

# Gestion décentralisée du stationnement payant sur voirie en Europe. Quels enseignements ?



Mounia MOUDJED, chargée de mission auprès du Directeur Général du GART,


Comment mobiliser le levier du stationnement dans les politiques locales d'urbanisme et de mobilité ?

Atelier Cohérence Urbanisme et Transports, AdCF-IFSTTAR

Mercredi 3 juin 2015



# Objectifs et périmètre de l'étude

- Eclairer les choix des décideurs français qui auront à mettre en œuvre l'article 63 de la loi du 27 janvier 2014
  - Donner des « références » et exemples de bonnes pratiques européens
  - Analyser les différents maillons de la chaîne du stationnement payant sur voirie : fixation des tarifs, assujettissement à la TVA, organisation du contrôle, pouvoirs dévolus aux différents corps chargés du contrôle, sanctions/redevances, recouvrement, chaîne de contestation, charge de la preuve, etc., ...
- 


# Objectifs et périmètre de l'étude

- Partie 1 : étude institutionnelle avec une :
  - description normative de la mise en œuvre opérationnelle du stationnement dépenalisé et décentralisé avec une analyse de :
    - périmètre des infractions dépenalisées et décentralisées
    - tarification et l'affectation des recettes
    - verbalisation et le contrôle
    - chaîne de contestation et de recouvrement
    - accès aux fichiers d'immatriculation des véhicules
    - mode de gestion du stationnement
  - analyse comparative des différents régimes en étudiant leur valeur exemplaire, ou non, au regard du futur régime français
  - analyse de l'efficacité des systèmes et de leurs difficultés
- Partie 2 : exemples concrets sous forme de monographies, complétées de témoignages des élus en charge du stationnement :


fiche d'identité géographique et d'offre de stationnement, objectifs de politique de stationnement, système de zonage et tarification mis en place, redevance de stationnement, approche financière des revenus et coûts, gestion du contrôle, taux de paiement spontanée à l'horodateur et des redevances, dimensionnement des équipes, impacts en terme de mobilité

# Objectifs et périmètres de l'étude

Pays	Monographie – études de cas	Nombre d'habitants	Densité de population (hab./km <sup>2</sup> )	Superficie (km <sup>2</sup> )
Grande-Bretagne	Borough of Kensington and Chelsea (London)	158 649	13 974	12,13
	Dorset County Council	407 800	282	2653
Belgique	Ixelles	85 131	13 261	6,34
Espagne	Barcelone	1 621 000	15 959	101
Pays-Bas	Amsterdam	1 096 920	3 645	219
	Nieuwegein	61 512	2 397	26
Portugal	Lisbonne	545 245	6 503	85
Norvège	Oslo	594 000	1 374	454



# Dépénalisation / décentralisation : raisons des réformes

- Nécessité d'organiser et d'adapter le cadre juridique dans lequel s'inscrit le stationnement sur voirie : pouvoir de police (Grande-Bretagne, Pays-Bas, Belgique), réglementation des services publics (Espagne, Portugal), domanialité publique (Norvège)
  - Accroissement du parc automobile, gestion de l'espace public,
  - Coût de gestion du stationnement payant sur voirie
  - Inefficacité du contrôle et fonctions de la police
- 

# Des périmètres de dépenalisation différents

	TYPE DE STATIONNEMENT	Agents de l'opérateur de stationnement (privé ou public)	Agents de police municipale et/ou nationale
Grande Bretagne	Payant	x	
	Réservé	x	
	Interdit	x	x
	Gênant / dangereux	x	x
Belgique	Payant	x	
	Réservé	x	x
	Interdit	x	x
	Gênant / dangereux		x
Espagne	Payant	x	
	Réservé	x	
	Interdit	x	x
	Gênant / dangereux		x
Portugal	Payant	x	x
	Réservé		x
	Interdit		x
	Gênant / dangereux		x
Pays-Bas	Payant	x	x
	Réservé	x	x
	Interdit		x
	Gênant / dangereux		x
Norvège	Payant	x	x
	Réservé	x	x
	Interdit		x
	Gênant / dangereux		x
France	Payant	x	x
	Réservé		x
	Interdit		x
	Gênant / dangereux		x




