

études

**LA GESTION
DU STATIONNEMENT PAYANT
SUR VOIRIE EN EUROPE.**

QUELS ENSEIGNEMENTS
POUR LA FRANCE ?

**LA GESTION
DU STATIONNEMENT PAYANT
SUR VOIRIE EN EUROPE.**

QUELS ENSEIGNEMENTS
POUR LA FRANCE ?

AVANT-PROPOS

Le nouveau statut juridique du stationnement payant sur voirie entrera en vigueur, en France, le 1^{er} janvier 2018. Défendue depuis très longtemps par les élus du GART, cette nouvelle organisation institutionnelle et réglementaire apporte des changements considérables dans la gestion du stationnement payant sur voirie, notamment avec la disparition du régime pénal actuel et de l'amende à 17 € uniforme au plan national. Ces changements permettront la mise en œuvre d'un système plus efficace, ne serait-ce qu'en termes de respect des règles de stationnement et de taux de paiement spontané.

En marge de cette réforme, il nous a semblé utile d'analyser les pratiques de gestion du stationnement payant sur voirie à travers l'Europe afin de rendre compte des choix opérés par

nos voisins européens pour en tirer les leçons et permettre dans nos villes l'émergence de bonnes pratiques déjà éprouvées.

C'est dans ce cadre que le GART et STATIONOM ont collaboré ensemble, en alliant leur capacité d'expertise et d'analyse et en lançant une enquête sur les réformes et les pratiques de gestion de ce service dans divers pays européens. Nous sommes conscients des différences propres à chaque pays et du fait qu'il n'est nullement question de dupliquer à l'identique, en France, les réformes engagées ailleurs en Europe.

Il n'en reste pas moins que cette analyse comparative aura apporté un double mérite. D'une part, un éclairage, au-delà de nos propres frontières, sur les solutions adoptées pour la gestion du stationnement sur voirie dans un cadre non pénal, et, d'autre part, une analyse approfondie des différentes étapes du processus

de gestion du service, depuis le mode de fixation des tarifs et des redevances de stationnement jusqu'au système de contestation en passant par l'encaissement et l'affectation des recettes, l'organisation du contrôle, etc.

Cette étude conjointe et inédite donne aussi aux collectivités locales françaises une lecture intéressante de la façon dont d'autres pays européens ont réussi à mettre en œuvre des réformes profondes en matière de stationnement sur voirie, permettant ainsi de mettre en lumière les « bonnes pratiques » européennes et les « écueils » à éviter. L'un des enseignements à retenir se situe, en particulier, dans l'importance qui doit être accordée à la communication tout au long du processus de mise en œuvre de la réforme et même au-delà.

L'entrée en vigueur du nouveau régime de gestion du stationnement sur voirie constitue un changement considérable pour les citoyens. Il

importe que les élus locaux et les instances gouvernementales en favorisent l'acceptabilité sociale par une pédagogie et une communication adaptées.

Quant aux autres enseignements à tirer de cette étude, nous ne pouvons qu'inviter à une lecture attentive des pages qui suivent, en espérant vous donner des outils utiles pour mettre en œuvre efficacement la réforme en France.

Louis NÈGRE
Sénateur-maire de Cagnes sur Mer
Président du GART

Nigel WILLIAMS
Président de STATIONOM

SOMMAIRE

INTRODUCTION	9
1. L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE EN EUROPE : CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	13
A. Le cadre institutionnel	16
1. POURQUOI RÉFORMER LE STATUT JURIDIQUE DU STATIONNEMENT DE VOIRIE ?	16
2. DES RÉFORMES MISES EN ŒUVRE PAR ÉTAPES SUCCESSIVES	18
3. UNE COMPÉTENCE MUNICIPALE DU STATIONNEMENT QUI TEND À ÊTRE MUTUALISÉE À DES ÉCHELLES TERRITORIALES INTERCOMMUNALES OU RÉGIONALES	20
4. LA DÉPÉNALISATION : QUEL PÉRIMÈTRE PRIVILÉGIER ?	24
5. STATIONNEMENT ET TRANSPORTS COLLECTIFS : QUELS LIENS ?	27
B. L'organisation financière, contractuelle et juridique du stationnement	28
1. LES CARACTÉRISTIQUES FINANCIÈRES : LA POLITIQUE TARIFAIRE, L'AFFECTATION DES RECETTES DE STATIONNEMENT	28
2. LES CARACTÉRISTIQUES CONTRACTUELLES : GESTION DIRECTE VERSUS DÉLÉGATION ?	38
3. LES CARACTÉRISTIQUES LIÉES À LA VERBALISATION ET AU CONTRÔLE : TECHNOLOGIE ET CHARGE DE LA PREUVE	42
4. LA CHAÎNE DE CONTESTATION	46
5. LES PROCÉDURES D'ACCÈS AU FICHIER DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES	49
C. Les effets induits de la dépénalisation : efficacité et difficultés	50
1. L'EFFICACITÉ FINANCIÈRE	50
2. LES DIFFICULTÉS	54
CONCLUSION DE LA PARTIE 1	55

