

Présentation de la réforme nationale du stationnement payant sur voirie

MAIRIE DE  **TOULOUSE**
www.toulouse.fr

toulouse
métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Une réforme portée par les collectivités territoriales

2003 : Rapport de Christian Philip sur le financement des déplacements urbains + proposition de loi sur la dépénalisation (non votée)

Juin 2005 : mission conjointe des inspections générales des ministères des Transports, de l'Intérieur, des Finances et de la Justice => rapport de synthèse « Bolliet » sur l'évolution du stationnement payant

2009 : Amendement déposé par Louis Nègre dans le cadre du Grenelle 2 (non voté)

2010 : Groupe de travail sur les conditions d'évolution du régime des amendes de stationnement sur voirie, sous la présidence de Louis Nègre

2011 : Rapport de Louis Nègre sur la dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant

2013 : Rapport de la mission d'évaluation des conséquences de la dépénalisation du stationnement réalisé par les IG remis au 1er ministre.

2014 : Loi MAPTAM + création de la Mission Interministérielle chargée de la Décentralisation du Stationnement (MIDS)

2015 : Loi NOTRe reportant la mise en œuvre au 1^{er} octobre 2016

2016 : Loi des Finances reportant la mise en œuvre le 1^{er} janvier 2018

POURQUOI UNE REFORME DU STATIONNEMENT ?

Les limites du système de l'amende pénale

=> Un montant de la sanction déconnecté des réalités économiques

- Passage récent de 11 à 17€, mais qui n'a pas rattrapé l'inflation depuis 1986 (75F).
- Un montant moins élevé que chez nos voisins : jusqu'à 40€ en Belgique, 90€ en Espagne...

=> Uniformité du montant de la sanction au niveau national qui a pour conséquence :

- Manque de cohérence au niveau local entre le montant de la sanction et le prix du stationnement
- Faible dissuasion dans certaines villes, effet d'aubaine pour certains automobilistes

A Toulouse (1€50/h), le PV à 17€ équivaut à 11h20 minutes de stationnement. (soit une journée de stationnement)

A Paris (4€/h), le PV à 17€ équivaut à 4h15 de stationnement.

=> **Droit pénal jugé trop rigide et mission non considérée comme prioritaire par l'État**

POURQUOI UNE REFORME DU STATIONNEMENT ?

=> **Une absence de lisibilité du dispositif** : Un circuit de recouvrement géré par l'État et une redistribution du montant des amendes à l'issue d'un circuit complexe et diffus.

=> **Au global, un système peu efficace** :

En moyenne, à l'échelle nationale, on estime que 40% des conducteurs seulement payent de manière effective leur stationnement (moins de 10 % à Paris).

=> **L'examen de la situation d'autres pays européens ayant mis en œuvre un dispositif dépenalisé et décentralisé** : (Espagne, Belgique, Pays-Bas, Italie et Grande Bretagne)

Dans ces pays, on a constaté, avec la dépenalisation :

- Une meilleure efficacité de la surveillance, *en raison notamment du caractère très dissuasif du montant des amendes dans les grandes villes (90€ à Madrid), du niveau de contrôle, et/ou d'investissements dans des technologies d'optimisation du contrôle.*
- Une baisse du nombre d'infractions
- Un taux de recouvrement des amendes élevé (70%)
- Une meilleure rotation des véhicules
- Un meilleur taux de paiement spontané (80%)

=> L'objectif de la réforme est de donner davantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en œuvre un véritable service public de stationnement incluant la définition de la stratégie en matière de tarification et une meilleure incitation au paiement.

Les principes de la réforme

Base juridique de la réforme :

- Loi MAPTAM du 27 janvier 2014- l'article 63 modifie l'article L 2333-87 du CGCT.
- Les articles R 23 33 – 120- 1 à 74 du CGCT créés par les décrets subséquents

Jusqu'au 31 décembre 2017 :

Ne pas payer son stationnement constituait une violation aux obligations édictées par un arrêté de police, et générait une contravention de première classe (art. R.610-5 du Code pénal).

Depuis le 1^{er} janvier 2018 :