# Le stationnement : compétence municipale qui tend à être mutualisée

## Tendances

- Le stationnement : un domaine de compétence des villes (municipalités)
- Une tendance à une mutualisation (et non transfert) vers des échelons plus larges

## Exemples

- exemple de regroupement « régionalisé » : les 19 communes bruxelloises et la région Bruxelles Capitale (Belgique)
  - exemple d'échelon « supra-local » : le Dorset County Council (Royaume-Uni)
  - exemple de « cas d'école » : ParkkeerService U.A (coopérative publique regroupant 13 villes aux Pays-Bas)
- 

	KENSINGTON & CHELSEA	IXELLES	BARCELONE	AMSTERDAM	LISBONNE	OSLO	NIEUWEGEIN	DORSET COUNTY COUNCIL
<b>DONNEES GEOGRAPHIQUES</b>								
<b>NOMBRE D'HABITANTS</b>	158 649	85 131	1 611 822	799 442	545 245	594 000	61 512	407 800
<b>SUPERFICIE (KM<sup>2</sup>)</b>	12,13	6,34	101	219,33	85	454	25,68	282
<b>DENSITE (HAB./KM<sup>2</sup>)</b>	13 974	13 261	15 959	3 645	6 503	1 374	2 397	2 653
<b>DONNEES D'OFFRE DE STATIONNEMENT</b>								
<b>NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE REGLEMENTEES</b>	33 895	14 954	126 024	181 457	48 647	6 000	3 500	Données en attente
<b>NOMBRE D'HAB. / PLACES REGLEMENTEES</b>	4,7	5,4	12,8	4,40	11,3	99	17,6	Données en attente
<b>NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT NON REGLEMENTEES</b>	0	1 685	75 446	N.D	180 000	N.D	5 000	Données en attente
<b>NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT HORS VOIRIE</b>	4 286	1 500	646 107	30 000	80 000	N.C	3 443	Données en attente
<b>NOMBRE D'HORODATEURS</b>	753	253	3 300	3 600	1 895	475	70	Données en attente
<b>NOMBRE D'HORODATEURS / PLACES REGLEMENTEES</b>	1 horodateur pour 45 places	1 horodateur pour 59 places	1 horodateur pour 38,2 places	1 horodateur pour 50,4 places	1 horodateur pour 25,7 places	1 horodateur pour 12,6 places	1 horodateur pour 50 places	1 horodateur pour XX places
<b>CONTROLE DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE : EFFECTIF</b>								
<b>NOMBRE D'AGENTS DE CONTROLE</b>	N.C	40	330	88	190	101	18	Données en attente
<b>NOMBRE D'AGENTS / PLACES REGLEMENTEES</b>	N.C	1 agent pour 374 places	1 agent pour 382 places	1 agent pour 2000 places	1 agent pour 256 places	1 agent pour 59,4 places	1 agent pour 194,4 places	1 agent pour XXX places
<b>CONTROLE DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE : CHOIX DU MODE DE GESTION</b>								
	Gestion déléguée	Gestion déléguée	Gestion municipale (SEM)	Gestion directe municipale	Gestion directe municipale et déléguée	Gestion directe municipale	Gestion directe municipale et coopérative	Données en attente



# Stationnement et mobilité : quels liens ?

## Politique de stationnement et influence sur les choix modaux des déplacements urbains

- Région de Bruxelles Capitale: plan de mobilité IRIS 2
- Barcelone : plano de movilidad 2013-2018
- Amsterdam : Parkeerplan Amsterdam 2014
- Oslo : mobility and parking objectives

