



REVUE DE PRESSE

Du 16 octobre 2017



- ↳ Rencontres nationales du transport public – Vers des autorités organisatrices plus fortes ?
- ↳ Le transport public a rendez-vous à Marseille
- ↳ Elisabeth Borne annonce une rencontre internationale sur les innovations
- ↳ Marché francilien du bus électrique : les industriels en ordre de bataille
- ↳ Drones, vélo à hydrogène et tickets par SMS... Frénésie innovatrice au Salon du transport public
- ↳ Marseille : La ministre des Transports annonce un nouveau dispositif d'aide à l'achat d'un vélo électrique dès 2018
- ↳ RNTP : dernière ligne droite pour la réforme du stationnement
- ↳ Stationnement : des PV jusqu'à 250% plus cher !
- ↳ Dépenalisé, le PV de stationnement pourrait passer de 17 à 60 €
- ↳ Ces villes où le prix des PV de stationnement devrait flamber en 2018
- ↳ Stationnement : le prix des PV sera décidé par les mairies à partir de 2018
- ↳ Les villes se préparent à la réforme du stationnement
- ↳ Amende ou horodateur ? La réforme du stationnement veut changer les habitudes
- ↳ Réforme du stationnement : plus de contrôles et de nouvelles pénalités en 2018
- ↳ PV de stationnement : l'explosion des tarifs
- ↳ Stationnement : une réforme pour inciter à payer le parcmètre
- ↳ Stationnement : le prix des PV devrait flamber en 2018
- ↳ Attention si vous ne payez pas votre stationnement, bientôt plus de contrôles et de nouvelles pénalités
- ↳ Stationnement : ces villes où les PV coûteront bientôt plus de 30 euros
- ↳ « En matière d'infrastructures, il faut sortir du bricolage financier actuel » Louis Nègre
- ↳ Départ de Louis Nègre du Sénat : les trois points les plus marquants de ses 9 ans au Palais du Luxembourg
- ↳ Quels modes de transports demain ?
- ↳ Mobilité urbaine : le bus électriques au centre de l'attention
- ↳ L'Arafer avertit l'exécutif sur la tarification 2018 de SNCF Réseau
- ↳ Lyon, Strasbourg, Toulouse... aucune métropole ne prépare la fin de la voiture



REVUE DE PRESSE



Suite du 16 octobre 2017

- ↳ Vélo électrique : la ministre des Transports promet un nouveau dispositif d'aide à l'achat dès 2018
- ↳ Vélos électriques : la ministre des transports promet un nouveau dispositif d'aide dès 2018
- ↳ Elisabeth Borne annonce la fin de la « pause » dans les grands projets... et une prime vélo revisitée
- ↳ La pollution des villes en 2050... un lointain problème ?
- ↳ Fermeture des voies sur berges : un effet nul sur la pollution selon Airparif
- ↳ Grands Paris : des élus devant Matignon pour défendre le futur supermétro
- ↳ Paris ne souhaite plus de voitures à essence en 2030
- ↳ Paris : l'interdiction du diesel reportée à 2024
- ↳ Paris : les bus électriques, c'est bientôt sur les quais hauts
- ↳ Ile-de-France : le Pass Navigo arrivera sur smartphone en test dès 2018
- ↳ Poitiers, l'une des villes les plus chères en stationnement voirie longue durée
- ↳ Stationnement à Lyon : les amendes vont passer à 60 euros
- ↳ Flambée des prix des PV en 2018 : vers un PV à 50€ à Dijon ?
- ↳ A partir du 1^{er} janvier, les règles du stationnement vont changer à Sens

Rencontres nationales du transport public - Vers des autorités organisatrices plus fortes ?

Localtis Info - 12/10/2017 Morgan Boëdec /Victoires-Editions, à Marseille



Comment muscler un service de transport en commun tout en maîtrisant ses coûts et en l'étendant sur un périmètre plus large ? Pour résoudre cette quadrature du cercle, des collectivités ont partagé leurs solutions lors des Rencontres nationales du transport public, qui viennent de se terminer le 12 octobre à Marseille.

"L'avenir est à des autorités organisatrices de transport plus fortes et responsables, qui tiennent la barre dans un contexte budgétaire restreint et trouvent de nouveaux moyens en harmonisant les services et notamment grâce à la convergence tarifaire", a introduit Jean-Pierre Serrus, vice-président transports de la métropole Aix-Marseille Provence (AMP), lors d'une table ronde aux Rencontres nationales du transport public qui se sont terminées ce 12 octobre. Issue d'une fusion exceptionnelle à cette échelle de six grandes agglomérations déjà autorités organisatrices des transports urbains (AOTU), cette métropole représente un cas emblématique de recomposition territoriale à forte incidence sur l'organisation des transports. "Ces incidences sont vécues dans de nombreux territoires, avec la transformation du paysage intercommunal, des AO ont fusionné ou leur périmètre s'est étendu. Ce qui pose forcément des questions, par exemple pour lever le versement transport là où des services de transport ne sont pas encore ou que partiellement rendus", éclaire Nicolas Portier, délégué général de l'Assemblée des communautés de France (AdCF).

Vers un versement transport sanctuarisé

Ce versement transport fait à nouveau débat au niveau national. Des discussions sont en effet en cours et mettent autour de la table le Groupement des autorités responsables de transport (Gart), l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) et le Medef. Un consensus semble se dégager pour défendre l'idée de le stabiliser dans le temps : "Nous proposons de sanctuariser le versement transport. Le gouvernement nous prête sur le sujet une oreille attentive mais se garde bien de nous répondre pour l'instant", indique Louis Nègre à la tête du Gart.

Plus de souplesse et d'innovation

Pour améliorer localement le "rendement fiscal" de certains services de transport et harmoniser leur desserte et leur organisation lorsqu'une AO a élargi son ressort territorial, la collectivité n'est pas seule et s'appuie généralement sur les transporteurs à son service. "Nous composons avec les exigences des collectivités, remettons à plat des services et en réinventons des plus adaptés et économes, par exemple en expérimentant plus de bus à la demande pour desservir des zones d'activités, comme c'est le cas à Vitrolles dans les Bouches-du-Rhône", illustre Anne de Bagneux, directrice adjointe France Sud chez Transdev. "Il reste d'autres solutions à inventer pour mieux desservir les zones diffuses en misant sur la souplesse et l'innovation", conclut Nicolas Portier.

Le transport public a rendez-vous à Marseille

La Croix - Michel Waintrop , le 10/10/2017 à 8h53



La Ministre des transports Elisabeth Borne aux assises nationales de la mobilité, en septembre 2017. / Eric Piermont/AFP

Les « Rencontres nationales du transport public » s’ouvrent mardi 10 octobre, et pour trois jours dans la ville phocéenne. Présentations de matériel d’avant-garde, innovations aux services des voyageurs et des opérateurs, débats sur les enjeux de la mobilité durable vont avoir lieu alors qu’une loi d’orientation doit être promulguée l’année prochaine.

Il s’agit de la 26e édition des Rencontres nationales du transport public, mais ce rendez-vous professionnel qui s’ouvre pour trois jours mardi 10 octobre à Marseille s’inscrit dans un contexte particulier. Celui des « Assises de la mobilité ».

Depuis le 19 septembre, cette longue série de rencontres et de tables rondes qui doit se poursuivre jusqu’à la fin de l’année, doit en effet rebattre les cartes du transport en France. La ministre des transports Elisabeth Borne a rappelé que ce temps de réflexion doit « *nourrir une loi d’orientation des mobilités* » qui devrait être présentée début 2018.

« *La politique des transports et de la mobilité doit répondre à ces deux défis, restaurer l’équilibre et l’efficacité des modes traditionnels et accompagner l’émergence* » de nouvelles mobilités, a détaillé la ministre des transports. Et l’on sait que le gouvernement veut désormais donner la priorité aux transports du quotidien et à la rénovation, plutôt qu’à de nouveaux grands chantiers d’infrastructures.

Bus et trottinettes

Sous le toit du Palais des congrès et des expositions de Marseille Chanot, on présentera et on parlera donc des nouvelles générations de matériel roulant, des bus électriques aux navettes autonomes, en passant par les systèmes de vélo en libre partage ou les téléphériques urbains.

On évoquera aussi peut-être ce que certains spécialistes du transport appellent désormais les « micromobilités », comme ces trottinettes électriques que l’on voit de plus en plus sur les chaussées et trottoirs... avec parfois des problèmes de cohabitation avec les autres usagers.

Des acteurs du transport public s’y intéressent car ces outils pourraient représenter l’une des solutions proposées dans le futur pour desservir le « dernier kilomètre », c’est-à-dire la distance qui sépare la station de transport du domicile ou du lieu de travail. Quelques expérimentations ont lieu en région parisienne, notamment à Montrouge.

Bouger avec le smartphone

L’innovation est devenue primordiale pour (re) donner l’envie aux Français de fréquenter les transports publics. La révolution du numérique a marqué le secteur comme en sont témoins les nombreuses plates-formes qui ont développé de nouvelles pratiques : autopartage, covoiturage...

Le voyage commence de plus en plus souvent dans sa poche avec un smartphone devenu moyen d’informations, de construction d’itinéraires, voire d’achats de titres de transport et de validation dans les réseaux.

De nombreuses start-up vont présenter leurs innovations destinées aux opérateurs, qu’elles soient destinées à leurs usagers ou à leurs collaborateurs.

Elisabeth Borne annonce une rencontre internationale sur les innovations

Ville, Rail & Transports – Le 12 Oct 2017



© RATP - J.-F. Mauboussin

Elisabeth Borne doit installer le 17 octobre le comité d'orientation sur les infrastructures présidé par Philippe Duron. « *Après la pause annoncée en juillet par le président de la République, nous entrons aujourd'hui dans une nouvelle phase avec le lancement de ces travaux* », a souligné la ministre des Transports en inaugurant le 10 octobre les Rencontres nationales du transport public (RNTP). « *Je crois que nous avons fait preuve de courage, nous avons tenu un discours de vérité. Mais une pause ne fait pas une politique à elle seule. Mon horizon, c'est une politique au service de tous et de tous les territoires* », a-t-elle ajouté.

Dans un contexte budgétaire contraint, la ministre veut surtout s'appuyer sur de nouveaux outils facilitant la mobilité comme le concept Maas (*Mobility as a service*) souvent évoqué au cours des RNTP et qui est testé en Finlande, en Suède ou en Grande-Bretagne. « *Du fait de la richesse des offres en France, il est difficile d'imaginer de nouveaux modèles* », estime Elisabeth Borne qui a annoncé l'organisation le 24 novembre d'une rencontre internationale des innovations dans les mobilités, pour aider à la mise au point de modèles disposant du « meilleur standard mondial ».

Par ailleurs, interpellée sur la suppression, dans le projet de loi de finances, de la prime pour l'achat d'un vélo électrique, elle a affirmé « *qu'en l'état, cette prime ne permettait pas de répondre aux besoins* ». Mais, a-t-elle ajouté, « *comme nous sommes attachés au soutien des mobilités actives, le débat lancé dans le cadre des Assises doit permettre d'imaginer de nouveaux outils de soutien* ».

M.-H. P

Marché francilien du bus électrique : les industriels en ordre de bataille

LE MONDE ECONOMIE | 14.10.2017 à 10h14 • Mis à jour le 16.10.2017 à 09h56 | Par Éric Béziat



Du Français Bolloré aux Chinois BYD et Yutong, tous les acteurs lorgnent la manne de 2 milliards d'euros que représente l'électrification des autobus en Ile-de-France.

Dans les travées des Rencontres nationales du transport public (RNTP), le grand salon français du transport collectif, qui se tenait à Marseille du 10 au 12 octobre, on ne voyait qu'eux : les autobus électriques. Des véhicules à batterie de toutes tailles et affichant toutes sortes de pays d'origine : polonais, chinois, basques espagnols, italo-français, franco-chinois et français tout court.

La bataille pour le bus électrique a bel et bien commencé en France et en Europe. Une petite dizaine d'industriels se disputent un marché naissant et surtout alléchant. Les constructeurs sont électrisés par les promesses d'un chambardement dont l'épicentre se trouve en région parisienne : la flotte d'autobus de la RATP – 4 600 véhicules – devra être complètement propre en 2025 et comporter de 70 % à 80 % de bus électriques, soit de 3 000 à 3 700 véhicules (le reste devant rouler au gaz).

En outre, une part non négligeable des 4 000 autres bus et cars roulant en Ile-de-France sur des lignes régulières hors RATP va devoir s'électrifier, ne serait-ce que pour entrer dans Paris, qui vient d'annoncer la fin du moteur thermique pour 2030. C'est donc sur une manne de plus de 2 milliards d'euros que les industriels peuvent compter dans la décennie à venir pour la seule région capitale de la France.

Les grandes manœuvres ont commencé

L'excitation générale est d'autant plus intense que le résultat du premier vrai appel d'offres de cette grande électrification ne devrait pas tarder à être connu : une commande de la RATP de centaines de bus tout électrique (probablement au-delà de 200) et qui pourrait tutoyer les 150 millions d'euros.

Le chiffre précis, qui est en train d'être finalisé par Ile-de-France Mobilités, le syndicat des transports de la région, sera rendu public fin décembre ou début janvier. La commande viendra s'ajouter à deux plus petits marchés (déjà lancés) de 40 bus électriques chacun et à la livraison d'une vingtaine de véhicules prévue avant la fin de l'année.

Les grandes manœuvres ont donc commencé, et ce sont les Français qui tirent les premiers. Blue Solutions, la filiale batteries et véhicules électriques du groupe Bolloré, avait invité, jeudi 12 octobre, une dizaine de journalistes à constater le savoir-faire de l'entreprise bretonne au cours d'une visite des usines de batteries et de bus sur le site de production d'Ergué-Gabéric (Finistère).



Une technologie unique au monde

Dans l'immense bâtiment cathédrale, une dizaine d'ouvriers en termine avec l'assemblage de plusieurs bus de 12 mètres destinés à la RATP et portant une nouvelle livrée bleue aux couleurs d'Ile-de-France Mobilités. Sur le toit et à l'arrière, huit grands espaces vides attendent les huit packs batteries tout juste sortis de l'usine voisine. « *Nous sommes le seul industriel français et européen à produire l'intégralité des batteries, y compris l'électrochimie*, souligne Didier Marginèdes, vice-président de Blue Solutions. *Tous les autres sont des assembleurs de cellules produites en Chine.* »

Ces packs de 300 kilos, qui équipent aussi les fameuses Autolib' parisiennes, se caractérisent par une technologie unique au monde, dite lithium métal polymère (LMP), différente des batteries lithium-ion chinoises. La batterie à la française a l'avantage de ne contenir aucun élément liquide, ce qui, affirme-t-on chez Blue Solutions, réduit considérablement le risque d'incendie. En revanche, elle a le défaut de devoir rester constamment chargée afin de maintenir une température d'au moins 60 degrés.

Cela déplaît aux automobilistes mais pas forcément aux acheteurs de véhicules pour le transport en commun. « *Notre technologie va nous permettre de nous développer dans le bus électrique* », assure Marie Bolloré, directrice générale de la direction des applications mobilité électrique de Blue Solutions et fille de Vincent Bolloré, patron du groupe.

Des concurrents chinois

Il est vrai que les bus bretons ont déjà pris quelques longueurs d'avance à Paris. Depuis un an, 23 Bluebus de 12 mètres font la navette entre la place de l'Etoile et la porte de Clignancourt, le long de la ligne 341, première en France à être entièrement équipée en électrique. Des matériels qui satisfont la RATP, même si quelques défauts ont ralenti les premières livraisons.

La RATP a également testé six autres fournisseurs à plus petite échelle, comme la société espagnole Irizar, basée au Pays basque, ou le constructeur polonais Solaris. La régie parisienne n'a pas non plus oublié les Chinois, véritables épouvantails du secteur. Il y a Yutong d'abord, numéro un mondial du bus, qui a vendu 37 000 autobus électriques en Chine en 2016 et qui s'appuie sur un marché intérieur phénoménal représentant 50 fois les volumes français.

En face, BYD a aussi quelques arguments. Premier fabricant de batteries au monde, le groupe de Shenzhen, dans le sud de la Chine, est également le numéro un mondial du véhicule électrique (voitures, bus, camions). BYD est en train d'aménager un ancien site Michelin près de Beauvais (Oise) pour en faire une usine d'une capacité de 800 véhicules par an (quand l'usine Bolloré plafonne à 200). De son côté, Yutong est représenté en France par la société alsacienne Dietrich Carebus, qui se dit prête à transformer son site près de Strasbourg en usine si les commandes affluent.

La capacité à faire baisser les prix sera décisive

Deux autres fournisseurs français sont sur les tablettes de la RATP : Alstom, avec son bus Aptis, conçu sur la base d'un tramway, et Heuliez Bus, filiale de l'Italien Iveco, propriété de Fiat-Chrysler. Heuliez, qui produit ses bus à Rorthais (Deux-Sèvres), s'est associé à une PME de Seine-et-Marne, Forsee Power, spécialiste de la conception de batteries pour autobus à partir de cellules chinoises.

Pour tout ce beau monde, la capacité à faire baisser raisonnablement les prix des bus sera décisive. Pour le moment, un bus électrique (500 000 euros) vaut le double d'un bus diesel. A la RATP, on espère pouvoir faire baisser ce prix sous les 400 000 euros.

Drones, vélo à hydrogène et tickets par SMS... Frénésie innovatrice au Salon du transport public

LE MONDE | 11.10.2017 à 18h46 • Mis à jour le 13.10.2017 à 11h36 | Par Éric Béziat

L'édition 2017, qui se tient à Marseille jusqu'au 12 octobre, se déroule dans un contexte de bouleversement des mobilités lié à deux évolutions majeures : transformation numérique et transition écologique.

Rendez-vous des professionnels français du [transport](#) de voyageurs, les [Rencontres nationales du transport public](#) se tiennent à [Marseille](#) jusqu'au 12 octobre. Elles sont, pour les fournisseurs de solutions et de matériel de transport, start-up, opérateurs majeurs comme la [SNCF](#), Transdev ou la RATP, l'occasion de [rencontrer](#) leurs clients : collectivités locales, élus...

L'édition 2017 se déroule dans un [contexte](#) de bouleversement des [mobilités](#) lié à deux évolutions majeures : transformation numérique et transition écologique. Dans les allées du Salon, cette révolution se voit nettement à la quantité de bus électriques – chinois, français ou espagnols – [exposés](#). Mais, c'est aussi à travers des innovations plus discrètes mais finalement assez spectaculaires que l'on peut en [prendre](#) la mesure.

- **Mes billets dans le smartphone**

Chez les professionnels, cela s'appelle le « *plan book ticket* » ([planifier](#), [acheter](#), [valider](#)). Pour les usagers des lignes de bus, de tram ou de métro, cela consiste à [mettre](#) fin au billet matériel ou à la carte de transport pour l'intégrer au smartphone, l'objet devenant aussi un moyen d'anticiper et d'acheter son [voyage](#) à l'unité comme en abonnement mensuel.

Tous les opérateurs et la plupart des autorités organisatrices de transport travaillent à ce changement. La présidente d'[Ile-de-France Mobilités](#), Valérie Péresse, patronne LR de la région, a annoncé que le passe Navigo pourrait [être](#) intégré aux smartphones de ses utilisateurs en 2018. La solution est actuellement en phase de test.

Nombreuses sont les start-up à [proposer](#) leur solution, mais ce sont surtout les acteurs de poids qui avancent à grands pas. Ainsi, l'opérateur Keolis, qui appartient à la SNCF, a confié à sa filiale numérique Kisio, le soin de mettre en place un système en collaboration avec la start-up française Famoco qui a conçu un valideur adapté à un coût maîtrisé. Une expérimentation est en cours à [Orléans](#), où le système sera bientôt généralisé.

