme ayant pleinement fait le choix du forfait de post-stationnement. Il n'y a plus de PV mais l'automobiliste reçoit un titre de recette émis par la collectivité (avec recouvrement par le trésor public s'il ne le paye pas). **Si l'automobiliste a simplement dépassé la durée du stationnement qu'il a payé, les sommes déjà acquittées sont déduites de la redevance de post-stationnement.**

**3. Du fait de la dépenalisation des règles relatives au non-paiement du stationnement, chaque collectivité décide librement du montant de la redevance horaire et du forfait de post-stationnement.** A cet égard, la fixation du montant du forfait de post-stationnement dû par l'automobiliste est encadrée par un plafond égal à une journée de stationnement ou moins en fonction des circonstances locales. **Le système est comparable à celui du stationnement payant en ouvrage ou encore aux péages d'autoroute.**

**4. La dépenalisation permet également à la collectivité, si elle le souhaite, de déléguer à un tiers la mission de vérifier si les automobilistes se sont acquittés ou non de la redevance horaire.** La délivrance de titres de recettes ne ressortant pas du droit pénal, les agents de contrôle n'ont plus à être assermentés. De plus, ne s'agissant plus d'une mission liée à l'exercice d'un pouvoir de police, elle pourra être déléguée à un tiers. De ce fait, les effectifs de contrôle constitués d'agents de la collectivité ou du délégataire, pourront être augmentés et l'efficacité du système accrue d'autant.

**5. La mission de recouvrer le produit des forfaits de post-stationnements est confiée au Centre National de Traitement des infractions de Rennes.** Le Centre de Rennes traite aujourd'hui le recouvrement de l'ensemble des amendes émises par PV électronique. Conserver la compétence de ce centre permet à toute collectivité, quelle que soit sa taille, d'avoir accès à un système efficace de recouvrement du produit du forfait de post-stationnement.

**6. La Loi prévoit que les recettes de redevance de post-stationnement sont affectées au financement des transports publics** (en Île de France, 50% de ces recettes sont reversées au STIF).

**Pour laisser le temps de mettre en place le dispositif au plan technique, un délai de 18 mois est prévu à compter de la promulgation de la Loi.**

### **Quels sont les délais de mise en œuvre de la réforme ?**

**Cette réforme est une vraie révolution.** Elle implique de nombreux changements administratifs ; c'est pourquoi **le législateur a inscrit dans la Loi un délai de mise en œuvre de 18 mois à partir de sa promulgation.** L'administration travaille en ce moment à trouver les solutions qui conviennent pour les points restant en suspens, notamment en ce qui concerne le contentieux.

### **Cette réforme est-elle financièrement défavorable pour l'État ? NON**

• S'agissant d'un service public local, **le système décentralisé et dépenalisé consistant à remplacer le mécanisme complexe existant par une redevance pour service rendu sera soumis à la TVA.** Cela signifie qu'un montant de 20 % des recettes HT sera immédiatement encaissé par l'État.

.../... 3

- **Actuellement, la recette annuelle est de 540 millions d'euros hors taxes. Le dispositif rapportera donc immédiatement 105 M€ à l'Etat ce qui fait plus que compenser la perte d'une partie de la part de l'Etat** dans la péréquation des recettes gérées par le CFL au titre du compte P755<sup>3</sup> inclus dans le Compte d'Affectation Spécial (CAS).

- En outre, le système décentralisé et dépenalisé repose sur la dissuasion apportée à la fois par la meilleure adéquation du montant du forfait de post-stationnement aux spécificités territoriales et l'amélioration de la prestation de vérification du paiement de la redevance horaire. **Le couplage de ces deux modifications entraînera un nombre accru d'automobilistes à acquitter le stationnement payant (35 % seulement aujourd'hui<sup>4</sup>), ce qui aura un effet positif pour les collectivités locales.**

<sup>3</sup> L'Etat perdra 47% du montant des amendes forfaitaires + amendes forfaitaires majorées soit 86 M€.

<sup>4</sup> Taux de non-paiement du ticket horaire : 65 % -- Taux de verbalisation : 20 % → 13 % d'amendes sont effectivement délivrées et seules 50 % de ces amendes sont recouvrées → Efficacité globale : 36,5 %.

<sup>5</sup> 60 M€

### **Cette réforme est-elle défavorable pour d'autres collectivités ? NON**

- A titre de comparaison, la même réforme a permis d'augmenter le taux d'acquiescement de la redevance de stationnement à 70 % à Madrid et à 90 % à Gand. **Le nouveau dispositif se traduira lui aussi par une hausse des recettes des collectivités locales.**

- Les crédits à péréquer dans le cadre du « fonds amendes » du Comité des finances locales seront inférieurs de 183 M€ (**sur un total de 1.417 M€**) à ce qu'ils sont aujourd'hui mais, en supposant une efficacité de la réforme identique à celle constatée en Espagne (70% de paiement), les collectivités et l'Etat seront largement gagnants et cela permettra de sécuriser la péréquation actuelle au profit des communes de moins de 10.000 habitants<sup>5</sup>.

### **Cette réforme est-elle défavorable pour les automobilistes ? NON**

- **Si le système de stationnement payant est plus efficace, la rotation des véhicules sur les places de stationnement sera plus rapide** et les automobilistes tourneront moins longtemps pour trouver une place. Ce sera favorable pour l'environnement et pour les automobilistes.

- Actuellement, les recettes annuelles du stationnement sont de 540 M€. **Dans un système décentralisé et dépenalisé, on peut compter, comme à Madrid, sur un doublement des recettes.** Une partie de ce gain peut être utilisé pour financer des modulations horaires favorables aux automobilistes et à la mobilité durable.

#### **Quelques données sur le stationnement :**

- Recettes annuelles du stationnement payant : 540 M€
- Recette annuelle des amendes de stationnement : 100 M€
- Recette annuelle des amendes forfaitaires majorées : 83 M€
- Coût du recouvrement des amendes : 169 M€ (soit un solde de  $(100+83)-169=14$  M€)
- TVA sur redevance horaire de stationnement (19,6 %) : 105 M€
- TVA sur forfait de post-stationnement (remplaçant l'amende) : 8 M€