## Politique de stationnement, congestion et comportements inciviques

- Kensington & Chelsea
- Ixelles
- Lisbonne
- Nieuwegen (Pays-Bas)
- Dorset county council

# Stationnement et mobilité : quels liens ?

## Amsterdam

### Objectifs :

- répondre à la pression sur le stationnement résidentiel (10% de l'offre);
- Développer une politique d'augmentation du stationnement hors voirie et de réduction du stationnement sur voirie (effet de report);
- Favoriser une politique volontariste de report modal vers les transports collectifs et les modes actifs (levier des P+R)

### Quelles données :

- 57% des ménages possèdent une voiture à Amsterdam, soit 300 000 véhicules en circulation,
- Durée moyenne de recherche d'une place de stationnement (en soirée et en centre-ville) : 12 min.
- Taux d'occupation des places de stationnement relativement élevé en semaine, notamment aux heures de pointe en centre-ville, à plus de 90% à certaines périodes de la journée,
- 150 000 permis résidents émis (pour environ 20 000 places de stationnement)

## Barcelone

### Objectifs :

- Amélioration de la mobilité, en termes de partage modal, et du stationnement comme outil de régulation de l'usage rationnel de la voiture (en termes de rotation, de taux d'occupation, de temps de déplacement) et favoriser l'interconnexion entre TC et voiture (P+R ...)
- Baisse de la congestion et du nombre d'automobilistes à la recherche de places de stationnement
- Rééquilibrage entre stationnement sur et hors voirie pour objectif de libération de l'espace public en faveur des piétons, des transports collectifs et des cyclistes

### Quelques données :

- un taux d'occupation de la voiture faible à Barcelone (1,21 personne/véhicule)
- une proportion de véhicules en recherche d'emplacements de stationnement à hauteur de 10%, créant de la congestion en ville et une dégradation environnementale
- une politique plutôt efficace de rationalisation de la voiture en ville, avec une diminution des déplacements de près de 10% entre 2007 et 2011

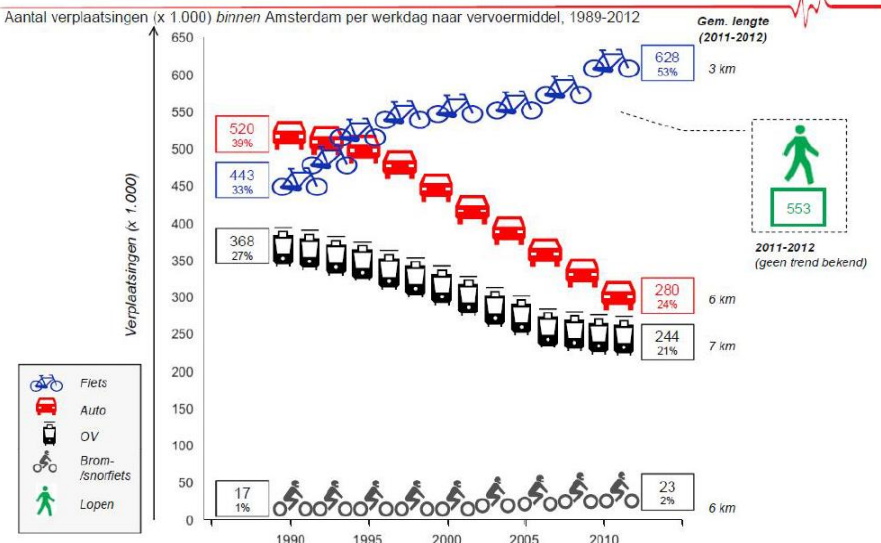
# Stationnement et mobilité : quels liens ?

