



MISE EN ŒUVRE À L'ÉCHELLE LOCALE
DU PLAN DE DÉPLACEMENTS
URBAINS D'ÎLE-DE-FRANCE



DÉCENTRALISATION DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE

LES OBJECTIFS DE LA RÉFORME VOTÉE PAR LE PARLEMENT

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) fixe comme objectif de faire de la gestion du stationnement en ville un véritable levier en faveur de la mobilité durable.

La réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie, qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018, constitue à ce titre une occasion de réinterroger les politiques locales de stationnement.

Aujourd'hui		À partir du 1 ^{er} janvier 2018
<p>Espace public monopolisé par des véhicules « ventouses »</p> <p>Automobilistes à la recherche d'une place : jusqu'à 20 % de la circulation en ville</p>	<p>Optimiser l'offre de stationnement</p> <p>Fluidifier la circulation et améliorer la qualité de l'air</p>	<p>Tarifs adaptés et surveillance plus efficace : rotation des véhicules améliorée</p> <p>Plus grande disponibilité des places et diminution des émissions de polluants</p>
<p>Usage de la voiture individuelle favorisé par des réglementations de stationnement et un contrôle inadaptés</p> <p>Mauvaise gestion du stationnement : accessibilité dégradée aux commerces pour les automobilistes, piétons et cyclistes</p>	<p>Favoriser les pratiques de mobilité durable et l'amélioration du cadre de vie</p> <p>Renforcer l'attractivité commerciale des centres-villes</p>	<p>Des leviers pour gérer la pression sur le stationnement en zone dense et aménager et gérer des espaces publics de qualité</p> <p>Tarification modulée selon l'usage, rotation améliorée, espaces publics pacifiés : gains d'accessibilité et d'attractivité</p>
<p>Fonctionnement du stationnement financé par les 30 % d'usagers qui respectent les règles et le contribuable</p>	<p>Lutter contre le manque de civisme et la fraude</p>	<p>Paiement immédiat favorisé, ressources garanties pour assurer un service de stationnement de qualité : civisme récompensé</p>

La réglementation sur voirie est aujourd'hui globalement mal respectée, si bien que les politiques de stationnement jouent souvent mal leur rôle de régulation de l'occupation de l'espace public.



LES PRINCIPALES MESURES DE LA RÉFORME

Aujourd'hui	À partir du 1 ^{er} janvier 2018
Le stationnement payant est lié à l'exercice du pouvoir de police du Maire.	Le stationnement payant est une modalité d'occupation du domaine public donnant lieu au versement d'une redevance.
Le contrôle du paiement est effectué par des agents de surveillance de la voie publique (ASVP) ou par les forces de l'ordre (police, gendarmerie).	Le contrôle du paiement peut également être effectué par des agents privés assermentés.
Le non-respect du paiement est sanctionné d'une amende forfaitaire de 17 €.	En cas de non-respect du paiement, on considère que l'usager a choisi de procéder à un paiement forfaitaire ultérieur, appelé « forfait de post-stationnement » (FPS). Son montant, fixé localement, est inférieur ou égal au tarif de la durée maximale de stationnement.
L'usager peut contester son amende auprès de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).	L'usager dispose d'un mois pour déposer un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) auprès de la collectivité. En cas de rejet, il peut poursuivre sa contestation devant la Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP), juridiction spécialisée.







LES PARTICULARITÉS DE L'ÎLE-DE-FRANCE SUR LES PLANS JURIDIQUE ET FINANCIER

Le stationnement payant pourra être instauré uniquement par le conseil municipal.

Les communes conserveront l'intégralité des recettes du stationnement payant, qu'il s'agisse des redevances payées spontanément à l'horodateur ou du produit des forfaits de post-stationnement (FPS).

La disparition des procès-verbaux pour non-paiement va diminuer le produit des amendes, qui contribue au financement d'Île-de-France Mobilités et de la Région Île-de-France. La loi de finances rectificative de 2016 prévoit une compensation pour Île-de-France Mobilités et la Région, qui sera prélevée sur le produit des amendes et, si nécessaire, sur la fiscalité locale.

L'IMPACT SUR LES FINANCES DES COMMUNES DE PLUS DE 10 000 HABITANTS : UNE ÉVOLUTION À ANTICIPER

Aujourd'hui	À partir du 1 ^{er} janvier 2018
Recettes horodateurs 	Recettes de paiement immédiat 
Produit des amendes <ul style="list-style-type: none"> • Circulation • Stationnement gênant • Non-paiement du stationnement 	Recettes des FPS 
<ul style="list-style-type: none"> Part Île-de-France Mobilités (50 %) Part Région (25 %) Part commune (25 %) 	<ul style="list-style-type: none"> • Circulation • Stationnement gênant <ul style="list-style-type: none"> Montant Île-de-France Mobilités : stable Montant Région : stable Montant commune 

Le montant du produit des amendes réparti entre les communes va ainsi diminuer.