RATP Dev, société qui gère les opérations de la régie des [transports](#) parisiens hors Ile-de-France, a testé avec succès un programme similaire nommé Tickizz à Annemasse (Haute-Savoie). Tickizz va être étendu à une demi-douzaine de petites [villes](#) françaises en 2018.

Dans tous les cas, le système est à peu près le même. On télécharge une application qui permet d'acheter classiquement un [voyage](#) ou un abonnement en fournissant ses informations bancaires ou en payant directement par carte. Le paiement génère un [titre](#) de transport virtuel que vous stockez dans l'application.

Quand vous prenez votre bus, vous activez le billet, un peu comme si vous le poinçonniez numériquement. Cela génère à la fois une visualisation colorée (et animée pour [éviter](#) les fraudes à la capture d'écran) destinée à être montrée au chauffeur de bus ainsi qu'un code graphique (dit QR code) qui change toutes les deux secondes et que le contrôleur scannera avec son propre smartphone.

Plusieurs méthodes existent pour [décourager](#) les petits malins qui seraient tentés de valider leur ticket en voyant [arriver](#) les équipes de contrôle. Chez certains opérateurs, comme Keolis, on tient d'ailleurs à [conserver](#) le geste de validation qui évite ce type de fraude opportuniste.

- **Le SMS pour acheter un ticket**

Toutes ces solutions de « *plan book ticket* » sont liées à la possession d'un smartphone et à la nécessité d'être, au moins pour la partie paiement, connecté à Internet. Mais une start-up française va plus loin

dans la billettique mobile. Atsuké, créée en 2012 et basée à [Paris](#), a inventé un système de ticket à l'unité par SMS d'utilisation simplissime quant au geste d'achat et au paiement.

Avant de [monter](#) dans le bus ou le métro, vous envoyez un code par SMS à un numéro surtaxé, qui vous renvoie un message en retour qui va vous [tenir](#) lieu de ticket. Le paiement est intégré à la facture téléphonique. Atsuké se charge de tous les [transferts](#) de paiement entre opérateur télécom et opérateur de transport.

Le système fonctionne en France depuis cet hiver 2017 dans les transports de l'agglomération de [Rouen](#) et représente déjà 20 % des tickets de transport vendus à l'unité dans la capitale normande, soit 600 000 tickets par mois. Il est implanté depuis plusieurs années en [Suisse](#), en particulier à Genève, où il a conquis 40 % des acheteurs de billets à l'unité du système de transport.

- **Le vélo à hydrogène**

A l'heure de la transition énergétique, la mobilité douce ou active est de plus en plus intégrée aux politiques de transport. On connaît les flottes de vélos en libre-service des grandes villes, comme Vélib à Paris. Elles ont tendance à s'électrifier, ce qui permet aux utilisateurs d'envisager des trajets plus longs et plus fréquents.

Dans cette veine, une PME de Biarritz, Pragma Industries, a développé avec la société savoyarde Ataway, un engin appelé Alpha. C'est un vélo à hydrogène, c'est-à-dire à propulsion électrique mais fonctionnant par l'intermédiaire d'une pile à combustible, elle-même alimentée par 35 grammes d'hydrogène liquide. Les avantages : une recharge quasi-instantanée (environ 30 secondes) et une autonomie très importante pour un vélo électrique (plus de 100 kilomètres), sans les problèmes associés aux vélos à batterie (temps de recharge, difficultés du recyclage des batteries).

L'inconvénient majeur : le prix. L'Alpha, d'aspect massif mais au poids comparable à celui d'un vélo à batterie (27 kilos), doit être associé à une infrastructure de recharge qui coûte de 34 000 euros (trois vélos) à 75 000 euros (vingt vélos), sachant que chaque Alpha coûte 7 500 euros. Quelques dizaines d'engins ont été vendus à ce jour, en particulier dans le département de la Manche qui est relativement actif dans le [développement](#) de ce [mode](#) zéro émission, au pays Basque et en Savoie.

- **Le garage à vélos malin**

En ville, le développement du vélo se heurte à la difficulté pour les habitants des immeubles anciens en zone dense de [gérer](#) leurs bicyclettes : pas de place dans les sous-sols et espaces communs, appartements exigus ou encombrés. Une petite société de la Loire, Altinnova, spécialisée dans le développement des matériels de parking vélo, a créé un abri sécurisé destiné au résidentiel.

L'innovation ne met pas en œuvre de la haute technologie, mais l'idée est futée. Un demi-tube en tôle, permettant d'accrocher à l'intérieur une demi-douzaine de vélos, est doté d'une ouverture façon volet roulant qui se ferme à clef. Transportable par petite grue ou chariot élévateur, l'abri peut être installé par les mairies ou collectivités locales au pied des immeubles. Les cyclistes résidents possèdent la clé et y cadennassent leur vélo. Détail important : l'abri est fabriqué en France, près de Saint-Etienne.

- **Le drone de maintenance**

Ringarde la SNCF ? Pas en matière de [drones](#) en tout cas. SNCF Réseau, l'établissement chargé de l'infrastructure ferroviaire, est le premier utilisateur industriel en France de ces engins volants. L'entreprise a même créé une filiale spécifique, Altametriz, qui développe cette activité et qui est actuellement en pleine expansion, même si ses effectifs restent modestes : 25 personnes aujourd'hui, 40 en 2018.

Altametriz, qui réalise 20 % de son activité en dehors de la SNCF, s'est spécialisée dans le drone de maintenance pour voie ferrée. Quinze appareils surveillent, scannent et numérisent le réseau français pour en [optimiser](#) la maintenance, du petit drone de quelques centimètres qui va [aller](#) prendre des photos du fil caténaire au drone avion capable d'inspecter trente kilomètres de voie d'affilée, en passant par le « gros-porteur » de 25 kilos transportant des appareils de mesure sophistiqués. Les drones – et toute l'activité de traitement des données allant avec – servent à [repérer](#) les dangers dans une paroi rocheuse surmontant la voie, analysent la topographie dans le cadre d'une création de ligne ou repèrent les intrusions sur les voies.

- **Le robot copain des voyageurs**

Fin novembre, les personnes se rendant dans les agences de Bibus, le réseau de transport public de l'agglomération de [Brest](#), auront la surprise de [découvrir](#) Heasy. Ce robot vaguement humanoïde, de la taille d'un petit adulte, capable de [déplacements](#) autonomes grâce à ses capteurs, aidera les usagers à [patienter](#) en attendant leur tour.

L'expérimentation, qui dure du 21 novembre à la fin de l'année 2017, permettra aux Brestois de [tester](#) les fonctionnalités d'Heasy : doté d'un grand écran interactif, il apporte des informations sur la tarification, les lignes, l'actualité du réseau.

Développé par la start-up lyonnaise Hease Robotics, Heasy sera aussi un objet d'amusement dans la salle d'attente. En cherchant bien dans ses menus, on peut [trouver](#) les moyens de l'attendrir, de le [faire rire](#) en le chatouillant mais aussi de l'agacer, voire de le mettre très en colère, lorsqu'on fait de, façon insistante, des manœuvres déconseillées.

Marseille: La ministre des Transports annonce un nouveau dispositif d'aide à l'achat d'un vélo électrique dès 2018

20 Minutes - M.C. avec AFP - Publié le 10/10/17 à 15h28 — Mis à jour le 10/10/17 à 15h55



Un vélo électrique. (Illustration) — Mickaël Penverne / 20 Minutes

La ministre des Transports [Elisabeth Borne](#) a annoncé mardi qu'un « nouveau dispositif de soutien » à l'achat d'un vélo à assistance électrique devrait être mis en place en 2018, après l'annonce récente de la fin de la prime en février. L'annonce a été faite à l'occasion de l'inauguration des [Rencontres nationales du transport public](#) à Marseille.

Le gouvernement a supprimé, dans le projet de loi de finances (PLF), la prime pour l'achat d'un vélo électrique, moins d'un an après son entrée en vigueur. Cette prime, qui peut aller jusqu'à 200 euros, sera supprimée dès février 2018, suscitant des critiques aussi bien du côté politique qu'industriel.

Rencontres nationales du transport public : dernière ligne droite pour la réforme du stationnement

Localtis Info - 11/10/2017 Morgan Boëdec /Victoires-Editions, à Marseille



Moins de trois mois avant l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement, le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) a fait un point le 11 octobre, lors des Rencontres nationales du transport public qui se déroulent jusqu'au 12 octobre à Marseille, sur la réforme de la décentralisation du stationnement payant sur voirie. Elle concerne 800 villes et induit des bouleversements dans les collectivités qui doivent, entre autres, s'apprêter à mieux communiquer sur cet enjeu sensible.

Quatre ans après la publication de la loi Maptam dont elle est issue, la réforme du stationnement payant sur voirie s'apprête à entrer en vigueur le 1er janvier 2018. "En le dépénalisant et en décentralisant son contrôle, cette réforme va optimiser l'offre de stationnement, satisfaire le plus grand nombre, fluidifier la circulation et améliorer la qualité de l'air en ville", a vanté Guy Le Bras, directeur général du Groupement des autorités responsables de transport (Gart), lors d'une conférence organisée ce 11 octobre dans le cadre des Rencontres nationales du transport public. Près de 800 collectivités sont concernées. "Une majorité de communes ont délibéré sur les tarifs et le montant du forfait de post-stationnement (FPS). Celles qui ne seront pas prêtes au 1er janvier pourront transformer en attendant leur stationnement payant en zone bleue, où il sera gratuit mais limité dans le temps", a-t-il ajouté.

"C'est bon signe en tout cas, le rythme des délibérations municipales s'accélère, on sent que les collectivités sont mobilisées. Pour l'instant, le montant moyen de ce forfait choisi par les communes et qui remplace l'ancien PV varie entre 15 et 35 euros, sans corrélation entre la taille de la commune et le montant fixé", observe Jean-Jacques Bernard, vice-président en charge des transports et des déplacements de Rennes Métropole.

Place à la pédagogie

Techniquement, les choses se mettent progressivement en place. "Mais on part de loin car au départ les élus étaient perdus face à cette réforme nécessitant une forte transversalité", commente Guy Le Bras. Il a fallu - et il faut toujours - déployer des trésors de pédagogie pour informer et rassurer les collectivités. Mais aussi de nouveaux services. Depuis plusieurs mois, l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (Antai) propose ainsi aux collectivités qui le souhaitent de notifier pour leur compte ces nouveaux forfaits de post-stationnement et de signer avec elles une convention. Un espace est désormais réservé aux collectivités sur le [site de l'Agence](#).

Des villes comme Montpellier (Hérault) voient dans cette réforme l'occasion d'engager une modernisation en profondeur de leurs équipements (plus de 750 horodateurs remplacés). D'autres comme Chambéry en ont profité pour redéfinir leurs zonages. Comme l'illustre Josiane Beaud, première adjointe au maire de cette ville de Savoie, "la dépénalisation du stationnement payant va permettre de mieux lutter contre le phénomène des voitures ventouses et d'améliorer la rotation des véhicules sur les places de stationnement par une meilleure adaptation des tarifs à la quantité de places disponibles".

Mais prudence, prévient Jean-Jacques Bernard, "cette réforme n'apporte pas de recette miracle et rien ne se fera si on délaisse le volet du contrôle". A Paris, ces contrôles devraient considérablement se renforcer. Le contrôle d'environ 145.000 places de stationnement y a été réparti à deux opérateurs en trois lots géographiques, dans le cadre d'un marché public de six ans. Chez Transdev, l'opérateur qui contrôlera, via une filiale, le stationnement dans les 8e, 9e, 10e, 17e, 18e et 19e arrondissements, Richard Dujardin, directeur général France du transporteur, confirme que l'effet de dissuasion sera bien plus accentué qu'il ne l'est aujourd'hui, avec en moyenne plus d'un contrôle par jour et par place".

Dernier point sensible, à bien traiter, la communication sur le nouveau dispositif. "Il faut marteler sans relâche qu'il n'impacte pas la logique de dynamisation des centres-ville, bien au contraire", suggère Frédéric Baverez, directeur exécutif France de Keolis et PDG d'Effia. Dernier conseil glissé à l'oreille des élus locaux : ne pas négliger les commerçants et leur démontrer qu'une meilleure rotation de stationnement libère des places et se présente comme une bonne chose pour eux.

Stationnement : des PV jusqu'à 250% plus cher !

Autoplus - Publié le 13/10/2017 - 07:30

<https://news.autoplus.fr/PV-Stationnement-Prix-Ville-Forfait-1521129.html>

**Exclusif
Auto Plus**

**NOUVEAU PV DE
STATIONNEMENT**

**Combien vous
côtera-t-il
en 2018 ?**



Nouveau PV de stationnement : combien vous coûtera-t-il en 2018?

Les nouveaux PV de stationnement entreront en vigueur en 2018. Auto Plus révèle un aperçu de ce que vous allez devoir payer ville par ville... Ça va faire mal !

A partir du 1er janvier 2018, fini le PV unique à 17€ pour stationnement non payé ou dépassé. Il sera remplacé par le FPS, le "forfait de post stationnement" dont le montant sera librement fixé par les maires. Cela pourra coûter vraiment très cher aux automobilistes...

En effet, [Auto Plus](#) a mené l'enquête pour connaître le montant de ces FPS dans différentes villes de France. Surprise : parmi les 70 municipalités (sur les 800 concernées) qui en ont déjà fixé le montant, nous avons relevé des différences énormes.

Jusqu'à six fois plus cher d'une ville à l'autre!

Si certaines villes comme Castres, Nancy, Nice, Lille ont décidé de rester en dessous des 17 € de "l'ancien PV", d'autres vont "matraquer" les automobilistes en fixant le montant de leur FPS à [50€ \(Paris\)](#), voire même 60€ (Lyon)...

Dépénalisé, le PV de stationnement pourrait passer de 17 à 60 €

Par Challenges.fr le 12.10.2017 à 13h52

Le PV à 17 euros a du plomb dans l'aile. Dès le 1er janvier 2018, le stationnement sera *de facto* gratuit dans les villes qui n'auront pas fixé le montant du forfait de post-traitement dû par les automobilistes qui ne paient pas leur parcmètre. Des centaines de communes ne seront pas prêtes à temps.



(c) AFP

Le PV de stationnement à 17 euros disparaîtra le 1er janvier 2018. L'automobiliste qui n'alimentera pas le parcmètre devra régler une redevance forfaitaire, dont le montant est fixé librement par chaque Maire. Sans dépasser le coût de la durée maximale de stationnement autorisée dans cette zone.

C'est une réforme très mal comprise par les automobilistes contribuables et administrés. Attendus depuis 2014 et le vote de la loi sur les métropoles (loi MAPTAM), les effets de la dépénalisation de l'amende de police vont faire disparaître le fameux procès-verbal à 17 euros. A compter du 1er janvier 2018, le défaut de paiement de la redevance de stationnement **ne constitue plus une infraction au Code pénal** mais comme l'expression implicite du choix de l'automobiliste de payer une redevance forfaitaire au lieu de la redevance correspondant à la durée de son stationnement.

Cette révolution administrative et juridique a une conséquence très pratique : les municipalités de France ont jusqu'au 31 décembre 2017 pour organiser cette transition et déterminer le **montant de la redevance forfaitaire**, autrement appelée forfait de post-stationnement (FPS) dans les textes de loi.

Cette libéralisation est la cause de l'envolée annoncée du montant des contraventions, encore que le terme soit impropre. Car la loi MAPTAM autorise les maires à fixer le montant des pénalités. Elles seront collectées par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), créée par décret en 2011 afin de simplifier les démarches administratives des citoyens. Reste à savoir qui gèrera les contestations : l'ANTAI ou bien des entreprises privées ?

La nouvelle prune ne doit pas dépasser le prix de la durée maximale de stationnement

"Pour ceux qui paient, il n'y a rien de changé", assure d'emblée Guy Le Bras, directeur général du Gart, qui regroupe les collectivités chargées des transports. En revanche, les quelque 70% d'automobilistes qui préfèrent prendre le risque de "prendre une prune" vont sans doute devoir changer leurs habitudes à partir du 1er janvier 2018.

Le taux de recouvrement des amendes en France ne dépassait pas 50%, **la quasi-intégralité (94%) du montant recouvré servant à financer... le recouvrement**. La recette annuelle du stationnement en voirie est d'environ 500 millions d'euros, et pourrait être doublée avec la réforme.

Hors Paris, dans les 93 communes qui ont déjà délibéré, le montant du forfait post stationnement **s'échelonne de 15 à 35 euros**, selon le Gart (jusqu'à 60 euros à Lyon, selon l'hebdomadaire *Auto Plus*). La loi précise que ces recettes doivent être affectées aux transports en commun ou autres transports propres.

Les communes promettent des contrôles beaucoup plus fréquents avec, à la clé, une meilleure rotation des véhicules sur les places de parking, et moins d'embouteillages dans les centres-villes. En effet, "dans les métropoles, **20% des véhicules en circulation cherchent une place de stationnement**", détaillait Guy le Bras mercredi à Marseille, lors d'une table ronde organisée aux Rencontres nationales du transport public.

"A partir du moment où il va y avoir un vrai contrôle (...), inévitablement, on doit progressivement assister à un changement des comportements", estimait la première adjointe au maire de Chambéry, Josiane Beaud. Cette commune en a profité pour retravailler son plan de circulation et l'ensemble des modes de transport. Pour relancer "le centre-ville (qui)ériclité, (...) il faut compter un peu sur les voitures, (mais surtout) éviter les voitures-ventouse", qui monopolisent des places, explique Mme Beaud. Dans une ville de cette taille, "il faut permettre à tout le monde de rentrer dans le centre-ville si besoin, (sans) chercher une place pendant des heures (...). Et s'ils veulent rester plus longtemps, ils prendront le bus", détaille cette élue. "Quand il y a une rotation, c'est bénéfique pour les commerçants du centre-ville", a assuré Frédéric Baverez, directeur exécutif de Keolis.

Parmi les 800 communes de France, toutes ne seront pas prêtes au 1er janvier 2018

Pour les 800 communes concernées, c'est l'occasion d'essayer de faire venir plus d'usagers aux transports en commun, ou à d'autres modes "propres", comme le vélo.

A Paris, il y a 150.000 places de stationnement en voirie mais 10% seulement des automobilistes paient pour se garer. Il y a un an, la mairie a décidé d'en externaliser la gestion, et le montant de l'amende forfaitaire a été fixé à 35 ou 50 euros selon les arrondissements - actuellement, c'est 17 euros.

"Quand vous serez obligés de payer car le niveau de contrôle sera beaucoup plus conséquent, vous ferez un calcul économique", commente Richard Dujardin, directeur général France de Transdev, qui a remporté un des trois lots, soit 45.000 places, via sa filiale Urbis Park. Selon lui, de nombreux conducteurs se tourneront alors vers d'autres modes de transport, une "fluidification du trafic (qui) profite à tout le monde", y compris aux autobus, souvent pris dans les embouteillages ou coincés par des véhicules stationnés dans les voies de bus.

Source : AFP

Ces villes où le prix des PV de stationnement devrait flamber en 2018

BFM TV - 13/10/2017 à 12h19 Mis à jour le 13/10/2017 à 15h38 – Par Antonin MORISCOT

Post-stationnement", un dispositif remplaçant les traditionnels PV. Dans une enquête parue ce vendredi, *AutoPlus* révèle que dans certaines villes, le tarif de ces nouvelles contraventions sera supérieur de 250% au montant actuel des amendes.