## Amsterdam

### Résultats :

- Baisse continue de la part modale de la voiture (14% en 2014)
- Une réduction des déplacements en voiture (de 520 à 280 000 par jour, soit de 39% des déplacements globaux en 1990 à 24% en 2012)
- Une forte progression de l'usage du vélo (de 520 000 à 628 000 entre 1990 et 2012)

### Effects



## Barcelone

### Résultats :

- Avec la mise en place d'une zone de stationnement, AREA VERDE, meilleure maîtrise du trafic, plus d'espaces réservés pour les piétons
- Une réduction du nombre de voitures parasites à la recherche d'une place de stationnement : - 500 000 déplacements entre 2005 et 2013
- Réduction du stationnement illégal : de 3 véhicules en stationnement illégal / jour en 2005 à 0,6 en 2013
- Baisse graduelle de la part modale de la voiture à Barcelone avec un objectif de 21% en 2018.

	2007	2008	2009	2010	2011	Objectif 2018
Transports publics	39,7%	40,1%	39,7%	39,7%	39,9%	<b>41,31%</b>
Voitures particulières	29,1%	28,4%	27,9%	27,9%	26,7%	<b>21,06%</b>
Marche et vélo	31,1%	31,6%	32,2%	32,3%	33,4%*	<b>37,63%</b>

Source : BSM, Plan de mobilité urbaine de Barcelone 2013-2018, mai 2014,

\*Marche : 31,9% et vélo : 1,5%

# Stationnement et mobilité : quel lien ?

AFFECTATION DES RECETTES DE STATIONNEMENT	GRANDE-BRETAGNE	BLEGIQUE	ESPAGNE	FRANCE
<b>RECETTES SPONTANÉES</b>	Les recettes sont d'abord utilisées pour couvrir les coûts d'exploitation et pour financer de nouvelles places de stationnement. Il est aussi possible, en cas d'excédent, de flécher les recettes vers le réseau routier, les transports publics, et la politique transport du maire de Londres.	Les 85% revenant aux communes sont fléchés vers leur politique de stationnement  Les 15% revenant à l'Agence régionale du stationnement de la région Bruxelles-Capitale sont réinvestis dans le développement de parkings publics, un service d'enlèvement des véhicules, des parkings de vélos, des parkings relais, et la création d'une fourrière publique.	Les recettes servent à couvrir les coûts du stationnement (exploitation et investissement).	Les recettes spontanées entrent dans le budget général des collectivités locales, sans fléchage particulier.
<b>RECETTES DES SANCTIONS OU REDEVANCES</b>	Les recettes sont d'abord utilisées pour couvrir les coûts d'exploitation et pour financer de nouvelles places de stationnement. Il est aussi possible, en cas d'excédent, de flécher les recettes vers le réseau routier, les transports publics, et la politique transport du maire de Londres.	Les 85% revenant aux communes sont fléchés vers leur politique de stationnement.  Les 15% revenant à l'Agence régionale du stationnement de la région Bruxelles-Capitale sont réinvestis dans le développement de parkings publics, un service d'enlèvement des véhicules, des parkings de vélos, des parkings relais, et la création d'une fourrière publique.	Les redevances minorées sont fléchées vers la politique de stationnement.  Les redevances majorées entrent dans le cadre du budget général des villes, sans fléchage.	La loi impose une règle d'affectation des forfaits de post-paiement : « le produit des forfaits de post stationnement finance les opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation ».
	PAYS-BAS	NORVEGE	PORTUGAL	
<b>RECETTES SPONTANÉES</b>	Les recettes de stationnement servent à financer la politique locale de stationnement.	Il n'existe de règles d'affectation des recettes de stationnement.	N.C	
<b>RECETTES DES SANCTIONS OU REDEVANCES</b>	N.C.	N.C	N.C.	