Les communes qui auront mis en place la réforme pourront bénéficier de ressources renforcées avec l'augmentation des recettes de paiement immédiat et de FPS. Celles qui ne mettraient pas en place la réforme au 1^{er} janvier 2018 se verraient de plus privées des recettes de stationnement payant.

UN CADRE FRANCILIEN POUR FACILITER L'APPLICATION DE LA RÉFORME

L'application de ce cadre permettra une meilleure compréhension par les usagers grâce à une cohérence des tarifications pratiquées selon les communes. Il s'agit de préconisations pour accompagner les communes franciliennes dans la mise en œuvre de la réforme. La fixation des tarifs relève de leur compétence, elles peuvent choisir d'autres tarifs que ceux proposés.

La plus ou moins grande facilité à garer son véhicule joue un rôle clé dans le choix du mode de transport. Les politiques de stationnement constituent un levier essentiel pour favoriser les changements de comportement lorsque des alternatives à l'usage de la voiture individuelle existent. Elles ne doivent

donc pas être décidées seulement dans l'optique d'une gestion locale de l'espace public. Elles doivent également intégrer les problématiques de mobilité à l'échelle francilienne et leurs conséquences sur notre cadre de vie.

Pour cela, le PDUIF préconise (action 5.2) une réglementation du stationnement sur voirie qui tienne compte de critères de centralité, de densité urbaine et de qualité de desserte en transports collectifs.

La feuille de route 2017-2020 du PDUIF intègre la décentralisation du stationnement et approfondit ces préconisations.

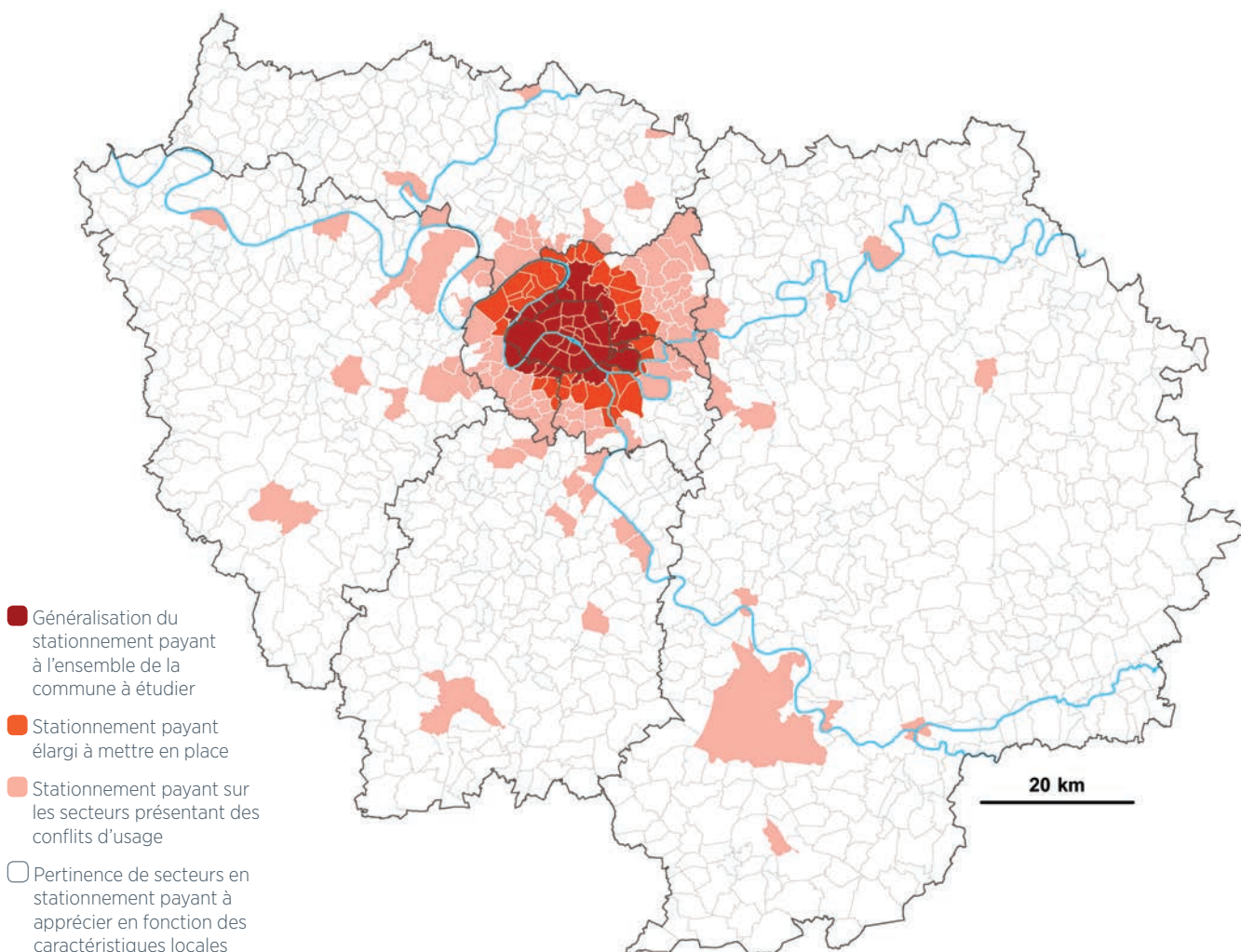
UN ZONAGE QUI TIENT COMPTE DES ENJEUX TERRITORIAUX