2. DÉPÉNALISATION ET DÉCENTRALISATION DU STATIONNEMENT EN EUROPE : ÉTUDES DE CAS	59
A. BELGIQUE, IXELLES	63
B. ESPAGNE, BARCELONE	74
C. NORVÈGE, OSLO	84
D. PAYS-BAS, AMSTERDAM	91
E. PAYS-BAS, NIEUWEGEIN	103
F. PORTUGAL, LISBONNE	113
G. ROYAUME-UNI, DORSET COUNTY COUNCIL	121
H. ROYAUME-UNI, BOROUGH DE KENSINGTON & CHELSEA, LONDRES	127
CONCLUSION DE LA PARTIE 2	141
CONCLUSION GÉNÉRALE	147
LES 10 ENSEIGNEMENTS DE LA DÉPÉNALISATION-DÉCENTRALISATION DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE EN EUROPE	148
ANNEXES	152

INTRODUCTION

En 2018, la France rejoindra les nombreux pays européens qui ont choisi de gérer leur stationnement payant de voirie dans un cadre non pénal. L'article 63 de la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 prévoit en effet de retirer ce service du champ des pouvoirs de police du maire et d'en confier l'organisation «au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité durable...». Par cette réforme de grande ampleur, le législateur entend non seulement dépénaliser le contrôle du stationnement payant sur voirie, mais aussi décentraliser l'ensemble des fonctions concourant à l'organisation de ce service essentiel à la maîtrise de l'espace public urbain. Il souhaite aussi assurer la cohérence de sa gestion avec celle des autres services participant à la mobilité dans le même espace. C'est désormais au plus près du terrain que se prendront les décisions relatives à la tarification, à la gestion, au contrôle, au recouvrement des droits et à la contestation de tout ce qui a trait au stationnement payant sur voirie. Avec cette réforme, la France s'inscrit dans la ligne déjà adoptée par d'autres pays.

La présente étude a pour objet d'éclairer les choix des décideurs qui auront à mettre en œuvre la loi en France de décentralisation du stationnement, en s'appuyant sur des exemples étrangers choisis pour leur diversité et pour l'intérêt des solutions qu'ils ont adoptées.

Les six pays analysés (Belgique, Espagne, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni) ont fait l'objet de deux approches successives. La première partie est consacrée à une étude institutionnelle, décrivant le contexte normatif dans lequel s'inscrit la gestion du stationnement sur voirie. Cette analyse est complétée, en deuxième partie, par une série d'études de cas, illustrant la mise en œuvre des différents systèmes, au sein de collectivités choisies pour leur diversité en termes de superficie et de population.

L'étude a été enrichie de témoignages, sous la forme d'interviews, de responsables locaux que nous tenons tout particulièrement à remercier. Ils permettent ainsi d'analyser avec réalisme les forces et faiblesses des modèles dont ils sont les acteurs.

Pour chaque pays, l'analyse reprend successivement les différents maillons de la chaîne : fixation des tarifs, assujettissement à la TVA, organisation du contrôle, étendue des pouvoirs dévolus aux différents corps chargés du contrôle, sanctions, recouvrement des sanctions, chaîne de contestation, charge de la preuve, liens entre le stationnement et les transports publics, rôle de la police, affectation des recettes, etc.

Le lecteur verra que les modèles les plus performants ne se sont pas faits en un jour, et que c'est par tâtonnements successifs que se sont forgés les différents systèmes étudiés. Il comprendra également qu'il n'existe pas un modèle unique de gestion efficace du stationnement sur voirie mais des « écoles » différentes dans lesquelles peuvent être piochées des pratiques variées.

La diversité des situations urbaines incite à penser que les dispositifs les plus souples, permettant une grande latitude d'adaptation sont sans doute ceux qui portent les plus grands signes d'efficacité.