Ne pas régler votre stationnement vous coûtera beaucoup plus cher l'an prochain. En application de la loi sur les métropoles ([loi "MAPTAM" de 2014](#)), les villes auront désormais le pouvoir de fixer, outre le tarif du stationnement sur leur territoire, le montant du "forfait post-stationnement". [Un nouveau dispositif qui va remplacer, au 1er janvier 2018, les PV à 17 euros traditionnellement dressés](#) en cas d'absence d'un ticket d'horodateur derrière votre pare-brise, ou de dépassement du temps de stationnement.

"Pour ceux qui paient, il n'y a rien de changé", assure auprès de l'AFP [Guy Le Bras, le directeur général du Groupement des autorités responsables de transport \(Gart\)](#). Un organisme qui regroupe les collectivités territoriales chargées de la compétence "transport". En revanche, les quelque 70% d'automobilistes qui préfèrent prendre le risque de "prendre une prune" plutôt que de passer par la case horodateur après avoir garé leur véhicule vont sans doute devoir changer leurs habitudes... au risque de payer leurs nouvelles contraventions beaucoup plus cher.

Le montant des amendes augmente jusqu'à 250%

Selon le Gart, 93 communes ont déjà fixé le montant de leur forfait post-stationnement (FPS). L'organisme indique que les tarifs de ce nouveau dispositif s'échelonnent de 15 à 35 euros selon les villes. Un constat que ne partage pas tout à fait [la rédaction d'AutoPlus](#) dans son édition du 13 octobre.

Nos confrères du magazine automobile [ont enquêté](#) sur la mise en place de ce forfait post-stationnement et se sont procuré, auprès de 70 villes, le montant de ces nouvelles amendes. S'il apparaît que certaines municipalités sont dans la moyenne nationale, d'autres profitent de la liberté accordée par la loi pour se montrer plus gourmandes que les autorités.

Alors que le montant de l'actuel PV de stationnement est fixé à 17 euros, selon *AutoPlus*, Dijon aurait décidé de fixer le montant de son forfait post-stationnement à 50 euros. Une information démentie par les services de la ville qui assurent à BFMTV.com que "rien n'est encore défini par rapport au tarif du FPS".

À Lyon -où la décision doit encore être entérinée le 23 octobre prochain- les automobilistes s'acquitteront d'une amende dont le montant variera entre 35 et 60 euros, en fonction de la zone où l'infraction aura été relevée. Un choix assumé par la municipalité qui souhaite que "les automobilistes paient leur stationnement en surface ou empruntent les transports en commun". Dans cette ville, les conducteurs abonnés aux PV de stationnement verront donc le montant de ceux-ci augmenter de 250%.

Il y a des exceptions

Quelques exceptions sont toutefois à signaler. "Plusieurs villes ont rejeté l'effet matraquage", relève *AutoPlus*. L'hebdomadaire cite en exemple la ville de Castres qui a choisi de fixer à 10 euros le montant de son forfait post-stationnement. Ou encore Nancy (entre 10 et 15 euros), Nice (16 euros). Situées aux deux extrémités de la France, les villes de Lille et Marseille ont décidé de se calquer sur le tarif actuellement appliqué. Dans ces deux métropoles, le montant du forfait-post stationnement sera de 17 euros.

Actuellement, le taux de recouvrement des amendes en France ne dépasse pas 50% précise l'AFP. Et la quasi-totalité (94%) des sommes recouvrées sert à financer... le recouvrement, c'est-à-dire le paiement des fonctionnaires chargés de cette mission et les différents frais engendrés par l'émission des amendes. Pour endiguer cette tendance, la mise en place du forfait post-stationnement s'entoure d'un système de majoration ou de minoration de son montant.

En cas d'impayé, de fortes majorations sont à prévoir

"À l'instar d'un PV classique, un FPS peut être revu à la baisse en cas de paiement rapide. Mais cette largesse reste à la discrétion de chaque municipalité" indique *AutoPlus* dans ses colonnes.

Sur les 70 villes sondées, "une vingtaine a opté pour une minoration" du montant de son forfait post-stationnement. À condition que celui-ci soit réglé "sous 2h30 à Châtelleraut et jusqu'à 4 jours à Poitiers".



Les automobilistes auront toujours 90 jours pour s'acquitter de leur prune. Passé ce délai, ils s'exposent à une majoration du montant à payer, car le FPS est alors "transformé en amende pénale" explique le journal. "Son montant d'origine, toujours dû, est alors majoré de 50 euros".

Comme l'indique l'AFP, la recette annuelle du stationnement en voirie (environ 500 millions d'euros par an) pourrait être doublée avec cette réforme. La loi précise que les montants récoltés doivent être affectés aux transports en commun ou autres transports propres.

Stationnement : le prix des PV sera décidé par les mairies à partir de 2018

L'Echo Républicain - Publié le 12/10/2017 à 20h51



Gare aux resquilleurs: les automobilistes qui rechignent à nourrir l'horodateur devront y réfléchir à deux fois en 2018, car les maires pourront fixer librement le montant des pénalités en cas d'infraction, selon une réforme qui prévoit aussi une intensification des contrôles.

"Pour ceux qui paient, il n'y a rien de changé", assure d'emblée Guy Le Bras, directeur général du Gart, qui regroupe les collectivités chargées des transports. En revanche, les quelque 70% d'automobilistes qui préfèrent prendre le risque de "prendre une prune" vont sans doute devoir changer leurs habitudes à partir du 1er janvier 2018. La loi sur les métropoles (loi MAPTAM) de 2014 permet aux villes de fixer elles-mêmes le tarif du stationnement et le montant des amendes - désormais appelées "forfait post-stationnement". Les communes promettent désormais des contrôles beaucoup plus fréquents avec, à la clé, une meilleure rotation des véhicules sur les places de parking, et moins d'embouteillages dans les centres villes. En effet, "dans les métropoles, 20% des véhicules en circulation cherchent une place de stationnement", détaillait Guy Le Bras mercredi à Marseille, lors d'une table ronde organisée aux Rencontres nationales du transport public.

"A partir du moment où il va y avoir un vrai contrôle (...), inévitablement, on doit progressivement assister à un changement des comportements", estimait la première adjointe au maire de Chambéry, Josiane Beaud. Cette commune en a profité pour retravailler son plan de circulation et l'ensemble des modes de transport. Pour relancer "le centre-ville (qui) périclité, (...) il faut compter un peu sur les voitures, (mais surtout) éviter les voitures-ventouse", qui monopolisent des places, explique Mme Beaud. Dans une ville de cette taille, "il faut permettre à tout le monde de rentrer dans le centre-ville si besoin, (sans) chercher une place pendant des heures (...). Et s'ils veulent rester plus longtemps, ils prendront le bus", détaille cette élue.

800 communes

"Quand il y a une rotation, c'est bénéfique pour les commerçants du centre-ville", a assuré Frédéric Baverez, directeur exécutif de Keolis. Pour les 800 communes concernées, c'est l'occasion d'essayer de faire venir plus d'usagers aux transports en commun, ou à d'autres modes "propres", comme le vélo. A Paris, il y a 150.000 places de stationnement en voirie mais 10% seulement des automobilistes paient pour se garer. Il y a un an, la mairie a décidé d'en externaliser la gestion, et le montant de l'amende forfaitaire a été fixé à 35 ou 50 euros selon les arrondissements - actuellement, c'est 17 euros.

"Quand vous serez obligés de payer car le niveau de contrôle sera beaucoup plus conséquent, vous ferez un calcul économique", commente Richard Dujardin, directeur général France de Transdev, qui a remporté un des trois lots, soit 45.000 places, via sa filiale Urbis Park.

Selon lui, de nombreux conducteurs se tourneront alors vers d'autres modes de transport, une "fluidification du trafic (qui) profite à tout le monde", y compris aux autobus, souvent pris dans les embouteillages ou coincés par des véhicules stationnés dans les voies de bus.

"La recette annuelle du stationnement en voirie est de 500 millions d'euros. On pense que la réforme va faire passer cette recette à un milliard d'euros", a aussi indiqué Guy Le Bras en marge de ce débat.

Hors Paris, le montant de la nouvelle amende fixée par les villes s'échelonne de 15 à 35 euros, selon une étude réalisée par le Gart sur un échantillon de 93 communes. La loi précise que ces recettes doivent être affectées aux transports en commun ou autres transports propres. Le taux de recouvrement des amendes en France n'est que de 50%, mais la quasi-intégralité (94%) de leur montant est aujourd'hui utilisé pour financer... le recouvrement.

Les villes se préparent à la réforme du stationnement

La Croix - Michel Waitrop , le 16/10/2017 à 6h55

Au 1^{er} janvier, les communes vont fixer le montant des sanctions pécuniaires en cas de défaut de paiement du stationnement sur voirie.

Les élus estiment qu'une meilleure maîtrise du stationnement est un moyen pour réduire la place de la voiture.



Horodateur à Paris, où seuls 10 % des automobilistes paieraient leur place selon certaines sources, 70 % selon d'autres. / Bruno Levesque/IP3

Dix-sept euros ! C'est aujourd'hui le prix dont est redevable un automobiliste qui n'a pas payé son stationnement ou qui a dépassé le temps imparti. Infraction pénale oblige, cette amende est la même partout en France, que le défaut de paiement ait lieu au cœur de Paris ou dans une rue excentrée aux lisières d'une petite ville.

Or, au 1^{er} janvier, ce principe change : ce sont les communes elles-mêmes qui fixeront le montant de la sanction pécuniaire en raison de la dépenalisation du stationnement payant induit par une loi de 2014. Adieu, donc, les amendes et les procès-verbaux, bonjour au « *forfait post-stationnement* » (FPS).

« Sur un échantillon de 93 communes qui ont déjà délibéré sur la question, le forfait post-stationnement ira de 15 € à 35 €, avec un montant médian de 25 € », explique Jean-Jacques Bernard, vice-président de Rennes Métropole chargé des transports et déplacements, et président de la commission stationnement au Groupement des autorités responsables de transport (Gart).

50 € dans les arrondissements centraux de Paris

Dans cette évolution, Paris se distingue. Le FPS va atteindre 50 € dans les arrondissements centraux de la capitale et 35 € dans les autres...

Grâce à cette réforme, le Gart considère que le stationnement devient un vrai levier pour les politiques locales de mobilités durables, que ce soit pour la maîtrise de la circulation ou pour l'encouragement au report modal.

Les communes espèrent ainsi fluidifier la circulation en évitant les « voitures ventouses » qui bloquent les places de manière indue. « *Il faut savoir que 20 % de la circulation dans une grande métropole comme Paris est générée par la recherche d'une place* », dit Jean-Jacques Bernard. Une place payante sur la voirie ne serait occupée chaque jour que par un ou deux véhicules en moyenne. Les tenants de la réforme tablent sur une demi-douzaine de véhicules à l'avenir, avec un effet positif, par ricochet, sur la fréquentation des commerces des centres-villes.

Améliorer le respect de la règle trop souvent négligé

« Le but de cette réforme est bien d'améliorer le respect de la règle trop souvent négligé par les automobilistes, poursuit-il, rappelant qu'une amende de 17 € représente aujourd'hui 4 jours de stationnement à Saint-Brieuc, une journée à Rennes mais seulement une demi-journée à Paris. « Certains se disent que cela vaut le coup de tricher », ajoute Jean-Jacques Bernard.

L'enjeu financier n'est pas négligeable pour les collectivités locales au vu des taux de fraudes. Mais le pari d'une meilleure gestion du stationnement ne sera rempli que si le contrôle est efficace. Dans cette perspective, certaines villes ont décidé de se tourner vers le privé.

Paris a divisé son volume de places payantes en trois lots. Urbis Park, filiale de l'opérateur Transdev, a remporté l'appel d'offres pour l'un d'eux, représentant 45 000 places. Selon le directeur général France de Transdev, Richard Dujardin, « *le calcul économique des automobilistes peut les inciter à opter pour d'autres solutions* », du parking en périphérie aux transports publics...

Le défaut de stationnement payant sera géré par le privé

Ce sera aussi le cas dans des villes comme Saint-Malo, Chambéry ou encore Montreuil, qui se sont tournés vers Effia, la filiale de l'opérateur de transport Keolis. « *Nous gérons déjà du stationnement sur voirie pour les collectivités locales à travers la collecte et la maintenance des horodateurs*, dit Frédéric Baverez, directeur exécutif France de Keolis. *Le contrôle devient un axe de développement complémentaire.* »

Il est à noter cependant que seul le défaut de stationnement payant sera géré par le privé. Le stationnement gênant, par exemple sur des passages protégés, restera du domaine des forces de police.

L'automobiliste ayant écopé d'un forfait post-stationnement devra s'en acquitter dans la plupart des cas, comme aujourd'hui, à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions, à Rennes. Cette dernière reversera le montant du forfait aux communes et ces sommes seront obligatoirement affectées aux dépenses liées aux transports au niveau de l'agglomération.

« *Il est à craindre que les élus en profitent pour faire monter le prix de leur stationnement payant afin que le forfait soit le plus cher possible*, craint Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes qui prône, de son côté, la gratuité du stationnement. La loi prévoit que le montant du FPS n'excède pas le coût de la durée totale autorisée du stationnement. « *On risque donc une surenchère au niveau de l'horodateur* », estime Pierre Chasseray.

800 communes concernées

En France, 800 communes ont mis en place un stationnement payant sur voirie ; 20 % d'entre elles représentent 80 % du volume de places payantes. Et Paris à elle seule, la moitié.

Le groupement des autorités responsables des transports (Gart) évalue à 500 millions d'euros le montant des recettes du stationnement en France. Il table sur un doublement de cette somme en quelques années avec la réforme.

Selon les élus, seuls 30 à 35 % des automobilistes qui se garent sur une place en stationnement dit rotatif (et non au tarif résident) paieraient leur dû. Ils ne seraient même que 10 % à Paris. Des chiffres contestés par l'association 40 millions d'automobilistes, qui évoque 30 % de fraude à Paris.

Le taux de recouvrement des amendes n'est que de 50 %.

Michel Waintrop

Amende ou horodateur ? La réforme du stationnement veut changer les habitudes

Le Point - Source AFP - Modifié le 13/10/2017 à 06:31 - Publié le 12/10/2017 à 21:54 | Le Point.fr



Une nouvelle réforme pour dissuader les automobilistes de ne pas payer. © Nathan Alliard / Photononstop/ Nathan Alliard

Les 70 % d'automobilistes qui préfèrent courir le risque de "prendre une prune" vont sûrement changer d'avis à partir du 1er janvier 2018.

Est-ce la fin d'une époque ? Les automobilistes qui rechignent à nourrir l'horodateur devront y réfléchir à deux fois en 2018, puisque les maires pourront fixer le montant des pénalités, selon une réforme qui veut aussi intensifier les contrôles. « Pour ceux qui paient, il n'y a rien de changé », affirme d'emblée Guy Le Bras, directeur général du Gart, qui regroupe les collectivités chargées des transports. En revanche, les quelque 70 % d'automobilistes qui préfèrent courir le risque de « prendre une prune » vont sans doute devoir changer leurs habitudes à partir du 1er janvier 2018. La loi sur les métropoles (loi Maptam) de 2014 permet désormais aux villes de fixer le tarif du stationnement, mais aussi le montant du « forfait post-stationnement », qui remplace l'amende, le stationnement étant désormais dépenalisé. Le taux de recouvrement des amendes en France ne dépassait pas 50 %, la quasi-intégralité (94 %) du montant recouvré servant à financer... le recouvrement. La recette annuelle du stationnement en voirie est d'environ 500 millions d'euros et pourrait être doublée avec la réforme.

Hors Paris, dans les 93 communes qui ont déjà délibéré, le montant du forfait post-stationnement s'échelonne de 15 à 35 euros, selon le Gart. La loi précise que ces recettes doivent être affectées aux transports en commun ou autres transports propres. Les communes promettent des contrôles beaucoup plus fréquents avec, à la clé, une meilleure rotation des véhicules sur les places de parking, et moins d'embouteillages dans les centres-villes. En effet, « dans les métropoles, 20 % des véhicules en circulation cherchent une place de stationnement », détaillait Guy le Bras mercredi à Marseille, lors d'une table ronde organisée aux Rencontres nationales du transport public. « À partir du moment où il va y avoir un vrai contrôle [...], inévitablement, on doit progressivement assister à un changement des comportements », estimait la première adjointe au maire de Chambéry, Josiane Beaud. Cette commune en a profité pour retravailler son plan de circulation et l'ensemble des modes de transport. Pour relancer « le centre-ville (qui) périclite [...], il faut compter un peu sur les voitures, [mais surtout] éviter les voitures-ventouse », qui monopolisent des places, explique Mme Beaud. Dans une ville de cette taille, « il faut permettre à tout le monde d'entrer dans le centre-ville si besoin, [sans] chercher une place pendant des heures. [...] Et s'ils veulent rester plus longtemps, ils prendront le bus », détaille cette élue.

800 communes

« Quand il y a une rotation, c'est bénéfique pour les commerçants du centre-ville », a assuré Frédéric Baverez, directeur exécutif de Keolis. Pour les 800 communes concernées, c'est l'occasion d'essayer de faire venir plus d'usagers aux transports en commun, ou à d'autres modes « propres », comme le vélo. À Paris, il y a 150 000 places de stationnement en voirie, mais 10 % seulement des automobilistes paient pour se garer. Il y a un an, la mairie a décidé d'en externaliser la gestion, et le montant de l'amende forfaitaire a été fixé à 35 ou 50 euros selon les arrondissements – actuellement, c'est 17 euros. « Quand vous serez obligés de payer, car le niveau de contrôle sera beaucoup plus conséquent, vous ferez un calcul économique », commente Richard Dujardin, directeur général France de Transdev, qui a remporté un des trois lots, soit 45 000 places, via sa filiale Urbis Park. Selon lui, de nombreux conducteurs se tourneront alors vers d'autres modes de transport, une « fluidification du trafic [qui] profite à tout le monde », y compris aux autobus, souvent pris dans les embouteillages ou coincés par des véhicules stationnés dans les voies de bus.

Réforme du stationnement : plus de contrôles et de nouvelles pénalités en 2018

Orange avec AFP, publié le jeudi 12 octobre 2017 à 15h09

Les automobilistes qui rechignent à nourrir l'horodateur devront y réfléchir à deux fois en 2018 car les maires pourront fixer librement le montant des pénalités en cas d'infraction, selon une réforme qui prévoit aussi une intensification des contrôles.

"Pour ceux qui paient, il n'y a rien de changé", assure d'emblée **Guy Le Bras, directeur général du Gart**, qui regroupe les collectivités chargées des transports. En revanche, les quelque 70% d'automobilistes qui préfèrent prendre le risque de "prendre une prune" vont sans doute devoir changer leurs habitudes à partir du 1er janvier 2018.

La loi sur les métropoles (loi MAPTAM) de 2014 permet aux villes de fixer elles-mêmes le tarif du stationnement et le montant des amendes - désormais appelées "forfait post-stationnement". Les communes promettent désormais des contrôles beaucoup plus fréquents avec, à la clé, une meilleure rotation des véhicules sur les places de parking, et moins d'embouteillages dans les centres-villes.

En effet, "dans les métropoles, 20% des véhicules en circulation cherchent une place de stationnement", détaillait Guy le Bras mercredi à Marseille, lors d'une table ronde organisée aux Rencontres nationales du transport public. "À partir du moment où il va y avoir un vrai contrôle (...), inévitablement, on doit progressivement assister à un changement des comportements", estimait la première adjointe au maire de Chambéry (Savoie), Josiane Beaud.

