

10

IDÉES REÇUES

SUR LA RÉFORME DU STATIONNEMENT



||| GaRT

GRUPPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

LA RÉFORME DU STATIONNEMENT EN QUELQUES MOTS

La réforme de l'organisation du stationnement payant sur voirie entrera en vigueur en janvier 2016. Elle prévoit la disparition de l'amende nationale de 17 € appliquée aujourd'hui en cas de défaut de paiement du stationnement. A l'avenir, le conducteur aura le choix entre s'acquitter immédiatement de son stationnement à l'horodateur, ou le faire plus tard, sous la forme d'un forfait de post-stationnement.

COMMENT ÇA MARCHE ?

- > Il est 9 h, je décide de stationner dans une commune où le stationnement est payant de 8 h à 18 h.
- > Le coût horaire est fixé à 1,50 €.
- > Le montant du forfait de post-stationnement est donc de 15 €, soit l'équivalent d'une journée entière de stationnement.

A

Je souhaite rester jusqu'à 18 h



→ Je paie spontanément 9 heures, soit 13,50 €.

B

Je compte repartir à 13 h...



→ Je paie spontanément 4 heures, soit 6 €.

...Mais je suis finalement resté jusqu'à 14 h, sans payer l'heure supplémentaire

Je ne serai plus considéré comme étant en infraction mais comme ayant fait le choix du forfait de post-stationnement.

→ Il m'en coûtera un supplément de 9 € correspondant au forfait de post-stationnement de 15 € auquel sont soustraits les 6 € déjà acquittés.



C

Je ne connais pas ma durée de stationnement



→ Je choisis le forfait de post-stationnement, je paie la journée, soit 15 €.

IDÉE REÇUE

n° 1

“ Le stationnement est un droit, il ne faut pas le faire payer ! ”

FAUX

→ Au contraire, le stationnement payant est un outil pertinent pour améliorer la fluidité de la circulation.

La rue est le support de nombreux flux (piétons, cyclistes, automobilistes, livreurs, motards,...) et de nombreux usages (stationnement des voitures et des deux roues, livraisons, terrasses de café, abribus,...). Le rôle de la commune est d'assurer un partage équitable de cet espace en régulant flux et usages, particulièrement dans le cœur de ville où l'espace disponible est rare. Le stationnement payant est un élément clé de cette régulation puisque, associé à un contrôle efficace, il permet de lutter contre le stationnement anarchique qui génère d'importantes difficultés de circulation.

IDÉE REÇUE

n° 2

“ Avant de réformer le stationnement, il faut d'abord créer des places de stationnement supplémentaires. ”

FAUX

→ Avant de créer de nouvelles places, il faut optimiser l'utilisation des places existantes. C'est l'objectif de cette réforme.

La principale cause du manque de places de stationnement disponibles est la trop faible rotation des véhicules. L'absence de contrôle efficace incite certains conducteurs à laisser stationner leurs véhicules sur de longues durées. La réforme proposée vise à améliorer l'efficacité du contrôle et donc à assurer une plus grande disponibilité des places existantes.

IDÉE REÇUE

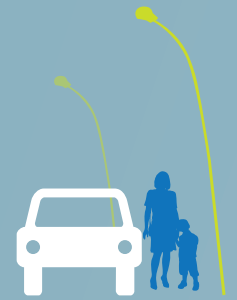
n° 3

“ La réforme adoptée va complexifier le système. ”

FAUX

→ En vérité, la complexité et l'inefficacité se situent dans le système actuel.

Celui-ci repose sur un morcellement des compétences entre l'Etat et les collectivités locales. Conséquence : seulement 40% des conducteurs paient de manière effective leur stationnement. D'autre part, le produit global des PV (195 millions d'euros) couvre à peine le coût de perception des recettes (170 millions d'euros). La réforme prévoit que chaque commune soit en charge de l'ensemble de la chaîne de décision : fixation des tarifs horaires et forfaitaires, organisation du contrôle, encaissement des recettes, investissements et maintenance des équipements nécessaires au fonctionnement du service, gestion des recours administratifs, etc. Le regroupement de toutes ces compétences constitue un gage d'efficacité.



IDÉE REÇUE

n° 4

“ Avec cette réforme, les maires feront ce qu’ils veulent : il n’y aura pas de limite aux montants des forfaits de post-stationnement. ”

FAUX

→ Au contraire, confier la gestion du stationnement aux maires permettra aux citoyens d’exprimer leur sentiment sur la politique menée.

L’un des apports majeurs de cette réforme est de créer un lien constant entre le montant des nouveaux forfaits de post-stationnement et les tarifs horaires, ce qui interdira l’existence de forfaits aux montants exorbitants. De nombreux maires se sont d’ores et déjà engagés à ne pas augmenter leurs tarifs. Par ailleurs, confier la gestion du stationnement aux maires relève de la même logique que celle qui a consisté à leur confier la gestion de l’eau, des transports collectifs, etc. Les élus locaux devront rendre compte à leurs administrés, via le jeu de la démocratie locale, de l’efficacité de leurs actions.

IDÉE REÇUE

n° 5

“ Cette réforme est injuste puisqu’elle crée une inégalité entre les territoires. ”

FAUX

→ Plutôt que de créer des inégalités, la réforme va surtout en abroger.

Au regard du prix horaire de stationnement qui varie d’une commune à l’autre, le montant uniforme de l’amende à 17€ entraîne de grandes disparités entre les villes. Elle n’a pas le même effet dissuasif en fonction des territoires : elle correspond à 17 fois le tarif horaire à Arles contre seulement 5 fois à Paris. Voilà où se situe la véritable injustice. En liant tarifs horaires et tarif du post-stationnement, la réforme permettra de rétablir l’équité entre les territoires.