En offrant sans parti pris ces éléments de réflexion à l'appréciation des acteurs français de la mobilité urbaine, les auteurs espèrent fournir des jalons qui permettront de baliser le chemin sur lequel se construira une nouvelle pratique du stationnement en France au service des villes.

MÉTHODOLOGIE

L'ensemble des informations qui figurent dans cette étude ont été collectées au terme d'une enquête minutieuse conduite auprès des correspondants locaux, sur la base d'un questionnaire (cf. annexes).

Élus, fonctionnaires territoriaux, dirigeants d'entreprises privées ou publiques ont apporté leur connaissance des institutions dont ils sont les praticiens quotidiens. Certaines de ces informations ont nécessité de nombreuses relances et un croisement des sources, car il est rare qu'un même interlocuteur dispose de la connaissance complète des institutions qu'il pratique pourtant au quotidien.

En complément du questionnaire envoyé aux différents interlocuteurs, des visites de terrain et des entretiens téléphoniques ont été nécessaires afin de compléter et vérifier les informations collectées.

Différentes présentations ont également été faites dans le cadre de la Commission Stationnement du GART afin de faire état de l'avancement des recherches effectuées.

Il faut noter que les concepts qui nous semblent familiers ne sont pas toujours identiques dans chaque pays et certaines questions ont pu sembler mal adaptées aux personnes à qui elles s'adressaient. Le sens des mots peut différer d'un pays à l'autre. Ainsi, le concept de «dépénalisation» du stationnement payant, familier pour les anglais, les belges ou les français, qui ont connu ou qui connaissent encore une gestion pénale du contrôle, n'a pas de sens pour les espagnols qui ont toujours géré le stationnement payant de voirie comme un service public et non comme une mesure de police.



L'ORGANISATION
DU STATIONNEMENT PAYANT
SUR VOIRIE EN EUROPE :
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

1

Le stationnement, considéré par les uns comme un service public, par les autres comme une activité urbaine à réguler, est toujours et par définition une réalité locale. Son étude à l'échelle d'un pays est un exercice délicat. Les États fixent des cadres pour la gestion de ce service mais connaissent mal la pratique des instruments qu'ils ont forgés car elle leur échappe. Dans le secteur du stationnement, rares sont les statistiques consolidées au niveau d'un pays entier.

L'objectif de cette première partie est d'identifier et de présenter, à l'échelle macroscopique, les principes d'organisation et les caractéristiques principales qui gouvernent la gestion du stationnement sur voirie dans six pays européens dont la caractéristique commune est d'avoir opté pour un régime non pénal de gestion de ce service : Belgique, Espagne, Norvège, Pays-Bas, Portugal, et Royaume-Uni.

L'objectif des pages qui suivent est donc avant tout descriptif, en se fondant sur une analyse des principaux éléments ayant attiré à la mise en œuvre opérationnelle du régime adopté pour la gestion du stationnement sur voirie.

En premier lieu, le cadre institutionnel sera abordé, permettant à la fois d'identifier les raisons qui ont été avancées dans les différents pays en faveur du choix de leur mode de gestion du stationnement sur voirie et les différentes étapes législatives qui ont été nécessaires à la mise en œuvre du système actuel. Cette analyse permettra aussi de mieux comprendre les échelles de compétence du stationnement sur voirie, le périmètre des infractions au stationnement sur voirie faisant l'objet d'une sanction non pénale, et enfin de mieux cerner l'articulation entre les politiques de stationnement, de transport et de mobilité.

En deuxième lieu, sera évoquée l'organisation financière, contractuelle et juridique du stationnement sur voirie avec une attention particulière apportée :

- au système tarifaire (qui fixe les tarifs de stationnement et des redevances, qui perçoit les recettes de stationnement, quelles sont les règles d'affectation des recettes de stationnement, quel est le lien existant entre le tarif horaire et le montant de la redevance, la TVA s'applique-t-elle ?) ;
- aux choix contractuels opérés dans les différents pays (gestion directe, gestion en délégation de service public, etc.) ;
- aux caractéristiques principales en matière de verbalisation et de contrôle du stationnement sur voirie, en particulier les choix technologiques qu'ont fait les collectivités locales afin de gérer de la manière la plus efficace possible le contrôle du stationnement ainsi que les mécanismes de charge de la preuve ;
- au processus permettant, le cas échéant, à l'automobiliste, de pouvoir contester l'amende de stationnement ;
- aux procédures d'accès au fichier des immatriculations de véhicules en place dans les différents pays étudiés.