Le zonage prend en compte :

- Le zonage de l'action 5.2 du PDUIF
- L'accessibilité en transports en commun aux horizons actuel et 2025
- La typologie des territoires franciliens



Avec la mise en service de nombreux projets (Train-rer, Métro et Tram), l'accessibilité en transports en commun va s'améliorer fortement à l'horizon 2025, particulièrement dans certains secteurs de petite couronne.



UNE TARIFICATION HARMONISÉE POUR PLUS DE LISIBILITÉ

Les préconisations régionales sont à **préciser localement en fonction des spécificités** de chaque commune :

- **L'étendue des zones de stationnement payant**, selon le niveau de pression constaté, la nature du tissu urbain...
- **La durée maximale de stationnement**, selon le type de secteur, le besoin plus ou moins fort d'encourager la rotation sur l'espace public, l'existence ou non de parkings en ouvrage pour les stationnements de plus longue durée...
- **Les tarifs**, selon l'accessibilité en transports collectifs au moment où la réglementation est instaurée, la tarification dans les parcs en ouvrage éventuels ou dans les communes voisines si la zone payante se situe en bordure communale...
- La distribution d'**abonnements aux résidents voire aux pendulaires**, selon les offres alternatives (publiques ou privées) disponibles hors voirie et le besoin de rotation sur l'espace public.

Il peut par exemple être envisagé de créer trois zones de stationnement à l'intérieur d'une même commune :

- Une 1^{re} zone à vocation exclusivement rotative avec une durée maximale de 2h et aucun abonnement distribué, bien adaptée pour les voies commerçantes.
- Une 2^e zone à vocation mixte, avec une durée maximale de 4h et des abonnements à tarif préférentiel pour les résidents, dans des quartiers mixtes comportant de l'habitat ancien pas toujours équipé de garages résidentiels.
- Une 3^e zone à vocation longue durée, avec une durée maximale de 8h et des abonnements à tarif préférentiel pour les résidents, dans des quartiers présentant des conflits d'usage plus limités et pas de parkings publics (quartiers résidentiels par exemple).

Plus généralement, lorsqu'elle s'applique en limite communale, la réglementation proposée doit être cohérente avec celle(s) pratiquée(s) dans la (les) commune(s) voisine(s).

Proposition de tarifs minimaux

Les minima proposés s'inspirent des tarifs actuellement pratiqués dans les communes d'Île-de-France ayant déjà instauré le stationnement payant. Il s'agit de minima et les tarifs doivent être adaptés en fonction des caractéristiques locales.



En Île-de-France, l'amende dans les transports en commun pour les personnes voyageant sans titre de transport valide est de 50 €.

	Zone à vocation rotative (durée max. ≤ 4h)	Zone à vocation longue durée (durée max. > 4h)
Franchise de gratuité éventuelle	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pas de franchise de gratuité ■ Franchise de gratuité limitée à 20 min ■ Franchise de gratuité limitée à 30 min 	
Tarif minimal pour la 1^{re} heure	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1,50 € ■ 1,20 € ■ 1 € 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1,20 € ■ 1 € ■ 0,80 €
Tarif progressif jusqu'à la durée max. de stationnement	Tarif progressif (2 ^e heure plus chère que la 1 ^{re} et ainsi de suite)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pas de dégressivité du tarif ■ 2,50 € minimum pour 4h de stationnement
FPS minimal (hors minoration éventuelle)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30 € ■ 25 € ■ 20 € 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 25 € ■ 20 € ■ 17 €
Abonnements ou avantages éventuels accordés aux résidents	<ul style="list-style-type: none"> ■ Équivaut à 30 €/mois (limitation à 1 par foyer) ■ Équivaut à 25 €/mois (majoration à étudier à partir de la 2^e voiture) ■ Équivaut à 20 €/mois 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Équivaut à 25 €/mois (limitation à 1 par foyer) ■ Équivaut à 20 €/mois (majoration à étudier à partir de la 2^e voiture) ■ Équivaut à 15 €/mois

Les couleurs correspondent aux zones de la carte du zonage d'application.