10% DES AUTOMOBILISTES PAYENT À PARIS

Cette commune en a profité pour retravailler son plan de circulation et l'ensemble des modes de transport. Pour relancer "le centre-ville (qui) périclité, (...) il faut compter un peu sur les voitures, (mais surtout) éviter les voitures-ventouse", qui monopolisent des places, explique Josiane Beaud. Dans une ville de cette taille, "il faut permettre à tout le monde de rentrer dans le centre-ville si besoin, (sans) chercher une place pendant des heures (...). Et s'ils veulent rester plus longtemps, ils prendront le bus", détaille cette élue.

"Quand il y a une rotation, c'est bénéfique pour les commerçants du centre-ville", a assuré Frédéric Baverez, directeur exécutif de Keolis. Pour les 800 communes concernées, c'est l'occasion d'essayer de faire venir plus d'usagers aux transports en commun, ou à d'autres modes "propres", comme le vélo.

À Paris, il y a 150.000 places de stationnement en voirie mais 10% seulement des automobilistes paient pour se garer. Il y a un an, la mairie a décidé d'en externaliser la gestion, et le montant de l'amende forfaitaire a été fixé à 35 ou 50 euros selon les arrondissements - actuellement, c'est 17 euros. "Quand vous serez obligés de payer car le niveau de contrôle sera beaucoup plus conséquent, vous ferez un calcul économique", commente Richard Dujardin, directeur général France de Transdev, qui a remporté un des trois lots, soit 45.000 places, via sa filiale Urbis Park.

Selon lui, de nombreux conducteurs se tourneront alors vers d'autres modes de transport, une "fluidification du trafic (qui) profite à tout le monde", y compris aux autobus, souvent pris dans les embouteillages ou coincés par des véhicules stationnés dans les voies de bus. "La recette annuelle du stationnement en voirie est de 500 millions d'euros. On pense que la réforme va faire passer cette recette à un milliard d'euros", a aussi indiqué Guy Le Bras en marge de ce débat.

Hors Paris, le montant de la nouvelle amende fixée par les villes s'échelonne de 15 à 35 euros, selon une étude réalisée par le Gart sur un échantillon de 93 communes. La loi précise que ces recettes doivent être affectées aux transports en commun ou autres transports propres. Le taux de recouvrement des amendes en France n'est que de 50%, mais la quasi-intégralité (94%) de leur montant est aujourd'hui utilisé pour financer... le recouvrement.

PV de stationnement : l'explosion des tarifs

Le Figaro - Par Sylvain Reisser - Mis à jour le 13/10/2017 à 20h08 | Publié le 13/10/2017 à 17h48

NOUVEAUTÉ - Vache à lait de l'État, l'automobiliste va de nouveau être ponctionné. Selon le magazine *Auto Plus*, la fin du PV de stationnement unique à 17 euros va entraîner une flambée du prix des amendes, à compter du 1er janvier.

Jusqu'où l'État saignera-t-il les automobilistes? S'il est bien une catégorie de citoyens qui participe plus que tout autre à l'effort national, ce sont eux. Déjà submergés de taxes et de contributions en tout genre entre la TVA sur l'achat d'un véhicule, le système de bonus-malus, le TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, les primes d'assurance qui s'envolent, les machines à cash que représentent les radars automatiques (pour un maigre résultat), le retour évoqué de la vignette, les automobilistes vont de nouveau devoir passer à la caisse en cas de stationnement non payé ou dépassé. Comme le rappelle l'édition de ce vendredi 13 de l'hebdomadaire *Auto Plus*, la loi Maptam (modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles), voté en juillet 2014 et maintes fois repoussée, entre en vigueur le 1er janvier prochain. Elle est la base d'une révolution administrative qui n'a pas fini d'attiser la colère des automobilistes déjà largement mis à contribution: la dépénalisation de l'amende de police à 17 euros. En d'autres termes, à compter du 1er janvier 2018, chaque municipalité pourra fixer librement le tarif du stationnement public sur la voirie. Cette mesure intervient au moment où la réduction des impôts locaux prévue par le gouvernement d'Edouard Philippe devrait entrer en action. Certaines municipalités pourraient être encouragées à avoir la main lourde sur le tarif du stationnement et les PV de stationnement pour compenser la perte de rentrée fiscale de l'autre côté. *Auto Plus* rappelle que le non-paiement à l'horodateur ne sera plus considéré comme une infraction pénale mais comme un choix de l'usager de préférer s'acquitter d'une redevance baptisée «forfait de post-stationnement» (FPS). Si certains automobilistes auront encore un peu de répit, - toutes les municipalités ne sont pas prêtes pour basculer sur le nouveau système le 1er janvier prochain -, près de 70 villes seraient déjà parées. Si la réglementation impose que le futur PV soit égal au montant dû pour la durée maximale de stationnement autorisée dans la zone, certaines municipalités jouent sur la durée pour faire exploser le montant du PV. À Lagny-sur-Marne, le FPS est fixé à 35 euros mais jusqu'à 2 heures, le stationnement coûte 2 euros, puis, pour les quarts d'heure suivants, on passe à 17 € puis 35 €. L'automobiliste risquera un FPS toutes les 2 heures 30 en cas d'oubli de paiement.

D'une ville à l'autre, on devrait enregistrer des variations allant d'un à six. Si Castres, Nancy, Nice ou Lille ont décidé de rester en dessous des 17 euros de l'ancien PV, d'autres municipalités ont décidé de matraquer les automobilistes qui pourraient payer jusqu'à 250 % plus cher. Dans cette liste, on ne sera pas étonné de trouver Lyon (FPS à 60 €) et Paris (FPS à 50 €) qui fait décidément tout pour dégoûter les automobilistes et les bouter hors de ses portes. Il sera intéressant de surveiller les mesures prises à l'égard des autocars et des bus de touristes qui stationnent dans les quartiers touristiques sur les voies réservées aux taxis et aux bus, au mépris du Code de la route. C'est non seulement une entrave à la circulation mais également une source d'accident supplémentaire.

Stationnement : une réforme pour inciter à payer le parcmètre

<https://www.lesfurets.com/assurance-auto/actualites/stationnement-reforme-inciter-payer-parcmetre>



800 communes pourront fixer elles-mêmes le tarif du stationnement à compter du 1er janvier 2018. Les contrôles seront renforcés, et les amendes pour non-paiement du parcmètre deviendront des « forfaits post-stationnement ».

Risquer une prune ou [payer le parcmètre](#) ? **La réforme du stationnement payant devrait dissuader les resquilleurs à partir du 1er janvier 2018.** Cette mesure permettra aux maires des communes avec horodateurs de fixer librement le montant des pénalités en cas d'infraction.

[#Stationnement](#) sur voirie : la Cour des comptes réclame plus de [#PV](#). [@Courdescomptes](#)
<https://t.co/GQcZioFvL5> [pic.twitter.com/MXpCtRgGmf](https://t.co/MXpCtRgGmf)

— LesFurets.com (@LesFurets) [February 8, 2017](#)

Jusqu'à 60 euros de « forfait post-stationnement » à Lyon

« Pour ceux qui paient, il n'y a rien de changé » souligne [Guy Le Bras, directeur général du Gart](#), qui regroupe les collectivités chargées des transports. En revanche, **les 70% d'automobilistes qui préfèrent risquer une amende vont devoir changer leurs habitudes.** La loi sur les métropoles (loi MAPTAM) de 2014 permet aux villes de fixer elles-mêmes le tarif du stationnement ainsi que le montant du « forfait post-stationnement ».

Avec la dépenalisation du stationnement, [cette disposition remplacera l'amende](#). **Pour le portefeuille des automobilistes fraudeurs, l'addition s'annonce salée.** A Lyon (Rhône) par exemple, ils ne régleront plus 17 euros pour non-paiement de stationnement rapporte *France 3*. La ville facturera 60 euros de « forfait post-stationnement » en zone Presto (hypercentre et grands boulevards) et 35 euros dans le reste de la ville.

[#Stationnement](#) : 1.500 véhicules contrôlés par heure grâce aux « scan cars » ? [#scancar](#)
<https://t.co/YtGN70F5aL> [pic.twitter.com/MeMRV607Q8](https://t.co/MeMRV607Q8)

— LesFurets.com (@LesFurets) [January 23, 2017](#)

20% des véhicules « cherchent une place de stationnement »

Les communes promettent aussi des contrôles beaucoup plus fréquents. Objectif, permettre une meilleure rotation des véhicules sur les places de parking... et moins d'embouteillages dans les centres-villes. « **Dans les métropoles, 20% des véhicules en circulation cherchent une place de stationnement** » détaillait Guy le Bras ce mercredi à Marseille (Bouches-du-Rhône), lors d'une table ronde organisée pendant les Rencontres nationales du transport public.

Pour les 800 communes concernées, c'est aussi l'occasion d'essayer de promouvoir les transports en commun, ou d'autres modes de circulation « propres » comme le vélo. Le produit des forfaits de post-stationnement doit financer ce type d'opérations, rapporte la *Gazette des communes*. **Paris (Ile-de-France) dispose de 150.000 places de stationnement en voirie mais seuls 10% des automobilistes paient pour se garer.** En France, seules 50% des amendes sont payées. La quasi-intégralité (94%) de leur montant finance le recouvrement.

Stationnement : le prix des PV devrait flamber en 2018

<http://www.ledauphine.com> – Le 14/10/2017



Photo d'illustration Julio Pelaez

À partir du 1er janvier 2018, les Villes pourront fixer elles-mêmes le montant du "forfait post-stationnement". Ce qui risque de se traduire par de fortes augmentations.

En 2018, mieux vaut réfléchir avant de ne pas payer votre place de parking...

À partir du 1er janvier 2018, ma loi sur les métropoles (loi MAPTAM) de 2014 permet aux villes de fixer elles-mêmes le tarif du stationnement ainsi que le montant du "forfait post-stationnement", qui remplace l'amende, le stationnement étant désormais dépénalisé.

Des tarifs bien supérieurs ?

La recette annuelle du stationnement en voirie est d'environ 500 millions d'euros, et pourrait être doublée avec la réforme.

Hors Paris, dans les 93 communes qui ont déjà délibéré, le montant du forfait post stationnement s'échelonne de 15 à 35 euros, selon le [Gart](#). La loi précise que ces recettes doivent être affectées aux transports en commun ou autres transports propres.

Des contrôles renforcés

Cette réforme prévoit aussi une intensification des contrôles. Les communes promettent qu'ils seront beaucoup plus fréquents avec, à la clé, une meilleure rotation des véhicules sur les places de parking, et moins d'embouteillages dans les centres-villes.

En effet, "dans les métropoles, 20 % des véhicules en circulation cherchent une place de stationnement", détaillait Guy le Bras mercredi à Marseille, lors d'une table ronde organisée aux Rencontres nationales du transport public.

L'argent des amendes finance... les amendes

Le taux de recouvrement des amendes pour stationnement en France n'est que de 50 %, et la quasi-intégralité (94 %) de leur montant est aujourd'hui utilisé pour financer... le recouvrement.

Les automobilistes auront toujours 90 jours pour s'acquitter du forfait, sans quoi ils s'exposeront à une majoration de la somme à payer.

D'importantes hausses à Lyon et Dijon ?

Selon une enquête publiée par [le magazine Autoplus](#) dans son numéro de vendredi, ces augmentations du prix du PV seraient bien supérieures à celles annoncées par le Gart. Les prix seraient ainsi fixés :

- **Dijon** : 50 euros (la Ville a démenti, assurant que rien n'est encore défini)
- **Lyon** : entre 35 et 60 euros selon les zones (la décision doit être entérinée le 23 octobre)
- **Castres** : 10 euros
- **Nancy** : entre 10 et 15 euros
- **Nice** : 16 euros
- **Lille** : 17 euros
- **Marseille** : 17 euros
- **Paris** : jusqu'à 50 euros

Grenoble, Narbonne, Rouen et Clermont-Ferrand n'auraient pas pris de décision à ce jour.

Attention si vous ne payez pas votre stationnement, bientôt plus de contrôles et de nouvelles pénalités

La Voix du Nord - Par Afp | Publié le 12/10/2017



Gare aux resquilleurs: les automobilistes qui rechignent à nourrir l'horodateur devront y réfléchir à deux fois en 2018 car les maires pourront fixer librement le montant des pénalités en cas d'infraction, selon une réforme qui prévoit aussi une intensification des contrôles. PHOTO ARCHIVES BAZIZ CHIBANE - LA VOIX DU NORD

Gare aux resquilleurs : les automobilistes qui rechignent à nourrir l'horodateur devront y réfléchir à deux fois en 2018 car les maires pourront fixer librement le montant des pénalités en cas d'infraction, selon une réforme qui prévoit aussi une intensification des contrôles.

1 - Ce qui change : plus de contrôles et des pénalités fixées par les maires

« Pour ceux qui paient, il n'y a rien de changé », assure d'emblée Guy Le Bras, directeur général du Gart, qui regroupe les collectivités chargées des transports.

En revanche, les quelque 70% d'automobilistes qui préfèrent prendre le risque de « prendre une prune » vont sans doute devoir changer leurs habitudes à partir du 1er janvier 2018.

La loi sur les métropoles (loi MAPTAM) de 2014 permet aux villes de fixer elles-mêmes le tarif du stationnement et le montant des amendes — désormais appelées « forfait post-stationnement ». Les communes promettent par ailleurs des contrôles beaucoup plus fréquents.

2 - Éviter les voitures-ventouse et les embouteillages

Objectifs de ce nouveau dispositif : une meilleure rotation des véhicules sur les places de parking, et moins d'embouteillages dans les centres-villes.

En effet, « dans les métropoles, 20% des véhicules en circulation cherchent une place de stationnement », détaillait Guy le Bras mercredi à Marseille, lors d'une table ronde organisée aux Rencontres nationales du transport public.

« A partir du moment où il va y avoir un vrai contrôle (...), inévitablement, on doit progressivement assister à un changement des comportements », estimait la première adjointe au maire de Chambéry, Josiane Beaud.

Cette commune en a profité pour retravailler son plan de circulation et l'ensemble des modes de transport. Pour relancer « le centre-ville (qui)ériclute, (...) il faut compter un peu sur les voitures, (mais surtout) éviter les voitures-ventouse », qui monopolisent des places, explique Mme Beaud. Dans une ville de cette taille, « il faut permettre à tout le monde de rentrer dans le centre-ville si besoin, (sans) chercher une place pendant des heures (...). Et s'ils veulent rester plus longtemps, ils prendront le bus », détaille cette élue.

3 - Favoriser les transports en commun

« Quand il y a une rotation, c'est bénéfique pour les commerçants du centre-ville », a assuré Frédéric Baverez, directeur exécutif de Keolis.

Pour les 800 communes concernées, c'est l'occasion d'essayer de faire venir plus d'usagers aux transports en commun, ou à d'autres modes « propres », comme le vélo.

A Paris, il y a 150 000 places de stationnement en voirie mais 10 % seulement des automobilistes paient pour se garer. Il y a un an, la mairie a décidé d'en externaliser la gestion, et le montant de l'amende forfaitaire a été fixé à 35 ou 50 euros selon les arrondissements — actuellement, c'est 17 euros.

« Quand vous serez obligés de payer car le niveau de contrôle sera beaucoup plus conséquent, vous ferez un calcul économique », commente Richard Dujardin, directeur général France de Transdev, qui a remporté un des trois lots, soit 45 000 places, via sa filiale Urbis Park.

Selon lui, de nombreux conducteurs se tourneront alors vers d'autres modes de transport, une « *fluidification du trafic (qui) profite à tout le monde* », y compris aux autobus, souvent pris dans les embouteillages ou coincés par des véhicules stationnés dans les voies de bus.

4 - A qui iront les recettes ?

« *La recette annuelle du stationnement en voirie est de 500 millions d'euros. On pense que la réforme va faire passer cette recette à un milliard d'euros* », a aussi indiqué Guy Le Bras en marge de ce débat.

Hors Paris, le montant de **la nouvelle amende fixée par les villes s'échelonne de 15 à 35 euros**, selon une étude réalisée par le Gart sur un échantillon de 93 communes. **A Dunkerque** par exemple, les élus ont décidé de calquer [le nouveau tarif sur le prix du PV actuel, soit 17 €](#).

La loi précise que ces **recettes doivent être affectées aux transports en commun ou autres transports propres**.

Le taux de recouvrement des amendes en France n'est que de 50%, mais la quasi-intégralité (94%) de leur montant est aujourd'hui utilisé pour financer... le recouvrement.

Stationnement : ces villes où les PV coûteront bientôt plus de 30 euros

Publié le 14/10/2017 à 12h27 par SudOuest.fr.

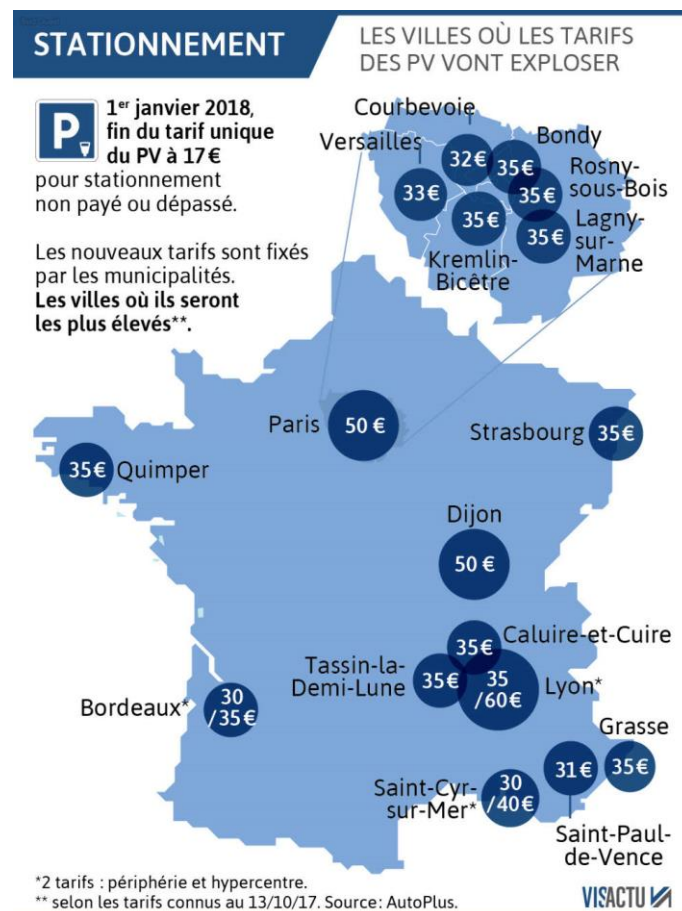


L'amende sera bientôt salée pour les automobilistes de Bordeaux. archives Salinier Quentin

Dès l'an prochain, l'amende pour stationnement non payé sera fixée par les communes. Dans certaines villes, dont Bordeaux, la facture sera salée.

Le magazine [Auto Plus](#) rappelle qu'à partir du 1er janvier 2018, c'en sera fini du PV unique à 17 euros pour stationnement non payé ou dépassé. "Il sera remplacé par le FPS, le – forfait de post stationnement – dont le montant sera librement fixé par les maires. Cela pourra coûter vraiment très cher aux automobilistes..."

Les journalistes d'Auto Plus révèlent que "parmi les 70 municipalités (sur les 800 concernées) qui en ont déjà fixé le montant", ils ont "relevé **des différences énormes**. Jusqu'à six fois plus cher d'une ville à l'autre ! Si certaines villes comme Castres, Nancy, Nice, Lille ont décidé de rester en dessous des 17 euros de l'ancien PV, d'autres vont "matraquer" les automobilistes en fixant le montant de leur FPS à 50€ (Paris), voire même 60€ (Lyon)... », écrit le magazine.