Les effets induits par les différents régimes de gestion du stationnement sur voirie seront ensuite abordés permettant ainsi de rendre compte de l'efficacité des différents systèmes ainsi que des principales difficultés rencontrées.

Enfin, différents enseignements seront tirés au regard de la réforme du stationnement payant sur voirie qui entrera en vigueur en France au 1^{er} janvier 2018.

Ces analyses macroscopiques sont assorties de tableaux permettant de comparer les différents dispositifs avec le futur système français.

L'organisation
du stationnement
payant sur voirie
en Europe :
caractéristiques
générales

Bien sûr, l'ambition de ce travail n'est pas de porter un jugement de valeur sur les choix politiques effectués dans chacun de ces pays pour gérer la présence de l'automobile en milieu urbain, mais d'analyser de manière comparative chacune des composantes du stationnement de voirie pour en tirer des leçons d'efficacité au moment où la France s'apprête à mettre en œuvre une réforme majeure de ce service. Certains pays européens, à l'image de l'Allemagne, n'ont par contre pas véritablement opéré de transformation de leur système pénal, et se retrouvent confrontés à des problématiques similaires à celles de la France.

Le stationnement sur voirie en Allemagne et son système pénal

L'Allemagne, qui conserve un cadre pénal pour la gestion de son stationnement payant sur voirie, ne saurait être comparée aux différents pays étudiés dont la caractéristique commune est de gérer ce service sous un régime non pénal. On rappellera les grandes lignes du dispositif applicable outre-Rhin.

Les villes allemandes ont la maîtrise de l'organisation du stationnement sur voirie. Les tarifs du stationnement payant sont fixés par le conseil municipal et les recettes qui en sont issues sont perçues par les villes. Ces tarifs sont en général assez bas. Ils ne dépassent pas ou très exceptionnellement 2 €/h dans les quartiers centraux des dix plus grandes villes du pays et culminent à 1 €/h partout ailleurs. Les recettes sont modestes. Ainsi, la ville de Berlin qui dispose de 30 000

places payantes sur voirie ne perçoit qu'environ 10 millions d'euros de recettes brutes, soit moins d'un euro par place et par jour.

Le montant de l'amende pour non-paiement ou paiement insuffisant est uniformément fixé par la loi à 10 € dans tout le pays. Les recettes des amendes sont collectées par la police qui les conserve. C'est également la police qui gère les contestations et les recours contentieux.

Le contrôle du stationnement payant est peu efficace, effectué de manière assez laxiste, et mal organisé car les recettes du contrôle n'en couvrent pas les coûts en raison du très faible montant des amendes. On estime généralement que le taux de respect du stationnement payant n'excède pas 10 à 15 % dans l'ensemble du pays.

L'Allemagne fait un très faible usage des technologies disponibles pour la gestion du stationnement de voirie. Les paiements dématérialisés commencent tout juste à voir le jour.

L'organisation
du stationnement
payant sur voirie
en Europe :
caractéristiques
générales

A. Le cadre institutionnel

1. POURQUOI RÉFORMER LE STATUT JURIDIQUE DU STATIONNEMENT DE VOIRIE ?

Tous les pays d'Europe ont éprouvé à un moment donné la nécessité d'organiser le cadre juridique dans lequel s'inscrit la gestion de leur stationnement sur voirie. En règle générale, c'est la pression de la demande de stationnement qui conduit la collectivité à une prise de conscience du problème juridique.

Dans la plupart des cas, les premiers temps de la gestion du stationnement payant sur voirie se déroulent dans un cadre juridique inadapté. Les juridictions nationales se contentent d'étendre au stationnement des véhicules privés un droit déjà bien maîtrisé. On tente d'adapter le droit à la situation nouvelle qui découle de l'institution du stationnement payant sur voirie. Certains pays incluent ainsi l'organisation du stationnement dans le champ des pouvoirs de police (Royaume-Uni, Pays-Bas, Belgique), d'autres la place dans la réglementation des services publics (Espagne, Portugal) ou dans celle de la domanialité publique (Norvège).

Au fil du temps, les cadres existants se sont souvent avérés insuffisants et une réforme s'est imposée. Les motifs immédiats conduisant à une telle décision sont variables.