Les communes et EPT/EPCI franciliens devront travailler de concert avec leurs voisins :

- Pour veiller à ce que la problématique du stationnement soit adressée à l'échelle des bassins de vie
- Pour agir en cohérence sur le stationnement aux abords des gares situées au carrefour de plusieurs communes

Le plan local de déplacements (PLD) est l'outil privilégié pour coordonner les politiques de stationnement à l'échelle d'un territoire.

L'ESSENTIEL POUR METTRE EN ŒUVRE LA RÉFORME

DÉFINIR OU RÉVISER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

- **Veiller à la cohérence de réglementation et de politique tarifaire avec les villes voisines**, au niveau des gares situées en limite communale par exemple.
- **Préserver l'évolution possible de la politique en fonction des projets urbains et de transports en commun.**
- **Définir les rôles respectifs des communes et des EPT/EPCI** : s'il est envisagé de donner plus de compétences que celles prévues dans la loi aux EPCI, une convention pourra être élaborée.

CHOISIR LES MODES JURIDIQUES DE GESTION

Décider des prestations à confier à un tiers et de celles restant à la charge de la commune, parmi :

- les prestations qui peuvent déjà être externalisées : installation des horodateurs, maintenance, collecte, gestion des abonnements, communication...
- les prestations externalisables suite à la réforme : contrôle du stationnement payant, recouvrement des FPS en phase amiable et gestion des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO).



Les contrats prévus dans le cadre de l'externalisation de certaines prestations, marchés comme concessions de service public, doivent en particulier prévoir l'évolutivité de la politique de stationnement (périmètres, tarifs...) en lien avec les projets urbains et l'évolution de l'offre de transports collectifs, particulièrement dans le cas de l'arrivée d'une nouvelle gare sur le territoire.

METTRE À JOUR OU RENOUVELER LES MATÉRIELS

- **Procéder aux évolutions nécessaires** : reparamétrage des horodateurs, nouvelles mentions réglementaires à faire apparaître sur les tickets, mise à jour des outils de contrôle...
- **Prévoir les évolutions souhaitables** : diversification des moyens de paiement (mobile, carte bancaire, sans contact NFC...), dématérialisation complète du ticket de stationnement (horodateurs avec claviers alphanumériques)...

PRENDRE EN COMPTE LES ASPECTS OPÉRATIONNELS

- Établir un **rétro-planning** de mise en œuvre.
- Préparer une estimation prévisionnelle de l'**équilibre budgétaire**.
- **Rédiger les arrêtés** de police et délibérations du conseil municipal établissant les redevances.
- Lancer les **procédures de commande** publique.
- Signer la **convention de recouvrement des FPS** avec l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions.

COMMUNIQUER ET FAIRE PREUVE DE PÉDAGOGIE

- **Replacer le stationnement payant dans le contexte global de la politique de mobilité** (incitation à utiliser les transports en commun, mise en service du Métro du Grand Paris Express) et **pour un partage plus équilibré de l'espace public** (amélioration de la qualité de vie).
- **Valoriser les changements** apportés par la réforme : meilleure adaptation de la politique de stationnement au contexte local.
- **Valoriser les éventuels nouveaux services** mis en place.

LEXIQUE

FORFAIT DE POST-STATIONNEMENT (FPS)

Montant facturé à un usager lorsqu'un défaut de paiement sera constaté. On considère qu'il s'agit d'un choix de sa part de procéder à un paiement ultérieur. Le montant de ce FPS sera fixé au niveau local, pour un montant inférieur ou égal au tarif de la durée maximale de stationnement.

AGENCE NATIONALE DE TRAITEMENT AUTOMATISÉ DES INFRACTIONS (ANTAI)

Agence chargée d'envoyer par courrier les avis de paiement des FPS aux redevables quand la collectivité a fait le choix de ce mode d'organisation.

RECOURS ADMINISTRATIF PRÉALABLE OBLIGATOIRE (RAPO)

Premier niveau de recours de l'utilisateur souhaitant contester son avis de FPS. Il disposera d'un mois pour le déposer.

COMMISSION DU CONTENTIEUX DU STATIONNEMENT PAYANT (CCSP)

Juridiction spécialisée basée à Limoges, devant laquelle l'utilisateur pourra poursuivre sa contestation en cas de rejet de son RAPO.

DOCUMENTATION UTILE

Consultez le site du GART : gart.org, rubrique « Nous connaître/Publications ».