Un prix doublé à Bordeaux

Dans les villes à avoir le plus monté le tarif de ce type de contravention on retiendra par exemple Quimper où il **passa de 17 à 35 euros**, tout comme à Strasbourg, Grasse ou encore Bondy ou Rosny-sous-Bois. [A Bordeaux](#), le prix définitif n'est pas encore arrêté mais l'amende devrait être comprise entre 30 et 35 euros.

«En matière d’infrastructures, il faut sortir du bricolage financier actuel», Louis Nègre, président du Gart

Propos recueillis par Christiane Wanaverbecq (Bureau de Marseille du Moniteur) - LE MONITEUR.FR - Publié le 13/10/17 à 14h34



© Ville de Cagnes-sur-Mer - Louis Nègre, maire de Cagnes-sur-Mer, 1er Vice-Président de la Métropole Nice Côte d’Azur, et président du Gart.

Organisées par le groupement des autorités responsables de transport (Gart) et l’Union des transports publics et ferroviaires (UTP) du 10 au 12 octobre au Palais Chanot à Marseille, les Rencontres nationales de la mobilité se sont terminées après trois jours de congrès. Louis Nègre, président du Gart, livre ses impressions.

Elisabeth Borne, ministre des Transports, a inauguré le 10 octobre, les Rencontres nationales du transport public. Quel bilan faites-vous de sa venue ?

Louis Nègre: Tout d’abord, je tiens à souligner qu’elle a passé une heure et demie au salon. Elle a pris son temps. Elle ne s’est pas contentée de lire son discours. En termes d’annonce, elle a confirmé les engagements de l’actuel gouvernement qui a accepté, d’ores et déjà, trois des sept propositions prioritaires émises par le Gart, l’UTP, la Fnaut, TDIE et FNTV suite aux Etats généraux de la mobilité organisés au printemps 2017. **La première satisfaction est la création d’un ministère des Transports de plein exercice. Ensuite, elle a confirmé une loi d’orientation sur la mobilité.** Nous souhaitons en effet une loi de programmation financière sur le quinquennat pour avoir une visibilité sur le long terme qui en tant que loi sera débattue largement au sein du parlement. C’est une avancée importante par rapport au Schéma national des infrastructures de transports et à la commission Mobilité 21. **Le troisième point, qui a été également validé, est l’ouverture à la concurrence de l’exploitation du ferroviaire.** Je me suis battu au Sénat durant neuf ans pour cela. Cela a d’ailleurs été mon premier amendement. J’ai enfin gain de cause. Je suis contre les monopoles publics ou privés. Car ces derniers se focalisent progressivement de plus en plus sur leurs propres intérêts et de moins en moins sur l’objet initial de leur création. En revanche, l’infrastructure ferroviaire doit rester à SNCF Réseau. C’est pour moi, un monopole naturel d’Etat.

Sur les sept propositions, trois ont été acceptées. Qu’en est-il des quatre autres ?

L. N.: J’ai demandé à la ministre qu’elle confirme publiquement **la sanctuarisation du versement transport**. Ce n’était pas dans son discours du 10 octobre lors de l’ouverture des Rencontres. Elle m’a promis de le faire prochainement. Rien n’a été dit non plus sur notre demande de baisser la TVA à 5,5%. Nous considérons que les transports du quotidien sont un bien de première nécessité. Nous réclamons par ailleurs le soutien financier à l’acquisition de véhicules de transport public à faibles émissions à l’image de la prime à la casse pour les véhicules particuliers. Enfin, nous demandons de revoir l’exercice du droit de grève et du droit de retrait pour qu’il y ait un véritable, et j’insiste sur l’adjectif véritable, service minimal de transport public, par exemple aux heures de pointe. **Selon moi, l’usager doit être au centre des préoccupations de l’ensemble des acteurs du transport public.** Au-delà de nos attentes par rapport à ces sept propositions, j’é mets une remarque critique. En effet, j’avoue ne pas comprendre le décalage entre les annonces très ambitieuses du ministre d’Etat de la Transition écologique et solidaire, Nicolas Hulot, et l’annonce de la disparition de la prime de 200 euros pour les vélos à assistance électrique. Ces derniers constituent, en milieu urbain, un des meilleurs outils pour la transition énergétique.

Quelle est votre position par rapport aux projets de lignes à grande vitesse ?

L. N.: Dans une vision d'aménagement du territoire, [la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse](#) est légitime. Il en est de même pour [la ligne nouvelle de Marseille à Nice](#). Mais, la première priorité est celle des nœuds ferroviaires comme ceux de Marseille ou de Nice. C'est d'un intérêt majeur pour les trains du quotidien. **Se pose, enfin, la question du financement.** Nous attendons beaucoup de la loi de programmation financière promise par l'Etat. **Il faut désormais sortir du bricolage financier actuel.** Le gouvernement dit qu'il faut lisser les investissements dans le temps. Nous l'entendons. Mais, le budget transport dans les collectivités est le budget numéro un. Il risque d'en pâtir. D'autant que la réduction des dotations aux collectivités fait peser une hypothèque lourde sur les investissements d'avenir. Le versement transport est quasi au maximum de ce qu'il peut donner. Avec la future loi, le gouvernement donne de l'espoir. Mais les mots d'amour, c'est bien. Les preuves d'amour, c'est mieux.

Et l'écotaxe ? Et le recours aux fonds souverains ?

L. N.: Je ne pense pas que l'écotaxe puisse revenir telle que nous l'avons connue. Quant aux fonds souverains, pourquoi pas à condition que la Nation ou les collectivités ne perdent pas la maîtrise des infrastructures. Mais, il est certain qu'il faudra trouver les ressources nécessaires pour financer des infrastructures de qualité tant ferroviaires que routières. Il n'y a pas d'autres alternatives pour conserver à notre pays son attractivité. Or, **au-delà d'un réseau ferroviaire dégradé, notre patrimoine routier voit à son tour ses indicateurs de qualité baisser.** Nous attendons donc beaucoup de la loi de programmation financière que l'Etat doit nous présenter en 2018.

FOCUS

La Métropole Aix Marseille Provence veut se mettre à niveau

Terre d'accueil de cette 26^e édition des Rencontres nationales du transport public, la Métropole Aix Marseille Provence (AMP) est une métropole créée en 2016. Elle a tout à construire en matière de mobilité, «point d'entrée et élément structurant» a déclaré à plusieurs reprises Jean-Pierre Serrus, vice-président d'AMP délégué aux Transports et à la Mobilité. En effet, 94% des déplacements métropolitains supérieurs à 7 km se font en voiture. Le premier acte de la jeune métropole a donc été l'adoption, fin 2016, d'un agenda de la mobilité. A réaliser d'ici à 2030, il comprend cinq priorités, dont celle de doubler l'usage des transports en commun d'échelle métropolitaine et d'augmenter de 50% celui des transports locaux.

Alors que se pose la question du financement de cet ambitieux programme qui prévoit 3,5 milliards d'investissement dans les transports d'ici à 2025, AMP a déjà pris des engagements en démarrant, ce 13 octobre et pendant un mois, l'expérimentation sur son réseau métropolitain d'un autocar roulant au bio GNV (gaz naturel pour véhicules). De son côté, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a annoncé lors de ces rencontres l'expérimentation d'un autocar 100% électrique sur la Ligne express régionale n°18 Avignon-Tarascon-Arles.

Départ de Louis Nègre du Sénat: les trois points les plus marquants de ses neuf ans au Palais du Luxembourg

Nice Matin - PAR Laurent Quilici Mis à jour le 11/10/2017 à 14:19 Publié le 11/10/2017 à 14:19



Louis Nègre au Sénat. Photo DR

Louis Nègre est toujours maire de Cagnes. Mais il n'est plus sénateur. Il a démissionné le 30 septembre en raison de la loi sur le non-cumul des mandats. Il aura travaillé et siégé neuf années au Palais du Luxembourg. Au cours de ces neuf ans, il aura fait plusieurs propositions de loi, notamment en matière de transports. Son dernier cheval de bataille: l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs par rail. La proposition de loi qu'il a déposée en septembre avec le sénateur Maurey devrait se concrétiser par la mise en concurrence de la SNCF dès 2019 en région PACA.

L'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs par rail en France

"Avec le sénateur Hervé Maurey (UDI), j'ai présenté début septembre une proposition de loi pour ouvrir à la concurrence le transport ferroviaire de voyageurs. C'est un projet que je porte depuis mon premier jour au Sénat il y a neuf ans. Je n'ai pas obtenu satisfaction de la part des gouvernements de droite, ni de gauche. Mais là, j'ai bon espoir. Un accord européen d'ouverture à la concurrence a été adopté. A appliquer dès 2019 dans les régions volontaires, et en 2023 dans toutes les régions.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur fait partie des quatre régions volontaires en France. Je ne demande pas la privatisation de la SNCF. Je veux sauver le soldat SNCF qui ne se porte pas bien. Mais tout ce j'ai vu et lu montre que la mise en concurrence est positive pour les usagers, pour les contribuables et pour la SNCF."

Premier président du GART de droite

"Ce 13 septembre, j'ai été réélu président du Groupement des autorités responsables de transport. A l'unanimité. Je peux le rester bien que je ne sois plus sénateur. Car le GART est composé de représentants des autorités organisatrices de transport collectif et de mobilité, dont font partie les villes et les métropoles. Le mandat dure trois ans. J'ai été élu président du GART pour la première fois en 2014, sous un gouvernement de gauche (Valls 2, ndlr). J'ai été le premier président du GART de droite. Avant moi, le Groupement avait toujours été présidé par des élus de gauche."

Le Grenelle 2 de l'Environnement

"L'un de mes souvenirs les plus marquants au Sénat est sans doute d'avoir obtenu quelques mois après mon arrivée au Palais du Luxembourg le droit de participer au rapport du Grenelle 2 de l'Environnement, et de m'être vu confier le Livre vert sur les véhicules décarbonés. D'ailleurs, une des personnalités que j'ai rencontrée et qui m'a le plus marquée est Jean-Louis Borloo, le ministre de l'Ecologie qui a lancé le Grenelle de l'Environnement.

J'ai aussi été rapporteur pour l'avant-projet de Schéma national des infrastructures de transport (en 2011). Et également rapporteur de la loi (de gauche) sur la transition énergétique (2014). Le rôle du rapporteur est très important. C'est lui qui oriente le vote de son groupe. Et la ministre Ségolène Royal a accepté tous les amendements que j'ai proposés avec la droite. Elle nous a même félicités pour notre travail et pour les améliorations du texte apportées par le Sénat."

Quels modes de transports demain ?

La Provence - Mardi 10/10/2017 à 15H15 Vitrolles

Les 26e Rencontres nationales du transport public dévoilent les innovations d'un secteur en pleine mutation



La société Transpod, dirigée par un Français, développe un projet d'hyperloop, ce train futuriste de train à très grande vitesse, lancé en 2013 par le milliardaire américain Elon Musk. Photo DR

Véhicule autonome, application de court-voiturage, location de vélos par smartphone, mais aussi paiement sans contact, téléphérique, aéronef... Toutes ces solutions inspirent déjà les transports publics dont les plus grands acteurs, et surtout les plus innovants, sont réunis jusqu'à jeudi au Parc Chanot à Marseille, où seront lancées ce matin en présence de la ministre Elisabeth Borne les 26e Rencontres nationales du transport public. La filière du transport conventionné qui pèse 3,6 % du PIB en France, en pleine évolution, a fait de l'innovation le nerf de sa guerre contre une certaine désaffection des usagers.

"La route reste un concurrent très sérieux ; aujourd'hui le développement c'est le covoiturage, blablacar ou l'autocar. Les espoirs des transports collectifs sont en partie réalisés mais les parts de marché n'iront pas plus loin" analyse Yves Crozet, économiste spécialiste des transports. D'autant que les collectivités, qui dépensent 27 Mds d'euros par an pour le développement des transports publics, voient leurs budgets diminuer. Du coup l'international devient un levier important pour les leaders du secteur, dont trois des cinq plus grands opérateurs sont français (Keolis, Transdev et RATP). Les États-Unis, l'Australie, Dubaï... Autant de destinations où les innovations françaises s'exportent, comme les téléphériques du groupe Poma à Medellin, ou les tramway d'Alstom à Rio.

"Les deux sujets d'actualité de ces Rencontres sont la transition écologique et les nouvelles formes de mobilité", souligne Frédéric Baverez, président du GIE Objectif transport public qui regroupe le Gart et l'UTP, organisateurs des Rencontres. Les nouveautés présentées durant trois jours font ainsi la part belle aux bus électriques, puisque d'ici 2020 la moitié des flottes devront être "propres" et la totalité d'ici 2025 : la Région Paca s'est ainsi alliée au groupe Transdev, pour proposer, du 16 au 29 octobre, la desserte expérimentale par un bus électrique sur la ligne Express Régionale 18 entre Avignon et Arles. De quoi ouvrir le champ de la recherche concernant l'autonomie et la recharge de ces cars de nouvelle génération, même si déjà se profile un nouveau véhicule du futur, autonome celui-là, c'est à dire sans chauffeur. *"Demain une partie des bus deviendront autonomes, nous avons signé dans ce sens un partenariat avec Nissan, nous faisons des tests, par exemple à Rouen"* explique Thierry Mallet. Mais pour le PDG de Transdev, ce sont surtout les usages qui vont évoluer.

"Les transports seront plus personnalisés, avec par exemple le transport à la demande pour les premier et dernier kilomètres. On remplace certaines lignes fixes. À Vitrolles, nous avons diminué de 40 % le nombre de km et augmenté d'autant la fréquentation". Des transports plus connectés aussi, qui permettront à l'utilisateur de gérer en temps réel un trajet, pouvant combiner tram, voiture, vélo... Car les mobilités actives ont une grande marge de progression en France où la part du vélo n'est que de 5 %, contre 25 % en Belgique. Le futur n'est finalement pas si loin.



Jean-Baptiste Eyméoud.

Le groupe Alstom connu pour son TGV mais aussi leader mondial du transport urbain avec 2 300 tramways à son actif dont un millier en France (Avignon et Aubagne notamment), fait partie des grands noms présents aux Rencontres, où il présentera notamment son nouveau bus Aptis.

L'innovation est au coeur du modèle d'Alstom, en particulier dans la région ?

Jean-Baptiste Eyméoud, président d'Alstom France : Oui, à Vitrolles nous avons un centre de recherche et développement d'une quarantaine d'ingénieurs qui développe actuellement une solution d'alimentation en station pour les tramway. Quand le véhicule arrive, sur instruction d'un capteur l'alimentation se fait en 1 mn ou 1 mn 30. Nous allons équiper la ligne 2 du tramway de Nice. C'est un projet vitrine pour nous. C'est aussi à Vitrolles que l'alimentation par le sol - c'est plus esthétique que des caténaires - en continu avait été développée, pour Dubaï et Rio. C'est une technologie applicable au bus de surcroît. Un site comme Vitrolles est fortement tourné vers l'international. Il faut savoir que 80 % de la R et D du groupe est située en France. Nous produisons l'innovation en interne, ou alors en investissant dans des sociétés qui ont un savoir-faire, comme nous l'avons fait pour EasyMile, une start-up spécialisée dans les navettes autonomes. Nous opérons aussi pour la SNCF avec laquelle nous avons signé deux grosses commandes en mars, pour lui fournir des solutions permettant d'optimiser le trafic, utilisée en Ile de France et entre Paris et Marseille.

Vous présentez Aptis aux Rencontres ?

Jean-Baptiste Eyméoud : Oui, nous l'avons créé avec une filiale davantage tournée vers le routier. Aptis est comme un tramway mais sur pneu, avec un plancher bas intégral et des pneus orientables situés aux extrémités du châssis qui permettent de diminuer de 25 % l'emprise sur la chaussée. Il intègre aussi une expérience client avec davantage de surfaces vitrées. C'est un prototype, nous le testons avec la RATP mais il génère un niveau d'attente très fort de la part de collectivités comme Strasbourg ou Lyon qui veulent le tester, tout comme Berlin, Dubaï, Hambourg à l'international. On attend l'industrialisation pour mi-2018.

Le rapprochement avec Siemens va-t-il changer le modèle du groupe ?

Jean-Baptiste Eyméoud : D'abord nous en sommes au stade du protocole, il faudra un an avant que cet accord soit effectif. Nous devons atteindre une taille critique. En Chine un groupe qui n'existait pas il y a 5 ans réalise aujourd'hui 50 Mds de chiffre d'affaires quand Alstom et Siemens réalisent 15 Mds à deux... Les deux sociétés sont complémentaires, Alstom est très puissant sur le matériel roulant, Siemens dans la signalisation et le digital, nous serons numéro un partout sauf en Chine. Concernant l'emploi, nous avons des garanties sur 4 ans, donc une visibilité à 5 ans, ce qui est rare dans le monde économique. Un site comme Vitrolles par exemple n'a pas d'équivalent chez Siemens. Nous avons fait cette alliance pour être plus performant au niveau mondial. La France a un rôle particulier, elle est au coeur d'Alstom avec la R et D et l'innovation. Nous allons maintenir les mêmes sommes sur la R et D sur cette période car ce sont surtout les nouvelles commandes qui vont renforcer le groupe.

Marie-Cécile Berenger

Mobilité urbaine: le bus électrique au centre de l'attention

Capital - Publié le 14/10/2017 à 9h00 Mis à jour le 14/10/2017 à 9h20



AFP/FRED TANNEAU

A la faveur de législations imposant des véhicules propres, les bus électriques commencent à se frayer un chemin dans les villes françaises, mais de nombreuses questions se posent encore sur leur validité technique et leur modèle économique.

La loi de transition énergétique impose aux collectivités locales de renouveler leur flotte avec au moins 50% de véhicules à faibles émissions à partir de 2020, puis 100% à partir de 2025.

La RATP, qui teste depuis deux ans plusieurs modèles de bus électriques, devrait passer d'ici à fin 2017 un appel d'offre pour une centaine de véhicules.

Les tests ont mis en avant une durée de vie des batteries "plutôt meilleure que ce qu'on pouvait identifier" a priori, se réjouit Nicolas Cartier, directeur de projet bus à la RATP.



L'opérateur Transdev a également mis à l'épreuve plusieurs véhicules électriques. Verdict: "oui, mais", dit Alain Pittavino, son directeur métiers, en notant que l'autonomie théorique de 280-300 km se réduit dès que l'on utilise la climatisation ou le chauffage.

Et ces véhicules peuvent transporter 10 à 15% de passagers de moins qu'un bus diesel, du fait du volume des batteries, prévient M. Pittavino.

Il n'empêche, "on sent que ça commence vraiment à frémir (...) on a de plus en plus d'agglomérations qui s'intéressent à l'électrique", explique Serge Amabile, directeur commercial de BlueSolutions, la filiale du groupe Bolloré spécialisée dans le stockage d'électricité et ses applications.

BlueSolutions a déjà produit quelque 200 bus électriques, de 6 ou 12 mètres. Ces derniers ont été commandés à 48 exemplaires par la RATP, qui en a équipé une ligne entière. En 2017, quelque 80 bus devraient sortir de l'usine d'Ergué-Gabéric (Finistère).



Mais les spécialistes chinois comme Yutong ou BYD s'implantent aussi dans l'Hexagone, bénéficiant du savoir-faire acquis sur leur marché local, très électrifié.

"Nous avons la volonté d'accepter de souhaiter la bienvenue à Yutong (et aux autres chinois), mais on aimerait qu'il y ait une industrie française au niveau", lance Louis Nègre, président du Gart, qui regroupe les collectivités locales.

- Infrastructures à adapter -

La filière a pu pâtir, selon plusieurs spécialistes du secteur, des revirements de l'Etat, qui avait favorisé le diesel Euro 6 il y a quelques années, avant que cette motorisation ne voie sa cote chuter.