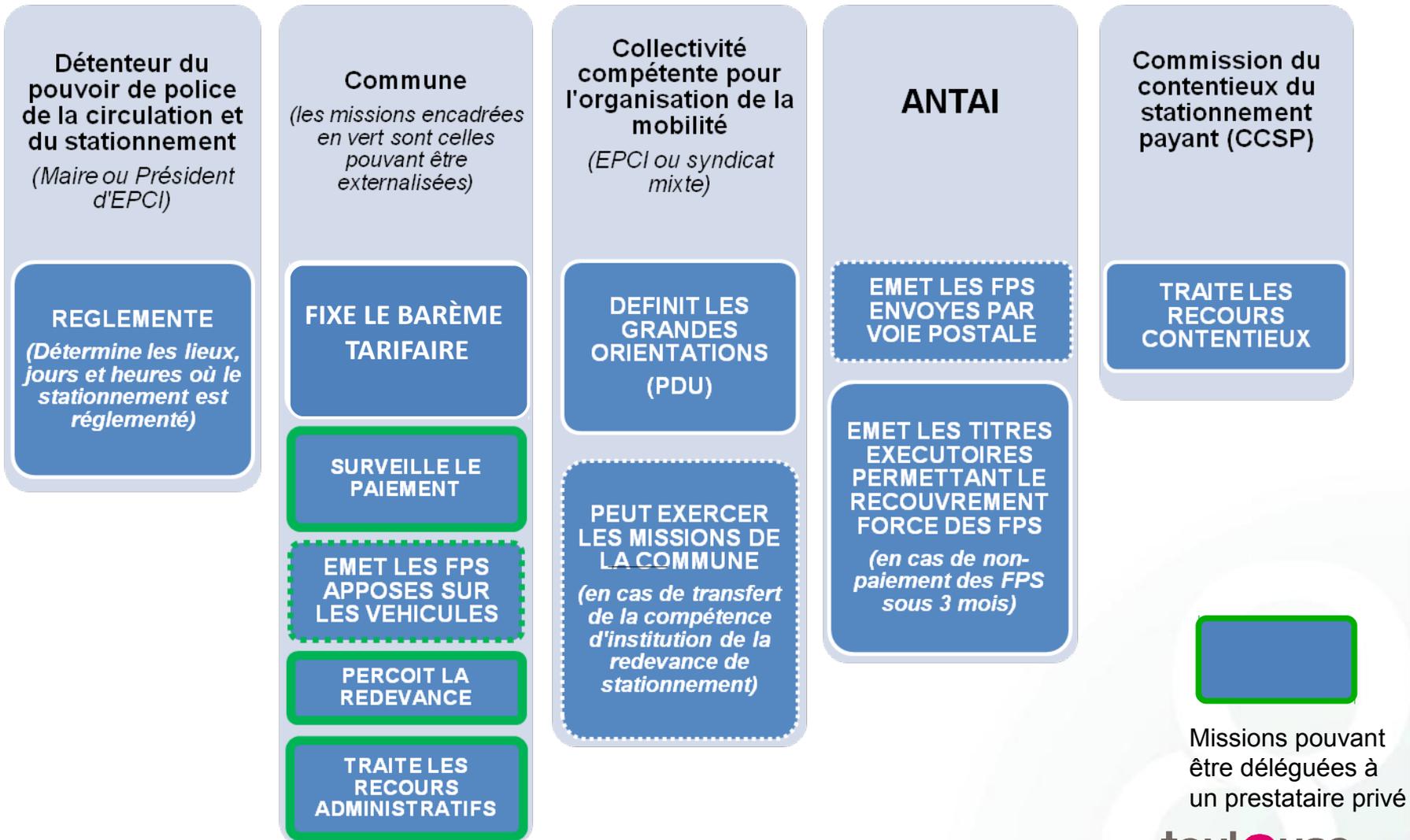
Le stationnement payant est considéré comme l'occupation d'un domaine public, donnant lieu au paiement d'une redevance.

Cette redevance peut être acquittée par l'utilisateur dès le début du stationnement, en fonction de son besoin (on parle de *paiement immédiat*) ou a posteriori, de façon forfaitaire (on parle alors de *forfait de post-stationnement*).

Juridiquement, il n'y aura plus de sanction possible pour le non-acquittement des droits de stationnement.

Les autres sanctions pénales en matière de stationnement (dépassement de la durée maximale autorisée, stationnements gênants, très gênants, dangereux, interdits, etc.) sont maintenues.

LA NOUVELLE RÉPARTITION DES COMPÉTENCES



Récapitulatif de ce qui incombe aux communes

Préciser les modalités du FPS et du barème

Une contrainte : Un montant plafonné : « son montant ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement prévue, hors dispositifs d'abonnement, par le barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur dans la zone considérée ».

Ex : en centre-ville de Toulouse, 1,5€/h limité à 2h, le FPS serait de 3€

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

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

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

Récapitulatif de ce qui incombe aux communes

Organiser le contrôle et l'émission des FPS

Les agents en charge de la délivrance des avis de paiement sont nommés par le Maire, le Président de l'EPCI ou Syndicat mixte, ou par le dirigeant habilité du tiers contractant (prestataire ou délégataire de la mission de surveillance du paiement de la redevance). Il peut s'agir de policiers municipaux, d'ASVP, de tout agent de la collectivité répondant aux conditions d'habilitation, ou d'agents privés assermentés.

Même si les habilitations pour le contrôle pénal dépenalisé sont différents, les agents déjà assermentés avant le 1^{er} janvier 2018 le seront pour le stationnement dépenalisé.

Le FPS est notifié soit par :

Un avis de paiement déposé sur le véhicule

Envoi postal (monopole de l'ANTAI lié à l'accès au Système d'Immatriculation des Véhicules)

**=> Un changement majeur des modalités de contrôle pour les ASVP :
La prise en compte de la plage horaire du stationnement pour identifier le ticket à déduire et le montant du FPS**

Récapitulatif de ce qui incombe aux communes

Gérer les contestations (RAPO + lien CCSP)

Le principe du Recours Administratif Préalable Obligatoire (RAPO) :

- Le RAPO s'exerce devant l'autorité qui a émis l'avis de paiement (donc délégué obligatoirement si délégation de l'émission des FPS).
- C'est un contrôle de la décision d'émission du FPS, qui peut conduire à l'annuler ou à le modifier
- Les collectivités concernées doivent s'organiser pour traiter cette étape de la procédure administrative
- Mémoire en défense suite à la saisine de la CCSP

Récapitulatif de ce qui incombe aux communes

Assurer le recouvrement des FPS et le pilotage financier

Procédure de recouvrement spontanée

- Délai maximum de paiement spontané du FPS : 3 mois
- 2 principes d'organisation possibles pour les collectivités : en régie ou externalisée
 - En régie, deux modalités de recouvrement pouvant être complémentaires :
 - . Paiement auprès de la collectivité qui a instauré la redevance.
 - . Possibilité de proposer un FPS minoré sur un temps réduit (ex:avant minuit)
 - . Et/ou paiement auprès de l'ANTAI, avec un coût de service facturé aux collectivités territoriales (0,99€ par FPS + coût du timbre)
 - Externalisé : Paiement auprès du prestataire de services de la mission

Procédure de recouvrement forcée

- Les procédures de recouvrement forcé, 3 mois après l'émission du FPS, sont obligatoirement gérées par l'ANTAI