# L'importance du levier tarifaire

## Modèle coercitif

- Tarif horaire et résidentiel

	STATIONNEMENT ROTATIF	STATIONNEMENT RESIDENTIEL
<b>BOROUGH KENSINGTON &amp; CHELSEA</b>	5,53 € / heure	À partir de 35 € pour 3 mois
<b>AMSTERDAM</b>	5,00 € / heure	Permis résident de 150 € / an

## Modèle souple et incitatif

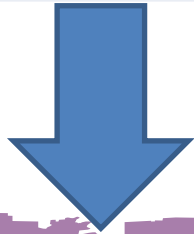
- Tarif horaire et résidentiel

	STATIONNEMENT ROTATIF	STATIONNEMENT RESIDENTIEL
<b>BARCELONE</b>	2,50 € / heure	Carte de résident gratuite et 0,20 € / jour avec un max. de 1 € / semaine
<b>IXELLES</b>	15 minutes gratuites puis entre 0,50 € pour 30 minutes à 5,00 € pour 2 heures maximum	15 € / an (1ere carte) 50 € / an (2eme carte)
<b>LISBONNE</b>	15 minutes : 0,45 € 30 minutes : 0,80 € 1 heure : 1,60 € 2 heures : 3,20 €	12,00 € de frais d'établissement de la carte résident 1er voiture : abonnement résident gratuit 2ième voiture : 30 € / an 3ième voiture : 120,00 € / an
<b>OSLO</b>	½ heure : 1,37 € 1 heure : 2,87 € 2 heures : 7,57 €	N.D.
<b>NIEUWEGEN</b>	1,90 € / heure 9,40 € / jour	58 € / an
<b>DORSET COUNTY COUNCIL</b>	Chaque district et borough du County met en œuvre sa propre tarification	Chaque district et borough du County met en œuvre sa propre tarification

# L'importance du levier tarifaire

## Modèle coercitif

<b>AMSTERDAM</b>	Redevance de <b>55,50 € (montant pour 2014), majorée d'une heure de stationnement</b> (dont le montant diffère en fonction de la zone où l'automobiliste a stationné) en cas de paiement insuffisant à l'horodateur ou d'absence totale de paiement.	
<b>NIEUWEGEN</b>	Redevance de stationnement de <b>58 €, majorée de frais correspondant à une heure de stationnement</b> (fonction de la zone de stationnement).	
<b>BOROUGH KENSINGTON &amp; CHELSEA (LONDRES) + DORSET COUNTY COUNCIL (HORS DE LONDRES)</b>	Deux niveaux de redevances en fonction de la gravité de l'infraction au stationnement commise :	
	Valable pour l'ensemble de Londres et ses 32 boroughs :	Valable pour le reste de la Grande-Bretagne :
	↪ <b>130 £</b> (soit 163,50 €) en cas de stationnement interdit (par exemple, les lignes jaunes, ou sur un emplacement réservé aux handicapés sans disposer d'un badge valide)	↪ <b>70 £</b> (soit 89,40 €) en cas de stationnement interdit (par exemple, les lignes jaunes, ou sur un emplacement réservé aux handicapés sans disposer d'un badge valide)
	↪ <b>80 £</b> (soit 100,60 €) pour le stationnement autorisé (mais avec par exemple un défaut de présentation du ticket horodateur)	↪ <b>50 £</b> (soit 63,85 €) pour le stationnement autorisé (mais avec par exemple un défaut de présentation du ticket horodateurs)
	En cas de paiement par l'automobiliste sous 14 jours, ce dernier bénéficie d'une ristourne de 50% sur le montant de sa redevance.	



Système draconien : un volume de contestations importants (20 % au Royaume-Uni)