Reste à résoudre l'équation financière, alors qu'un bus électrique coûte une fois et demie plus cher qu'un bus diesel. Pour les autocars, le facteur est même de 2,5.



Mais s'agissant de véhicules qui resteront en service 10 à 15 ans, il faut raisonner en terme d'utilisation totale sur la durée, le coût de la recharge étant bien moins important que celui du gazole, souligne Didier Marginedes, vice-président de BlueSolutions.

"Il faut qu'on puisse arriver à garantir (aux opérateurs de transport) que la durée de vie de la batterie est suffisante pour qu'en coût d'usage complet, ils aient quelque chose qui soit proche d'un véhicule diesel. Toute la discussion est là", indique-t-il.

Les collectivités, qui peinent souvent à boucler un budget de plus en plus serré, demandent "une aide de l'Etat au moins pendant la phase intermédiaire", précise M. Nègre. "Le modèle économique de l'industrie des véhicules électriques est encore à trouver."

La centrale d'achat des transports publics (CATP) a réalisé l'an passé une étude sur les coûts d'acquisition, d'exploitation et de maintenance des différentes motorisations, sur l'ensemble de la durée de vie du bus. Le constat est sans appel: l'électrique reste plus de deux fois plus coûteux que le diesel Euro 6.

Le défi est aussi celui de l'infrastructure, pour M. Amabile, qui évoque des dépôts où "200 ou 300 bus vont tirer en même temps" sur le réseau. Il s'agit d'un "énorme sujet pour tous les opérateurs quels qu'ils soient". Thierry Mallet, président de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), confie que chaque bus en charge consomme autant que 20 habitants.

Avec un peu de retard sur le bus, l'autocar commence lui aussi à se "verdir". Le groupe français Dietrich Carebus Group (DCG) a récemment livré 12 autocars électriques de Yutong à l'entreprise de transport Savac, pour du transport scolaire à Paris.

"La filière électrique est très adaptée pour les bus, probablement moins pour les cars", souligne M. Mallet, qui voit aussi une "vraie possibilité" dans la filière GNV (gaz naturel pour véhicule, NDLR) et biogaz, "mais il faut que le gouvernement l'affirme et le confirme".

L'Arafer avertit l'exécutif sur la tarification 2018 de SNCF Réseau

Mobilicités - 13 octobre 2017 | par Florence Guernalec



© C. Recoura

Le 9 octobre 2017, le président de l'Arafer Bernard Roman a indiqué à la ministre des Transports qu'avoir autorisé SNCF Réseau à reconduire le niveau de ses péages pour l'horaire de service 2018, malgré l'avis défavorable du régulateur, ne saurait en aucun cas constituer une modalité habituelle de validation des tarifs. L'Autorité réclame, en contrepartie, de cette décision gouvernementale un effort redoublé de SNCF Réseau à réviser sa tarification.

De l'importance d'établir des règles... pour mieux les ignorer. Le gouvernement a signé, le 7 septembre 2017, [un décret](#) qui prévoit qu'en l'absence d'avis favorable de l'Arafer, SNCF Réseau peut reconduire la dernière tarification appliquée. Comment ? En actualisant les barèmes des péages selon les évolutions prévues au [contrat de performance](#), conclu en avril 2017 entre l'État et le gestionnaire d'infrastructure.

Dans un courrier remis le 9 octobre à la ministre des Transports, le président de l'Arafer Bernard Roman a souligné qu'il ne pouvait s'agir que d'une mesure exceptionnelle, destinée à permettre à SNCF Réseau d'achever la refonte approfondie de sa tarification entamée voici plus de deux ans en concertation avec l'Autorité de régulation.

Celui-ci considère, en effet, que ce dispositif ne doit pas priver d'effet l'avis conforme de l'Arafer sur les tarifs et doit rester limité au seul horaire de service 2018. Il doit en outre avoir pour contrepartie un effort redoublé de SNCF Réseau à réviser sa tarification.

Chargée de valider chaque année la tarification envisagée par SNCF Réseau, l'Arafer a rendu, début 2017, [un avis conforme défavorable](#) (en principe contraignant) sur le montant des péages ferroviaires pour l'horaire de service 2018 estimant que le barème des péages envisagé ne répondait pas aux exigences des réglementations européenne et nationale, et méconnaissait les engagements pris par le gestionnaire d'infrastructure de réformer sa tarification pour se mettre en conformité.

En outre, Bernard Roman a rappelé que l'Arafer restait opposée à toute indexation des péages ferroviaires sur la base du contrat de performance, conduisant à des augmentations déconnectées des principes tarifaires applicables. Les orientations tarifaires de ce contrat étant exclusivement dictées par des considérations budgétaires, l'Arafer estime, en effet, que la soutenabilité des augmentations prévues n'a jamais été établie.

L'Autorité de régulation souligne que dans un contexte de concurrence entre les modes de transport, ces augmentations risquent d'avoir de fortes répercussions sur la croissance des trafics ferroviaires, et donc sur les recettes de SNCF Réseau.

F.G.

Lyon, Strasbourg, Toulouse... aucune métropole ne prépare la fin de la voiture

Le Figaro - Par Stéphane Kovacs - Mis à jour le 12/10/2017 à 20h03 | Publié le 12/10/2017 à 19h31

VIDÉO - Les annonces de la maire de Paris, Anne Hidalgo, qui veut la fin des moteurs à essence dans la capitale à l'horizon 2030, n'inspirent guère les autres grandes villes de France.

La «voiture autrement», les «modes doux», les «zones apaisées», les «espaces de rencontre»... les plans transport des grandes villes de France regorgent désormais de termes mélodieux. Pour autant, les annonces de la maire de Paris, [qui veut la fin des moteurs à essence dans la capitale à l'horizon 2030](#), n'inspirent guère les autres métropoles. «Aucune ne prépare la fin de la voiture, même si on note diverses expérimentations ici et là», note France urbaine, qui représente l'ensemble des grandes villes françaises.

«Pas de ça chez nous!, s'exclame-t-on à Toulouse. On continue de développer les transports en commun, on attend les directives pour mettre en place la vignette Crit'air, mais on ne prépare rien d'autre de spécial». Même scepticisme [à Strasbourg](#): «Notre idée n'est pas du tout d'éliminer la voiture, indique-t-on à la mairie. On travaille sur l'intermodalité, le fait que l'on puisse changer de mode de transport quand on veut.» Autopartage ou covoiturage: c'est la solution de Lyon pour gérer «la voiture autrement». Pistes cyclables, vélos en libre-service ou même avec chauffeur: la ville développe aussi la pratique du deux-roues. Parmi les ouvrages récemment réalisés, le tunnel «modes doux», fréquenté par plus d'un millier de vélos le week-end.

Lille aide à l'achat de vélos

À Bordeaux, «on n'a jamais voulu développer une forme d'autoritarisme, mais plutôt donner envie aux Bordelais de se déplacer autrement». Le maire «Alain Juppé a construit depuis 1995 un projet qui a permis de réduire pollution et embouteillages, souligne Michel Duchène, vice-président à Bordeaux-métropole, chargé des grands projets urbains. Trois lignes de tramway en centre-ville, quatre navettes fluviales, et surtout le développement de l'usage du vélo - passé de 3 % en 1995 à 14 % aujourd'hui - et des espaces piétons.»

«On n'a jamais voulu développer une forme d'autoritarisme, mais plutôt donner envie aux Bordelais de se déplacer autrement» : Michel Duchène, vice-président à Bordeaux-métropole

Aujourd'hui, en centre-ville, dans un espace en contrôle d'accès de 80 hectares, les déplacements piétons sont plus importants que l'ensemble des autres déplacements. Ici, les «journées sans voitures» se déroulent une fois par mois, le dimanche. Et les habitants en redemandent: «les mentalités ont nettement évolué, se félicite Michel Duchène. L'expérience du Pont de pierre sans voiture ayant été bien accueillie, elle sera prolongée jusqu'en janvier. L'an prochain sera également mise en place une zone de circulation restreinte (ZCR), avec des pastilles permettant aux voitures de rentrer ou pas». Grenoble et sa métropole, très en pointe sur l'écologie, travaillent aussi sur le développement du concept de ZCR, en s'appuyant sur les certificats de qualité de l'air (CQA). «La première marche est modeste, car elle ne concerne que la partie nord de la ville et les seuls poids lourds et véhicules utilitaires légers (VUL), détaille Jacques Wiart, conseiller municipal chargé des déplacements. Notre projet est d'étendre le périmètre ZCR au centre d'agglomération et de resserrer les contraintes CQA en donnant un échéancier suffisant pour permettre les adaptations. D'abord pour les poids lourds et VUL. Ensuite pour les voitures particulières.»

Quant à la métropole européenne de Lille, qui gère les transports publics de 90 communes, elle a pris l'an dernier «dix engagements pour la création d'un territoire accessible et ouvert sur toutes les mobilités». Depuis cette année, une aide à l'achat de vélos est notamment proposée aux métropolitains, avec un engagement citoyen réciproque ; celui d'utiliser son vélo dans le cadre domicile-travail.

Pour regarder la vidéo : <http://premium.lefigaro.fr/actualite-france/2017/10/12/01016-20171012ARTFIG00298-lyon-strasbourg-toulouse8230-aucune-metropole-ne-prepare-la-fin-de-la-voiture.php>

Vélo électrique: la ministre des Transports promet un nouveau dispositif d'aide à l'achat dès 2018

France 3 - Par avec AFP Publié le 10/10/2017 à 15:48



© Maxppp/ Richard MOUILLAUD

Lors de l'inauguration des Rencontres nationales du transport public à Marseille, la ministre des Transports Elisabeth Borne a annoncé que dès 2018 un nouveau dispositif de soutien à l'achat d'un vélo à assistance électrique devrait être mis en place.

La prime de 200 euros à l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE) s'achèvera en février prochain. Que ceux qui hésitent à faire un achat se rassurent, la ministre des Transports Elisabeth Borne a annoncé ce mardi qu'un "nouveau dispositif de soutien" à l'achat d'un vélo à assistance électrique devrait être mis en place en 2018. Sans en préciser cependant les modalités.

Des outils simples et efficaces

"Le gouvernement, et moi en particulier, sommes attachés au soutien aux mobilités actives, et le débat qui s'ouvre dans le cadre des Assises doit permettre d'imaginer un nouveau dispositif de soutien", a assuré Elisabeth Borne à l'occasion des Rencontres nationales du transport public à Marseille.

"Je souhaite que nous puissions mettre en oeuvre des nouveaux outils simples et efficaces dès 2018", a-t-elle précisé. *"J'ai bien entendu l'émotion qu'a pu susciter l'annonce de la suppression de l'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique. Dans son état actuel, cette prime ne répondait pas complètement à l'objectif que l'Etat s'était fixé en la matière, même si elle a pu permettre un développement du marché",* a justifié Elisabeth Borne.

<http://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/bouches-du-rhone/marseille/velo-electrique-ministre-transports-promet-nouveau-dispositif-aide-achat-2018-1344397.html>

Vélos électriques: la ministre des transports promet un nouveau dispositif d'aide dès 2018

Le Figaro - Par Alix Coutures - Publié le 10/10/2017 à 17h59

Après l'annonce de la fin des aides de l'Etat pour l'achat de vélos électriques, prévue dès le 31 septembre 2018, la ministre des Transports Elizabeth Borne a annoncé vouloir mettre en place un nouveau dispositif.

L'espoir renaît pour les amateurs de vélos électriques. La ministre des Transports, Elizabeth Borne, a en effet annoncé ce mardi qu'un «nouveau dispositif de soutien» à l'achat d'un vélo à assistance électrique devrait être mis en place en 2018. «Le gouvernement, et moi en particulier, sommes attachés au soutien aux mobilités actives, et le débat qui s'ouvre dans le cadre des Assises doit permettre d'imaginer un nouveau dispositif de soutien» a-t-elle détaillé lors de l'inauguration des Rencontres nationales du transport public à Marseille.

Le gouvernement a supprimé en septembre dernier dans le projet de loi de finances (PLF) la prime pour l'achat d'un vélo électrique, moins d'un an après son entrée en vigueur en février 2017. Le ministre de l'Action et des Comptes publics, Gérard Darmanin a annoncé que cette prime de 200 euros, visant à accélérer la mobilité des Français et à inciter à l'achat d'un vélo à assistance électrique ne serait pas prolongée au-delà du 31 janvier 2018.

De vives critiques chez les industriels et les politiques

Cette décision a suscité de vives critiques, aussi bien chez les industriels que les politiques. En effet, des députés LREM s'étaient notamment opposés à la fin de la prime d'achat mardi dernier dans une lettre au premier ministre Edouard Philippe, estimant que la fin des aides de l'Etat pour l'acquisition d'un vélo électrique était «incompréhensible». La maire de Paris, Anne Hidalgo avait également jugé que la suppression n'était «pas un bon signal» à l'occasion de son passage au Grand Jury, ce dimanche.

En réponse à ces réactions, Elizabeth Borne a précisé avoir «entendu l'émotion qu'a pu susciter l'annonce de la suppression de l'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique». «Dans son état actuel, cette prime ne répondait pas complètement à l'objectif que l'Etat s'était fixé en la matière, même si elle a pu permettre un développement du marché», a-t-elle également justifié.

Elisabeth Borne annonce la fin de la « pause » dans les grands projets ... et une prime vélo revisitée

La Gazette des Communes - Publié le 11/10/2017 • Par Arnaud Garrigues • dans : Actualité Club Techni.Cités, France



Elisabeth Borne, ministre des Transports, et Louis Nègre, président du Gart lors d'un point presse. D.R.

Deux principales annonces ont été formulées par la ministre des Transports, Elisabeth Borne, lors de sa venue aux Rencontres nationales des transports publics à Marseille. Elle a déclaré la fin de la pause dans les grands projets d'infrastructures de transports et s'est dite favorable à un nouveau dispositif de soutien à l'achat des vélos à assistance électrique. Loin de répondre aux attentes des collectivités, ce sont néanmoins deux avancées qui ont été accueillies avec satisfaction.

Les élus et représentants des organisations spécialisées sur la question des transports (Gart, Club des villes et territoires cyclables, UTP) n'ont pas raté l'occasion de la venue à Marseille de la ministre des Transports, le 10 octobre, pour l'interpeller sur plusieurs sujets clés. C'est tout l'intérêt de ce grand rendez-vous que sont les Rencontres nationales des transports publics (RNTP). Se sachant attendue Elisabeth Borne leur a répondu sur deux sujets.

La fin de la pause

Le premier, et le plus important, concerne cette logique de « pause » dans les grands projets d'infrastructure annoncée par le Président de la République en juillet dernier. Une décision qui avait désarçonné tous les élus concernés par de tels projets (Canal Seine Nord Europe, ligne Lyon-Turin, LGV dans le sud-ouest, etc.), les conduisant à se mobiliser et s'activer en coulisse pour inverser la tendance, quitte à s'impliquer beaucoup plus sur la gestion de ces projets et de leur financement pour les sauver.

« Cette pause était une réaction immédiate face aux 10 milliards d'euros d'écart entre les besoins d'investissements et les ressources disponibles sur le quinquennat, a expliqué la ministre, reconnaissant que « cette décision avait pu faire l'effet d'un électrochoc. Certains ont même parlé d'une trahison mais c'était un devoir de vérité », a-t-elle ajouté.

Avant d'annoncer que l'heure était désormais à « la sortie de la pause ». Assumant cette décision, elle a expliqué que cette pause était « une première étape indispensable », tout en reconnaissant « qu'une pause ne fait pas une politique. Car il ne faudrait pas confondre pause et remise en cause des projets ».

Un électrochoc pour faire évoluer les projets

A travers les mots de la ministre, c'est la volonté de créer un électrochoc qui ressort afin de faire évoluer les projets et impliquer plus fortement les collectivités. C'est sans doute là une façon de réécrire l'histoire à moindre frais. Mais comme l'a souligné Elisabeth Borne, « depuis cet été, les uns et les autres sont amenés à se réinterroger sur le bien-fondé de chaque projet, sur son financement, sur sa gouvernance, sur son calendrier ». Et bien que l'avenir de ces grands projets était censé être scellé à l'issue des Assises de la mobilité en décembre prochain, certains projets semblent sortis des sables mouvants.

Officiellement, la ministre a néanmoins rappelé que ces projets seraient étudiés dans le cadre du conseil d'orientation des infrastructures, présidé par Philippe Duron. Elle a également ajouté que les premières auditions de ce conseil débuteraient la semaine prochaine, et que le verdict final serait donné à travers la future loi de programmation qui sera présentée au Parlement début 2018.

Un nouveau dispositif pour soutenir l'achat de vélos électriques

Une autre décision prise par le gouvernement dans le cadre du PLF 2018 est depuis quelques semaines sur le devant de la scène : la suppression (au 1er février 2018) de la prime d'Etat pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE). Interpellée également sur ce point lors de l'inauguration des RNT, la ministre a tenu à rassurer les élus, déclarant avoir « entendu l'émotion suscitée » par sa suppression.

« Dans son état actuel, cette prime ne répondait pas complètement à l'objectif que doit se fixer un Etat engagé en la matière, même si elle a pu soutenir le développement du marché », a-t-elle estimé. Une déclaration qui a laissé les auditeurs dans le flou quant à la nature de cet objectif, car cette prime a connu un vrai succès avec une estimation de 250 000 subventions ainsi attribuées cette année. Elle représente au total un montant de 50 millions d'euros dont l'importance est sans doute ce qui a le plus gêné le Gouvernement lors de l'élaboration du budget.

Plusieurs dizaines de députés de La République en marche se sont mobilisés et vont proposer un amendement lors de l'examen du PLF 2018 pour maintenir ce dispositif fiscal. Une initiative que ne semble pas totalement soutenir la ministre, qui a par contre invité à « imaginer un nouveau dispositif de soutien » dans le cadre des Assises de la mobilité. « Je souhaite que nous puissions mettre en place des nouveaux outils simples et efficaces dès 2018 », a-t-elle déclaré.

De son côté, Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables qui fédère les collectivités actives sur le développement du vélo, reconnaît avoir été contacté par le cabinet de la ministre pour réfléchir ensemble à une solution, confirmant le fait que le ministère ne souhaitait pas reconduire ce dispositif avec les mêmes modalités. « L'idée est que nous trouvions une solution qui permette à tout le monde de sortir de cette situation sans manger son chapeau », souligne Pierre Serne.

Quid de la TVA à 5,5% dans les transports publics ?

La ministre des Transports a bien évidemment été interpellée sur la question d'un retour à une TVA à 5,5% dans les transports publics (c'est en 2012 qu'elle a été augmenté pour atteindre aujourd'hui 10%), ce qui constitue l'une des 7 propositions faites dans le cadre des [Etats généraux de la mobilité durable](#). Une question à laquelle elle a sagement évité de répondre...

« On ne lâchera jamais sur la question de la TVA », s'est emporté Jean-Pierre Farandou, ancien président de l'Union des transporteurs publics et président de Keolis. « Il faut retrouver le goût de l'indignation ! Si on demande une TVA à 5,5%, ce n'est pas pour le plaisir, mais pour un service essentiel ! », a-t-il martelé. Louis Nègre abonde, en indiquant que « même le pays le plus libéral en Europe, la Grande-Bretagne, dispose d'une telle TVA sur les produits de première nécessité ».

Autre revendication concernant le versement transport (VT) : « Nous demandons sa sanctuarisation », rappelle Louis Nègre, qui en tant qu'élus Les Républicains a dû ferrailler dans son propre clan politique pour faire revenir son candidat à l'élection présidentielle (François Fillon) sur [sa volonté de supprimer le VT](#)... « Pour l'instant, je n'ai entendu parler de sa sanctuarisation dans aucun discours officiel. Mais on me dit (au ministère, NDLR) qu'on va le faire ... », glisse-t-il d'un œil taquin.