IDÉE REÇUE

n° 6

“ Avec la réforme, les droits des automobilistes vont être diminués. ”

FAUX

→ Au contraire, elle préserve les droits des automobilistes et réduira les délais de justice.

Comme par le passé, des voies de recours sont possibles. Le conducteur est en effet en droit de contester la validité du forfait de post-stationnement. Il devra en premier lieu adresser sa demande auprès de la commune ayant délivré le forfait de post-stationnement, qui aura deux mois pour se prononcer. S’il n’est pas satisfait de cette première décision, il pourra alors saisir la juridiction administrative spécialement créée pour ces contentieux, ce qui assurera une plus grande efficacité dans le traitement de son dossier.



IDÉE REÇUE

n° 7

“ Cette réforme ne va servir qu’à renflouer les caisses des collectivités au détriment des automobilistes ! ”

FAUX

→ L’objet de la réforme n’est pas d’ordre financier, il est de permettre aux communes de mieux organiser les flux de mobilité.

La réforme est vertueuse puisqu’elle prévoit qu’une partie des recettes de stationnement finance les politiques de mobilité durable. Mais elle améliorera également le quotidien des conducteurs : diversification des moyens de paiement du stationnement, création de nouveaux parcs-relais facilitant le rabattement de la voiture vers les transports collectifs, déploiement de systèmes d’information numériques sur l’offre de transport, etc.

IDÉE REÇUE

n° 8

“ La mission de contrôler le paiement du stationnement sera obligatoirement confiée à des entreprises privées. ”

FAUX

→ Ce n'est en aucun cas une obligation : les communes pourront faire appel à un opérateur privé ou gérer elles-mêmes cette mission.

Si une commune décide de recourir à une entreprise privée, elle devra définir par le biais d'un contrat les objectifs précis qu'elle lui assigne. Ce type de recours au privé existe aujourd'hui dans de nombreux services publics. A titre d'exemple, dans la majorité des réseaux de transport en commun, les contrôleurs sont salariés de l'entreprise privée. Dans le cas contraire, la collectivité exercera elle-même ce contrôle, comme c'est actuellement le cas.

IDÉE REÇUE

n° 9

“ Le système va encourager les conducteurs à stationner sur les places réservées aux livraisons ou sur les passages piétons. ”

FAUX

→ Les possibilités offertes par la réforme d'améliorer l'efficacité du contrôle rendront de telles pratiques périlleuses.

Bien qu'elle ne modifie que les règles applicables au stationnement payant, cette réforme encouragera les collectivités à redéfinir les modalités de contrôle de tous les types de stationnement. Rappelons que les stationnements abusifs, dangereux ou gênants, notamment sur des emplacements réservés (livraisons, personnes à mobilité réduite,...), resteront passibles d'une amende d'un montant variant de 35€ à 135€, potentiellement assortie d'une mise en fourrière du véhicule.

IDÉE REÇUE

n° 10

“ Cette réforme va nuire aux commerçants des centres villes et à l'attractivité économique des territoires. ”

FAUX

→ Au contraire, une meilleure gestion du stationnement permettra de renforcer le dynamisme commercial du centre-ville.

Par le biais de tarifications renouvelées et d'un contrôle efficace du paiement du stationnement, la rue pourra devenir le lieu où les stationnements de courte durée seront favorisés, et les parcs de stationnement celui où la longue durée sera privilégiée. Cela favorisera la disparition des véhicules « ventouses » et améliorera l'accès aux centres villes. Pour les commerçants, un partage plus équilibré de la rue au profit des piétons ainsi qu'une meilleure rotation des véhicules permettra d'attirer de nouveaux chaland.



L I V R A I S O N

LE GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

→ Rassembler les élus responsables de transport

Fondé en 1980, le GART réunit la grande majorité des agglomérations, des départements et des régions. Plate-forme d'échanges et de réflexion au service des élus transport, le GART propose des axes de travail visant à impulser la mise en place de la mobilité durable.

Les orientations du GART sont prises par un Conseil d'administration composé d'élus de toutes sensibilités politiques et de toutes strates de collectivités.

→ Porte-parole des autorités organisatrices de transport

Auprès des institutions, du Gouvernement, du Parlement, de l'Union européenne et des médias.

→ Valoriser les bonnes pratiques

Pour répondre favorablement aux attentes des citoyens en matière de mobilité adaptée.

→ Conseiller ses adhérents

A partir d'expertises économiques, financières, juridiques et techniques.

→ Animer le débat

Sur les déplacements en y apportant des solutions pragmatiques et innovantes.

→ Fédérer les acteurs de la filière « Transport » pour bâtir la mobilité de demain

Auprès des villes, agglomérations, départements ou régions, collectivités territoriales en charge de la gestion des déplacements des personnes et des marchandises sur leur territoire, le GART anime un réseau visant à optimiser l'organisation de la mobilité et des transports publics.

Les autorités organisatrices urbaines œuvrent au développement d'une mobilité durable qui rime avec vitalité économique, solidarité, protection de l'environnement et qualité de vie en ville. Proposant une alternative durable à l'automobile « en solo » en réponse aux besoins de déplacements des citoyens, elles privilégient la mise en place de transports publics performants et encouragent la pratique de modes respectueux de l'environnement (marche, vélo, voiture partagée).

Les autorités organisatrices départementales ou régionales travaillent à l'aménagement harmonieux des territoires, au maintien d'un service public qualitatif et au développement d'une offre durablement supportable.



GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

22 rue Joubert
75009 Paris
01 40 41 18 19
www.gart.org