## Modèle souple et incitatif

<b>LISBONNE</b>	Redevance « minorée » de <b>9 €</b> , réduite du tarif déjà payé à l'horodateur, en cas de paiement insuffisant à l'horodateur.  Amende administrative de 30 € en cas de non-paiement de la « redevance minorée », dans un délai maximal de 24 heures.
<b>BARCELONE</b>	Redevance « minorée » de <b>6 €</b> en cas de ticket présent sur le pare-brise (insuffisance de paiement), avec obligation de paiement immédiat de la redevance minorée à l'horodateur  Redevance de 90 € en cas de non-paiement à l'horodateur (défaut de ticket) Paiement sous 90 jours, et réduction de 50% accordée en cas de paiement sous 20 jours)
<b>IXELLES</b>	Redevance de <b>25 €</b> (pour 4h30 de stationnement, équivalent à un tarif longue durée, correspondant à une demi-journée de stationnement) Montant de redevance harmonisé et identique pour l'ensemble des 19 communes de la région Bruxelles Capitale
<b>OSLO</b>	Redevance de stationnement de <b>35 €</b> (300 couronnes norvégiennes, NOK) (montant identiques pour toutes les violations au stationnement payant, que ce soit dans le cas où l'automobiliste n'a pas du tout payé son stationnement ou qu'il a dépassé le temps déjà payé).



Système souple : un volume de contestations beaucoup moins importants (4% à Oslo)

# Quelle efficacité ?

		BELGIQUE		GRANDE-BRETAGNE		Espagne (1)	
		Avant la réforme	Depuis la réforme	Avant la réforme	Depuis la réforme	Avant la réforme	Depuis la réforme
Taux de paiement moyen	à l'horodateur	NC	80%*	35 %	85 à 90 %	30 %	90 %
	des amendes / redevances	35 à 40 %	70 à 80 %	30 à 35 %	75 %	N.D.	80 %

<sup>[1]</sup> S'agissant précisément de l'Espagne, il n s'agit pas d'une réforme reposant sur le passage d'un système pénal à un système dépenalisé, à l'image de la Grande-Bretagne, mais plutôt d'une modification des modes de contrôle faisant une part plus large au champ privé.

		AMSTERDAM		OSLO		LISBONNE (2)	
		Avant la réforme	Depuis la réforme	Avant la réforme	Depuis la réforme	Avant la réforme	Depuis la réforme
Taux de paiement moyen	à l'horodateur	NC	85 %	NC	82 %	NC	79 %
	des amendes / redevances	NC	90 à 95 %	NC	96 %	NC	35 %

<sup>[2]</sup> S'agissant précisément du Portugal, il n s'agit pas d'une réforme reposant sur le passage d'un système pénal à un système dépenalisé, à l'image de la Grande-Bretagne, mais plutôt d'une modification des modes de contrôle faisant une part plus large au champ privé.

	Taux de paiement spontané à l'horodateur	Taux de paiement des redevances de stationnement
<b>BOROUGH KENSINGTON &amp; CHELSEA (LONDRES)</b>	N.D	77 %
<b>BARCELONE</b>	55 %	70 %
<b>IXELLES</b>	N.D	72,3 %
<b>AMSTERDAM</b>	85 %	95 %
<b>LISBONNE</b>	79 %	35 %
<b>OSLO</b>	82 %	96 %
<b>NIEUWEGEN</b>	93 %	95 %
<b>DORSET COUNTY COUNCIL (HORS DE LONDRES)</b>	N.D	83,5 %

# Conclusion

- Une dépenalisation totale (Royaume-Uni) ou partielle (Espagne, Portugal, Belgique, Pays-Bas, Norvège) : pas de modèle unique
- Une mise en cohérence des actions en matière de stationnement et de mobilité donnant des résultats probants en termes de gestion de l'espace public, de rationalisation de l'usage de la voiture et de partage modal ... alors que les compétences sont éclatées ...
- Des résultats probants de la dépenalisation au travers des taux de paiement spontané et des redevances mais aussi des recettes et coûts générés (des systèmes optimisés)
- La politique tarifaire conditionne l'efficacité du système (tout comme le contrôle, la gestion des contestations, et l'accès aux fichiers d'immatriculation)





# Merci de votre attention !

Mounia MOUDJED, chargée de mission auprès  
du Directeur général du GART

@: [mounia.moudjed@gart.org](mailto:mounia.moudjed@gart.org)

☎ : 01 40 41 18 29

Groupement des Autorités Responsables de  
Transport