800 M€ pour un 4e appel à projets

Enfin, le Gart et l'UTP ont profité de ces rencontres pour appeler au lancement d'un 4e appel à projets pour les transports collectifs urbains, notamment pour aider les collectivités à faire la transition énergétique en matière de transports. « Nous suivons la comptabilité et sur les 2,5 milliards de financement annoncés dans le cadre de la loi Grenelle, il reste 800 millions d'euros ! », pointe Louis Nègre qui aimerait que les autorités organisatrices puissent bénéficier – comme les particuliers – de primes à la casse pour verdir leurs flottes de bus.

Reste à flécher des recettes de l'Etat pour financer ces mesures – sans se passer l'aval du gouvernement qu'il est nécessaire d'obtenir... « Cela pourrait par exemple venir de la hausse de la fiscalité », glisse Bruno Gazeau, président de la FNAUT. Reste à convaincre Bercy...

La pollution des villes en 2050... Un lointain problème?

20 Minutes - Fabrice Pouliquen - Publié le 13/10/17 à 15h58 — Mis à jour le 13/10/17 à 16h01



Lyon, le 7 décembre 2016 pendant le pic de pollution. KONRAD K./SIPA — SIPA

« En 2050, oui, on peut espérer que la pollution soit un lointain problème des villes. » Plus qu'un souhait, c'est une quasi-certitude qu'émet Frédéric Bouvier, directeur d'[Airparif, l'organisme agréé pour la surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France](#).

Cette confiance s'appuie en grande partie sur l'amélioration de la qualité de l'air constatée en Ile-de-France ces dix dernières années. « Sur les [particules fines \(PM10\)](#) et le [dioxyde d'azote \(NO2\)](#), deux polluants pour lesquels il y a une obligation d'action, nous sommes passés de 4 millions de Franciliens exposés à des dépassements des valeurs limites réglementaires à 1,4 million aujourd'hui », précise Frédéric Bouvier.

Encore besoin d'un coup de collier

Mais 1,4 million de Franciliens qui respirent encore un air insatisfaisant, ça reste beaucoup. Surtout, on parle ici des valeurs limites réglementaires établies par l'Union européenne. « L'[OMS \(Organisation mondiale de la santé\)](#) a des normes plus strictes encore et il serait bon de les atteindre un jour », poursuit Frédéric Bouvier.

Et puis, il n'y a pas que Paris. « Des énergies fossiles (pétrole, gaz...) de plus en plus chères feront qu'on ira très certainement vers une amélioration de la qualité de l'air dans les villes d'Europe, indique Jean-Baptiste Renard, directeur de recherche au CNRS, [rattaché au laboratoire LPC2E](#) à Orléans. Mais d'autres pays, la Chine et l'Inde en particulier, utilisent encore le charbon de manière démesurée et il y a peu à parier alors que la qualité de l'air s'améliore dans leurs villes. »

Agir à la source

Bref, il reste encore fort à faire pour débarrasser les villes de la pollution en 2050. Par où commencer ? Faut-il s'atteler à trouver des solutions pour dépolluer l'air, dans la veine par exemple des [colonnes Morris dépolluantes que Suez](#) teste à Paris depuis avril dernier, ou s'attaquer directement à réduire les émissions de polluant à la source ? « La dépollution de l'air, pourquoi pas, répond Sébastien Vray, porte-parole de l'[association Respire](#). Si des technologies peuvent améliorer rapidement la qualité de l'air dans les zones particulièrement dégradées, alors tant mieux. Mais c'est une solution de court terme. En 2050, il faut espérer qu'on n'en aura plus besoin. »

Sébastien Vray, Frédéric Bouvier et Jean-Baptiste Renard tombent alors tous trois d'accord : le gros chantier est bien de réduire la pollution à la source, « celle qui sort de nos pots d'échappement en priorité ». « Pour le dioxyde d'azote, les trois quarts de la pollution dans les villes viennent de la voiture », rappelle Frédéric Bouvier.

En 2050, on peut certes imaginer des transports en commun plus efficient, tant en ponctualité qu'en capacité. « Mais ils ne résoudre pas tout, estime Jean-Baptiste Renard. Il faut aussi beaucoup travailler sur des solutions de transport individuel. Peu de nos véhicules actuels ne conviennent aux déplacements de courte distance, typiques en ville. Il faut imaginer des voitures pour une ou deux personnes qui, si elles restent à essence, doivent être capables de consommer un ou deux litres au 100. Techniquement, on sait déjà faire. »

Speed bike et voitures autonomes ?

Sébastien Vray, lui, met l'accent sur les solutions qui permettront, en 2050 et même bien avant, de laisser son véhicule personnel au garage, et ainsi de décongestionner les villes. A ce titre, il mise beaucoup sur [Karos, une startup](#) qui a mis au point un assistant intelligent enregistrant vos contraintes de déplacement et vous trouvant automatiquement une personne pour covoiter sur les courtes distances. Le porte-parole de Respire est aussi tombé sous le charme du [speed bike](#), un vélo électrique qui grimpe jusqu'à 45 km/h et qui commence à arriver sur le marché. « En 2050, lorsque vous aurez à vous déplacer à La Défense, la question ne se posera même pas, espère-t-il. Vous irez en speedbike. »

En speed bike... ou en voiture autonome d'ailleurs. Elles aussi [devraient arriver bien avant 2050](#). Sébastien Vray n'y voit pas qu'un simple gadget. « C'est aussi un moyen de repenser notre rapport à la voiture, de rendre plus facile encore l'accès à un véhicule dont on n'est pas propriétaire, sans même devoir commander au préalable, projette-t-il. Le taux de remplissage d'une voiture est de 1,1 seulement, aujourd'hui en Ile-de-France. L'avènement de la voiture autonome, c'est la promesse de faire bien mieux. »

Autre source importante de pollution en ville : le [chauffage individuel](#), au bois ou au fuel. Là encore, des améliorations sont en vue mais ne sont pas sans poser de nouveaux problèmes. Frédéric Bouvier évoque ainsi l'isolation thermique des bâtiments. « Elle permet certes d'avoir moins recours au chauffage, mais ne facilite pas le renouvellement de l'air intérieur, explique-t-il. On en revient alors aux solutions de dépollutions de l'air. Elles pourraient avoir une réelle utilité dans les espaces fermés (les logements, les bureaux, les écoles). »

Lire la pollution comme la météo

Finalement, le problème de la pollution en ville, pour être résolu, n'implique pas de faire de la science-fiction. Bon nombre de technologies sont déjà dans les cartons et attendent d'être adoptées. « Mais le processus est long parce que ces solutions impliquent des changements de comportement », note Sébastien Vray. Une meilleure information des citoyens sur l'air qu'ils respirent pourrait faciliter les prises de conscience. Le projet [#Airinfos](#), qu'Airparif aimerait lancer au plus vite, y travaille justement. « L'idée, via l'installation de capteurs, d'écrans d'informations, d'outils de partage de données, est d'apporter une information en temps réel et personnalisé aux Parisiens sur l'air qu'ils respirent », explique Frédéric Bouvier.

« C'est effectivement un gros défi à résoudre d'ici 2050, poursuit Sébastien Vray. Quand Météo France vous dit qu'il fera 30° demain, vous adaptez tout de suite votre comportement. Le lendemain, vous sortez sans pull. Il n'existe pas encore ces valeurs références, connues de tous, en matière de pollution de l'air. »

Fermeture des voies sur berges : un effet nul sur la pollution selon Airparif

Mobilicités - 10 octobre 2017 | mis à jour le 13 octobre 2017 | par MF avec AFP



La fermeture des voies sur berge a déplacé la pollution au frontière des zones piétonnisées dont l'est parisien ©DR

Airparif a publié, le 9 octobre 2017, un bilan de la fermeture contestée des voies sur berges. L'effet sur l'amélioration de la qualité de l'air est globalement non significatif. Contestée sur sa politique antivoiture, la ville de Paris en profite pour forcer l'Île-de-France à accélérer la création d'une ligne de BHNS sur la rive droite.

Beaucoup d'air brassé pour rien ? La piétonnisation de la rive droite de la Seine, décidée par la maire de Paris Anne Hidalgo, n'a pas eu d'impact "*significatif*" sur l'exposition de la population à la pollution de l'air, a indiqué Airparif le 9 octobre 2017.

Dans un communiqué, l'organisme de surveillance de la qualité de l'air d'Ile-de-France note "*une amélioration de la qualité de l'air le long des quais fermés à la circulation*". Mais les niveaux de dioxyde d'azote restent malgré tout "*au-dessus des valeurs réglementaires comme pour beaucoup d'axes routiers dans l'agglomération parisienne*", insiste-t-il.

Les mesures montrent également "*une légère dégradation autour des carrefours dans cette zone et à l'est, dès la fin de la zone piétonnière*", ajoute Airparif, notant également des impacts "*perceptibles sur quelques itinéraires de report*".

Mais de manière générale, "*ces impacts ne touchent pas la pollution de fond et restent limités aux abords des axes routiers concernés. De ce fait, aucun impact significatif sur l'exposition des populations n'a été mis en évidence à la hausse ou à la baisse*", estime l'organisme qui désavoue en quelque sorte l'action de la Ville de Paris au sujet de l'impact de la fermeture des voies sur berge.

A mesure qu'on approche des municipales de 2020, le sujet promet de devenir politiquement de plus en plus sensible et délicat à gérer pour Anne Hidalgo, d'autant qu'on ne mesure pas encore bien l'impact des nouvelles restrictions (sur la voie Georges Pompidou, et dans la rue de Rivoli) de circulation automobile sur les embouteillages.

Mais la capitale veut positiver les résultats d'Airparif. La mairie a salué le fait que "*la piétonnisation de la rive droite n'a pas eu d'effet négatif sur la qualité de l'air*" et qu'"*au contraire, les niveaux de pollution dans la zone concernée ont baissé jusqu'à 25%*".

"*C'est une bonne nouvelle, qui confirme une fois de plus que le parc Rives de Seine (appellation des voies sur berges piétonnisées NDLR) constitue un vrai espace de respiration pour les Parisiens et les visiteurs*", s'est réjoui dans un communiqué Christophe Najdovski, adjoint en charge des transports. Evoquant la hausse de la pollution à proximité des voies sur berge piétonnisées M. Najdovski souligne qu'elle reste "*très localisée*".

"*Néanmoins, nous ne nous en satisfaisons pas. Nous renouvelons notre proposition de créer un bus à haut niveau de service sur les quais hauts. Paris est prête à conduire les aménagements de voirie nécessaires, mais Valérie Pécresse (la présidente de la Région Ile de France et d'Ile de France Mobilités ndlr) et le Conseil régional, en charge des transports en commun, doivent confirmer qu'ils prendront bien leur part dans ce projet*", ajoute-t-il. La semaine passée, Valérie Pécresse a indiqué qu'elle n'était pas contre un tel projet s'il s'agit bien d'un bus et non d'un tram comme le souhaitait initialement Anne Hidalgo et son équipe.

Deux campagnes de mesure

Airparif s'appuie notamment pour son évaluation sur deux campagnes de mesures, une hivernale et une estivale.

Les mesures estivales ont montré une *"amélioration globale"* de la qualité de l'air le long des quais dans le centre, jusqu'à -25% de dioxyde d'azote, mais une dégradation en sortie de la zone piétonne et, celle-là plus limitée, sur des itinéraires de report comme le boulevard Saint-Germain. Les résultats de la campagne hivernale, publiés en mars, étaient relativement similaires.

Le report du trafic sur le périphérique parisien se traduit également par une hausse de certains indicateurs de pollution sur cette ceinture dont Anne Hidalgo rêve qu'« *un jour, dans très longtemps,* il *"ne sera plus une autoroute. Comme à Séoul, où un axe à grande circulation est devenu un parc avec au milieu une rivière* » a-t-elle déclaré aux lecteurs du Parisien le 1er octobre 2017.

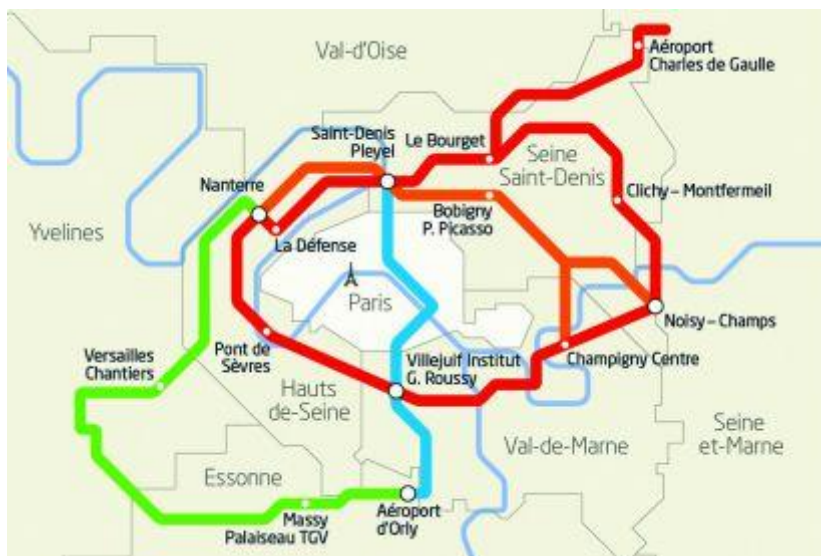
Voulue pour lutter contre la pollution de l'air et redonner aux piétons et vélos l'usage de ces berges de la Seine, la fermeture de la voie Georges-Pompidou, très contestée, interdit depuis l'automne 2016 aux voitures 3,3 km du quai bas le long de la Seine, de l'entrée du tunnel des Tuileries (1er arrondissement) à la sortie du tunnel Henri-IV (IVe).

Selon Airparif, 77,7 milliards de kilomètres sont parcourus chaque année en Ile-de-France et la voie Georges-Pompidou *"représente 0,16% du kilométrage francilien"*.

MF avec AFP

Grand Paris : des élus devant Matignon pour défendre le futur supermétro

Mobilicités - 13 octobre 2017 | par AFP



© DR

Une centaine d'élus franciliens ont manifesté, le 12 octobre 2017, devant Matignon pour rappeler le gouvernement à ses engagements sur la réalisation des lignes du Grand Paris Express. Ceux-ci craignent, en particulier, un abandon des lignes 16 et 17 qui risquerait d'aggraver la "fracture territoriale", a indiqué l'un d'entre eux à l'AFP.

Venus du Val-d'Oise, de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne, sénateurs, maires et conseillers départementaux, ceints de leur écharpe tricolore, ont manifesté à distance des bureaux du Premier ministre. La présidente LR de la région Ile-de-France Valérie Pécresse participait à ce rassemblement témoignant d'un "*consensus politique sur la nécessité de maintenir les lignes 16 et 17 dans les arbitrages qui seront rendus*" prochainement, a déclaré à l'AFP le maire PS de Gonesse (Val-d'Oise), Jean-Pierre Blazy.

Depuis plusieurs semaines, des rumeurs bruissent quant à un possible abandon du tracé de certaines lignes du Grand Paris Express en raison du surcoût du chantier. Ce surcoût pourrait compromettre l'engagement de la France de ramener son déficit sous les 3% du PIB. "*Lundi, le préfet de région Michel Cadiot m'a dit sans détour que, dans le rapport qu'il vient de rendre au gouvernement, il préconise le report de la ligne 17*", en particulier le tronçon nord devant relier Le Bourget à l'aéroport de Roissy, a expliqué l' élu.

Contre la fracture territoriale

"*Mais, pour nous les élus qui sommes instruits par l'expérience, ce report équivaut à un enterrement de première classe*", a ajouté M. Blazy. "*On ne peut pas pleurer sans cesse sur le sort des habitants du nord-francilien, parler de relégation, de fracture territoriale et, quand les projets arrivent à maturité, dire qu'on va les décaler*", a fustigé le maire de cette ville qui n'est desservie que par le RER D. L' élu du Val-d'Oise appelle Emmanuel Macron à "*tenir ses engagements*" de campagne, rappelant que le Grand Paris Express, lancé par Nicolas Sarkozy, avait été "*confirmé*" par François Hollande.

Lundi, les élus de l'agglomération Plaine Commune, en Seine-Saint-Denis, ont exprimé dans un communiqué leur "attachement au respect du calendrier initial" de réalisation de ces lignes. "Nous faisons chaque jour le constat d'une surcharge de toutes les lignes de transport qui fonctionnent en radiales vers Paris, d'un système obsolète qui contraint les usagers à transiter chaque jour par la capitale, alors que la majorité d'entre eux se déplacent de banlieue à banlieue", ont-ils écrit, critiquant également le projet concurrent du CDG Express, destinée à une clientèle d'affaires et touristique, qui reliera Paris à l'aéroport de Roissy en 20 minutes.

Paris ne souhaite plus de voitures à essence en 2030

Mobilicités - 13 octobre 2017 | par Florence Guernaec (avec AFP)



© CC-BY Remi Jouan

La mairie de Paris a annoncé, le 12 octobre 2017, qu'elle souhaitait aller vers la fin des voitures à essence dans la capitale à l'horizon 2030. Une "trajectoire" et non une "interdiction" que la capitale compte inscrire dans son nouveau plan climat air énergie territorial.

Après la fin du diesel programmée pour 2024, la mairie de Paris annonce la fin des véhicules essence dans la capitale en 2030. Cependant, la Ville précise, dans un communiqué, que "cet objectif n'est en aucun cas formulé (...) comme une interdiction à horizon 2030, mais bien comme une trajectoire qui semble à la fois crédible et soutenable".

Cette proposition sera débattue au mois de novembre en conseil de Paris dans le cadre de l'élaboration de son nouveau plan climat air énergie territorial. "Il s'agit d'une stratégie qui vise à définir une ville neutre en carbone à moyen et long terme", a expliqué à la télévision franceinfo Christophe Najdovski, maire adjoint chargé des Transports à Paris.

"C'est tout à fait faisable, un certain nombre de constructeurs automobiles ont annoncé la fin du diesel et se tournent résolument vers des motorisations électriques", a-t-il assuré. Pour atteindre cet objectif en 2030, la mairie de Paris "compte sur le développement des alternatives et le renforcement des aides financières incitant les particuliers et les professionnels à acheter des véhicules propres".

La capitale souligne que "ce cap tient compte de façon pragmatique de l'évolution de plus en plus rapide du secteur des transports ces dernières années". Et de citer le développement du marché des véhicules électriques, le renforcement de l'offre de transport en commun, notamment en grande couronne avec l'arrivée du Grand Paris Express. Enfin, la part du vélo et plus généralement des mobilités douces "progressent considérablement".

Anne Hidalgo devancerait ainsi l'objectif du gouvernement français qui a annoncé en juillet la fin des ventes des véhicules essence et diesel pour 2040. "Si l'on veut qu'il soit atteint, cela implique que la sortie du diesel et de l'essence intervienne plusieurs années avant en zone urbaine, et en particulier dans les grandes villes", précise la mairie de Paris dans son communiqué.

La FNTV satisfaite sur le diesel

La Fédération se félicite que la fin des moteurs diesel à Paris soit décalée de 2020 à 2024. Celle-ci constate, dans un communiqué, qu'elle a fini par être entendue après trois années de bras de fer avec la Mairie de Paris. La fédération souligne que "l'objectif d'interdire la circulation des autocars diesel en 2020 était purement irréaliste".

La FNTV s'engage ainsi à reprendre le dialogue avec la mairie de Paris "pour accompagner cet objectif très ambitieux de 2024, sous réserve que les constructeurs déploient une offre alternative rapidement et économiquement soutenable pour les entreprises".

"Quelle que soit la technologie des nouveaux véhicules, une accélération de la mise en place des réseaux d'avitaillement s'avère indispensable", souligne la Fédération.

La FNTV demande donc à être reçue par la Mairie de Paris, avant la délibération du Conseil de Paris de novembre 2017, afin d'évoquer les modalités de mise en œuvre du calendrier d'interdiction des autocars diesel.

F.G.

Paris : l'interdiction du diesel reportée à 2024

Bus & Car – Le 13 octobre 2017



Les mesures prises dans Paris ne suffisent pas à réduire la pollution de l'air. © DR

Des échéances assouplies. Dans le cadre de son Plan Climat, la Ville de Paris s'est fixé pour objectif d'en finir avec les véhicules thermiques en 2030. Une étape intermédiaire, fixée à 2024, concerne l'interdiction du diesel, ce qui confirme [l'information publiée](#) le 28 septembre par Bus&Car Tourisme de Groupe. L'échéance de 2030 vient donc opportunément masquer le report intervenu sur le diesel, dont l'interdiction totale dans Paris intra muros était initialement prévue pour 2020. Ainsi, la maire de Paris, Anne Hidalgo, demeure ferme sur ses principes, tout en assouplissant leur application. Elle précise d'ailleurs que les dates sont indiquées comme des tendances, et que le Plan Climat doit faire l'objet d'une vaste consultation populaire. Comme le souligne Michel Seyt, dans une interview à paraître dans le prochain numéro de Bus&Car Connexion, maintenir l'objectif à 2020 aurait été totalement irréaliste. Même la RATP, qui s'est engagée à convertir 80% de sa flotte à l'électrique pour 2025, n'est pas certaine d'y parvenir, faute de solutions techniques adaptées et économiquement viables.

Elargir les périmètres, intensifier la concertation. Quant à l'impact de ces mesures sur la qualité de l'air, il restera partiel aussi longtemps que les périmètres concernés ne couvriront pas la totalité de l'agglomération. Comme l'a montré un rapport d'Airparif, les effets de la piétonisation des voies sur berge ne touchent pas la pollution de fond et restent limités aux axes routiers concernés. Airparif précise à ce propos que la voie Georges-Pompidou représente 0,16% des 77,7 milliards de kilomètres parcourus chaque année en Ile-de-France. Le niveau d'action pertinent serait peut-être celui de la Métropole du Grand Paris, qui prépare elle aussi son Plan Climat pour la fin de l'année. Un premier document de travail a été présenté fin septembre aux élus métropolitains. Il souligne, entre autres, la nécessité d'une gouvernance associant acteurs publics et privés, et la mise en place d'une solidarité territoriale pour assurer le succès du futur Plan Climat Air Energie Métropolitain.

Sandrine Garnier

Paris : les bus électriques, c'est pour bientôt sur les quais hauts

Le Parisien | ClairGuedon et Nicolas Maviel | 11 octobre 2017, 19h59 | 5



PARIS. La ligne de bus 72 passera bientôt en matériel électrique et sera prolongée jusqu'à la gare de Lyon. LP/Olivier Boitet

Pour poursuivre la lutte contre la pollution des véhicules, la Ville de Paris indique vouloir créer une ligne de bus rapide et régulière, tout ou partie en site propre.

Il existe parfois des polémiques difficilement compréhensibles pour le commun des mortels. A l'image de celle sur le prolongement de la ligne 72 (Parc de Saint-Cloud/Hôtel de Ville) et de son équipement progressif en matériel électrique à partir de 2018.

Alors qu'une réunion publique sur le sujet se déroule ce jeudi, au Pavillon de l'Arsenal (Ive), la polémique est apparue cette semaine à la suite de la publication par Airparif de l'impact sur la qualité de l'air de la piétonnisation il y a un an des voies sur berge de la rive droite. Pour poursuivre la lutte contre la pollution des véhicules, la Ville de Paris indique vouloir créer un bus à haut niveau de service sur les quais hauts, autrement dit, une ligne rapide et régulière, tout ou partie en site propre.

« Nous attendons que la Région s'engage », avait lancé mardi, la maire (PS), Anne Hidalgo. La veille, dans un communiqué, son adjoint en charge des Transports, Christophe Najdovski avait ouvert le bal : « Valérie Pécresse et le Conseil régional, en charge des Transports en commun, doivent confirmer qu'ils prendront bien leur part dans ce projet. »

« Il n'y a pas de débat puisque la délibération a été votée », riposte, agacé, Stéphane Beaudet, le vice-président (LR) de la Région, chargé des Transports. « Cette polémique est un pare-feu médiatique à la publication du rapport d'Airparif », estime-t-il.

Le syndicat des Transports a effectivement validé le 28 juin dernier l'évolution de la ligne 72 dans le cadre de la nouvelle carte du réseau de bus. Elle sera équipée en véhicules électriques, avec 5 bus en 2018 et le complément « dès que le dépôt de la rue de Lagny (XXe) pourra accueillir davantage de bus électriques ».

Joint mardi après-midi, Christophe Najdovski ne revient pas sur la polémique. Mais il précise en revanche que la ville de Paris aurait souhaité aller plus loin, avec une voie de bus à double-sens sur les quais hauts, dans le cadre du projet de prolongement jusqu'à gare de Lyon. Ce qui aurait réduit d'autant la place laissée aux autos. « Mais vers l'est de la capitale, ce n'est pas possible sur les quais car pour la préfecture de police, c'est un axe essentiel à la sécurité de Paris. Nous ne pouvons donc pas avoir deux voies de bus et une seule, voire aucune, pour les voitures. Mais nous y étions prêts. » On s'oriente donc vers un compromis entre les deux parties, et les automobilistes ont « gagné » une voie de circulation dans l'affaire.

Ile-de-France : le Pass Navigo arrivera sur smartphone en test dès 2018

Europe 1 - 09h18, le 13 octobre 2017, modifié à 10h04, le 13 octobre 2017



Les Franciliens pourront bientôt valider leur Pass Navigo avec leur smartphone @ RATP / Youtube

Payer dans les transports en commun avec son smartphone, ce sera possible en Île-de-France dès l'été 2018 grâce à une nouvelle fonctionnalité de l'application ViaNavigo présentée mercredi.

Dans le cadre de son projet pour [simplifier les billets de transport en Île-de-France](#), l'Île-de-France Mobilités (ex-Stif) va tester une application permettant de payer son transport grâce au système sans contact des smartphones dès 2018, [rapporte Le Parisien](#) vendredi.

Un Pass Navigo dans son smartphone. C'est l'innovation de Wizway Solutions qui a été retenue par Île-de-France Mobilités. Une fois intégrée à l'application ViaNavigo, cette fonctionnalité permettra de payer son titre de transport - qu'il s'agisse d'un ticket de métro ou d'une carte d'abonnement - puis de le valider dans les rames de métro, de RER ou de bus.

Grâce à la technologie "sans contact", il suffira de présenter son smartphone sur l'un des écrans violets des portiques pour que le trajet soit pris en compte. "Cela marche même si le téléphone est éteint ou déchargé", précise le président de Wizway Solutions auprès du *Parisien*.

Un test en Île-de-France dès l'été 2018. Cette innovation devrait permettre à tous, touristes comme franciliens, de gagner du temps en évitant de faire la queue devant les bornes d'achat ou de rechargement. Cette solution a été présentée mercredi lors des Rencontres nationales du transport public de Marseille et qui sera en test à partir de l'été 2018 en région parisienne après avoir été lancée fin 2017 à Strasbourg.



Poitiers, l'une des villes les plus chères en stationnement voierie longue durée

France Bleue - Par Rivière Isabelle, France Bleu Poitou mercredi 11 octobre 2017 à 7:00



L'appli permet aux poitevins de prolonger leur stationnement sans se déplacer à l'horodateur © Radio France - Isabelle Rivière

A Poitiers, des affichettes roses incitent les usagers à payer leur stationnement voierie via une application pour smartphone. Grâce à cette appli vous pouvez prolonger votre stationnement depuis votre bureau au delà d'1h30. Oui, mais à quel prix : 4 euros par heure supplémentaire !

Poitiers a-t-elle l'ambition de devenir la ville la plus chère de France en matière de stationnement voierie ? Ce n'est peut-être pas encore le cas, mais elle en prend le chemin.

Depuis 2 ans, la municipalité a revu ses tarifs de stationnements voierie. Stationnement limité à 1h30 maximum. Avec première demi-heure gratuite.

Depuis octobre 2017, des affichettes roses vous incitent à passer par une appli mobile pour payer votre stationnement, en l'occurrence "Whoosh!", une application déjà utilisée par d'autres villes en France.

4 euros par heure supplémentaire au delà d'1h30

Avantage : plus besoin de revenir à l'horodateur pour reprendre un ticket. Vous prolongez votre durée de stationnement depuis votre bureau ou l'appartement de vos amis en quelques clics. Même tarif que celui affiché sur les horodateurs, à savoir 1h30 = 4 euros. C'est après que cela se corse : **Au delà-d'une heure et demi, le tarif passe à 4 euros par heure supplémentaire.**



Au delà d'1h30 à 4 euros, le tarif passe à 4 euros de l'heure via l'appli pour mobile © Radio France - Isabelle Rivière

Ce qui rend la note salée si vous êtes travailleur, que vous êtes encore sur liste d'attente pour décrocher un abonnement parking et que vous n'avez pas trouvé de place libre dans le parking le plus proche de votre lieu de travail.

Le même prix qu'à Paris près de Notre-Dame

4 euros de l'heure, c'est le tarif que vous payez si vous vous garez près de Notre-dame à Paris. Mais c'est beaucoup plus cher qu'ailleurs en zone rouge :

- Niort : 1€80/h
- La Rochelle : 2€/h
- Pau (ville de 77 000 habitants par rapport à Poitiers : 91 000 hab) : 1€50/h

Partout en France, les villes veulent **bannir les voitures du centre-ville**, et inciter à prendre les transports en commun. **A Strasbourg**, qui a été l'une des pionnières en la matière, la municipalité a développé le **méto, le tramway et le maillage des bus est autrement plus dense** que celui de Vitalis, la Régie de

transports poitevins. Et même avec tous ces services, le tarif horaire en centre-ville de Strasbourg, près de la place Kleber par exemple, c'est 2 euros 10.

La mairie assume ces tarifs

Anne Gérard, adjointe en charge du stationnement à la mairie de Poitiers explique la politique de la Ville depuis 2 ans. **Le but, c'est de renvoyer les automobilistes vers les parkings municipaux au delà d'une heure de stationnement.** A condition de trouver de la place bien sûr. Et de s'y retrouver dans les tarifs des parcmètres poitevins, car certains usagers s'y perdent avec la fameuse demi-heure gratuite.



A Poitiers, les parcmètres ne disent pas si la première demi-heure gratuite est incluse ou vient en sus des tarifs affichés, d'où la confusion de certains usagers © Radio France - Isabelle Rivière

4 euros 1h30 : demi-heure gratuite incluse ou en plus ?

Sur les parcmètres de la ville de Poitiers, en zone rouge, il est stipulé : "De 0 à 30mn = 0€". Puis il est indiqué

- 45 mn = 1,00€
- 1h00 = 2,00€
- 1h15 = 3,00€
- 1h30 = 4,00€

Pour 4 euros : que paye-t-on ? Une demi-heure gratuite + 1h30 ou bien une demi-heure gratuite + 1h ?

Pour Maître de Caumont, l'avocat des automobilistes en France depuis plus de 30 ans, l'affichage prête à confusion. Et pourrait donner lieu à poursuite en cas de verbalisation.

"L'affichage sur le parcmètre est ambigu. Un automobiliste verbalisé pourrait tout aussi bien contester sa contravention en justice avec cet argument. La ville prend des risques", selon l'avocat spécialisé dans le droit des automobilistes.

A l'heure qu'il est la mairie de Poitiers explique qu'elle n'a recueilli aucune plainte d'usagers. Qu'au bout de 2 ans de cette politique tarifaire, la municipalité enregistre **+33% de fréquentation des parkings et voieries.** Et que 96% des tickets pris en voierie sont des tickets gratuits à une demi-heure.

"Ce qui prouve que les Poitevins ont compris notre politique de stationnement voierie = stationnement courte durée" insiste l'adjointe Anne Gérard.

Centre ville ou périphérie ?

En revanche, **ce que la Ville de Poitiers ne chiffre pas c'est le nombre de Poitevins qui ont déserté le centre-ville faute de places libres dans les parkings** du centre-ville, ni même ceux qui préfèrent aller faire du shopping en périphérie où le stationnement est aisé et gratuit.

Liste d'attente de 2 mois dans certains parkings pour s'abonner

Pour les travailleurs qui n'ont pas pu s'abonner aux parkings municipaux les plus proches, et qui ne trouvent plus de place en arrivant le matin, la mairie de Poitiers propose de s'inscrire sur liste d'attente "abonnements" via son site internet.

Le 6ème étage du parking de l'hôte de ville étant en travaux, la ville a dû dispatcher ses abonnés vers les autres parkings du centre-ville ces derniers mois. Résultat, fin août, pour le parking du TAP par exemple, il y avait une liste d'attente jusqu'à fin octobre 2017

Stationnement à Lyon : les amendes vont passer à 60 euros

<http://www.lyoncapitale.fr/> Par Romane Guigue - Publié le 10/10/2017 à 11:04



© DR - Horodateur

Jusqu' alors plafonnées à 17 euros, les amendes pour non-règlement du stationnement vont passer à 35 ou 60 euros selon la zone. En même temps que cette augmentation prévue au 1er janvier, 30 ASVP vont renforcer les effectifs.

Au 1er janvier, les amendes pour non-règlement du stationnement en voiture passeront de 17 à 60 euros en Presqu'île et sur les grands boulevards et à 35 euros pour le reste de la métropole. Les 60 euros correspondent à une journée complète de stationnement à plein tarif. En augmentant de manière significative les tarifs, la mairie de Lyon souhaite désengorger les places de stationnement pour permettre à ceux dans le besoin d'utiliser plus facilement leur voiture. 30 agents de surveillance de la voie publique (ASVP) vont être recrutés pour renforcer les effectifs en place.

Ajustement du prix

Une application sera lancée début janvier pour compléter l'usage des horodateurs. Désormais, les utilisateurs pourront contrôler à distance la durée de leur stationnement et ajouter quelques euros si le temps préalablement indiqué est dépassé. Même principe pour ceux qui récupéreront leur voiture avant le temps indiqué, un remboursement pourra être effectué. La décision a été saluée par le groupe EELV, qui voit dans cette augmentation du tarif une "*avancée positive*".

Flambée des prix des PV en 2018 : vers un PV à 50 € à Dijon ?

Le Bien Public - Le 14/10/2017 à 10:50 - mis à jour à 17:50



Photo d'illustration Julio Pelaez

À partir du 1er janvier 2018, les Villes pourront fixer elles-mêmes le montant du "forfait post-stationnement". Ce qui risque de se traduire par de fortes augmentations, notamment à Dijon. De son côté, la mairie dément.

En 2018, mieux vaut réfléchir avant de ne pas payer votre place de parking...

À partir du 1er janvier 2018, la loi sur les métropoles (loi MAPTAM) de 2014 permet aux villes de fixer elles-mêmes le tarif du stationnement ainsi que le montant du "forfait post-stationnement", qui remplace l'amende, le stationnement étant désormais dépénalisé.

Des tarifs bien supérieurs ?

La recette annuelle du stationnement en voirie est d'environ 500 millions d'euros, et pourrait être doublée avec la réforme.

Hors Paris, dans les 93 communes qui ont déjà délibéré, le montant du forfait post stationnement s'échelonne de 15 à 35 euros, selon le Gart. La loi précise que ces recettes doivent être affectées aux transports en commun ou autres transports propres.

Des contrôles renforcés

Cette réforme prévoit aussi une intensification des contrôles. Les communes promettent qu'ils seront beaucoup plus fréquents avec, à la clé, une meilleure rotation des véhicules sur les places de parking, et moins d'embouteillages dans les centres-villes.

En effet, "dans les métropoles, 20 % des véhicules en circulation cherchent une place de stationnement", détaillait Guy le Bras mercredi à Marseille, lors d'une table ronde organisée aux Rencontres nationales du transport public.

L'argent des amendes finance... les amendes

Le taux de recouvrement des amendes pour stationnement en France n'est que de 50 %, et la quasi-intégralité (94 %) de leur montant est aujourd'hui utilisé pour financer... le recouvrement.

Les automobilistes auront toujours 90 jours pour s'acquitter du forfait, sans quoi ils s'exposeront à une majoration de la somme à payer.

À partir du 1er janvier, les règles du stationnement vont changer à Sens

<http://www.lyonne.fr> - Publié le 15/10/2017



L'amende à 17 euros pour un stationnement dans la rue non payé ou pour avoir dépassé le temps d'horodateur deviendra un forfait post-stationnement à compter du 1 janvier 2018, dont le montant sera fixé par la Ville.

D'importants changements vont s'opérer à partir du 1 er janvier dans les rues de Sens. La conséquence de la disparition du PV au profit du forfait post-stationnement.

En 2018, le procès-verbal (PV) va disparaître au profit du FPS, forfait post-stationnement. Huit cents communes françaises, dont Sens, vont adopter ce nouveau système de paiement pour le stationnement. Et ce, en application de la loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam) votée en 2014.

Le dossier était inscrit à l'ordre du jour de la séance du conseil de mardi, mais son examen a été renvoyé à une date ultérieure. « Afin de procéder à un ajustement technique », précise Marie-Louise Fort, maire LR de Sens. La formule cache en réalité une difficulté à fixer le bon montant du forfait post-stationnement dont devront s'acquitter, à partir du 1 er janvier 2018, les automobilistes sénonais s'ils omettent d'alimenter les horodateurs. Et à adapter un barème tarifaire que la municipalité venait juste de dépoussiérer en intégrant, notamment, la gratuité pour la première demi-heure de stationnement. Excepté « cet ajustement technique », la feuille de route de la Ville de Sens est aujourd'hui connue.

La Ville planche encore sur le montant du FPS

La loi Maptam s'orientant vers « la dépenalisation du stationnement », vous n'entendrez donc plus parler d'amende pour stationnement non payé ou temps d'horodateur dépassé. Précisons que les stationnements gênants ou dangereux ne sont pas concernés par cette réforme et continueront d'être traités par la chaîne pénale classique.

En revanche, vous devrez acquitter une redevance en fonction du temps d'occupation souhaité. Ce que permettent déjà les horodateurs de dernière génération. À cette différence près que la somme ainsi acquittée sera déduite du FPS en cas d'immobilisation prolongée du véhicule. Terminé également le tarif national de 17 euros, en vigueur depuis six ans et perçu jusqu'alors par le Trésor public. C'est la collectivité qui sera libre de fixer le montant du FPS, comme elle le fait déjà pour l'occupation des trottoirs par les terrasses des cafés. Dans les communes qui ont déjà planché sur le dossier, les montants varient de 17 à 50 euros. Certaines mettent en place une double redevance selon que l'automobiliste se gare dans l'hyper-centre ou en périphérie. La Ville de Sens s'orienterait vers un FPS à 17 euros, sans distinction entre la zone orange et verte. Elle n'a pas souhaité communiquer sur le sujet tant qu'il n'a pas été adopté en conseil municipal.

Une certitude : la loi Maptam autorise les collectivités à déléguer le contrôle du stationnement payant à un prestataire privé. Une option non retenue par la municipalité sénonaise. Cette mission sera remplie par la police municipale.

Franck Morales