Les deux principaux motifs invoqués sont la surcharge des institutions existantes, principalement de la police, et la nécessité de faire face à l'accroissement exponentiel du parc automobile qui nécessite une discipline rigoureuse pour éviter l'envahissement anarchique de l'espace public. Le désordre constaté s'accompagne d'un taux de respect de la réglementation exceptionnellement bas.

Au Royaume-Uni et en Belgique, c'est la police qui ne parvenait pas à assumer seule l'ensemble du travail nécessaire pour le contrôle du stationnement, tandis qu'en Espagne et aux Pays-Bas, ce sont les juridictions qui se trouvaient surchargées par l'importance du contentieux lié à la surveillance de la voirie.

Derrière cette explication immédiate vient toujours la même cause : dans chaque pays, la nécessité de discipliner et de réguler l'automobile privée est invoquée pour la mise en œuvre d'un nouveau régime juridique. L'accroissement du parc automobile et l'obligatoire gestion d'une pénurie d'espace de stationnement conduisent à choisir un régime aussi efficace que possible. Les cadres juridiques conçus pour gérer la police ou l'utilisation du domaine public ne permettent pas toujours de faire face au phénomène de l'automobile de masse survenant dans l'espace urbain lorsqu'il n'est pas tenu compte des spécificités liées au stationnement lui-même et à sa nature de service public de masse. Le cadre pénal ne permet pas d'adaptation aux problématiques locales et le cadre domanial ne prend pas en compte la dimension servicielle du stationnement payant. Aux Pays-Bas, comme en Norvège, la notion du coût de la

L'organisation du stationnement payant sur voirie en Europe : caractéristiques générales

gestion du stationnement est aussi mise en avant pour justifier la nécessité de mettre en place un nouveau statut juridique permettant d'optimiser les ressources allouées à ce service.

Souvent employé au sujet de l'émergence de ces nouveaux régimes juridiques, le terme de dépénalisation est parfois impropre. Ainsi, en Espagne, le régime juridique qui émerge dans les années 1990 ne se substitue pas à un régime pénal qui ne s'est jamais appliqué à la gestion du stationnement, mais constitue un régime autonome, fabriqué de toutes pièces pour accompagner la mise en place du stationnement payant sur voirie. Il en va de même au Portugal.

Au Royaume-Uni et en Belgique, la dépénalisation a fait basculer la gestion du stationnement sur voirie dans une ère nouvelle.

L'introduction du Decriminalized Parking Enforcement (DPE) au Royaume-Uni : mise en œuvre¹

Certains pays ont choisi depuis longtemps de dépénaliser le stationnement payant sur voirie. C'est le cas du Royaume-Uni qui, en 1991, avec le «Road Traffic Act», a introduit, pour la ville de Londres dans un premier temps, ce qu'on appelle le *decriminalized parking enforcement* : un régime de gestion dépénalisée du stationnement de voirie qui s'est accompagné de la mise en place d'un système civil de verbalisation. Il aura fallu deux ans pour mettre en application la loi.

L'organisation du stationnement payant sur voirie en Europe : caractéristiques générales

Pragmatisme et forte volonté de voir la réforme se mettre en place ont été les maîtres mots dans la préparation de l'application de la loi. Ces deux ans ont en effet été marquées par une forte mobilisation des *boroughs*², autour de Nick Lester, en charge, à l'époque, de la mise en œuvre de la loi et actuellement directeur des services de *London Councils*, l'association des communes londoniennes. Selon lui, la question n'est pas de «savoir qui a été en charge de mettre en application la réforme, mais d'avoir une personne qui prenne la responsabilité de veiller à ce que la loi soit mise en œuvre le plus efficacement possible».

La loi a introduit la création d'un comité du stationnement de Londres, le *Parking Committee for London*, piloté à l'époque par Nick Lester. L'une de ses premières actions a été de constituer un groupe de travail technique restreint, composé de six personnes, chargé de mettre œuvre la loi. Cette mise en œuvre s'est notamment matérialisée par la rédaction d'un code de bonnes pratiques³. Toujours en vigueur aujourd'hui, ce code est constitué de différentes recommandations concrètes concernant : le recrutement et la formation des agents affectés au contrôle, les redevances de stationnement en cas de non-paiement à l'horodateur, le système de vidéosurveillance, l'immobilisation et l'enlèvement des véhicules. Il intègre également l'ensemble du processus de paiement, de contestation, d'appel, de recouvrement de la redevance, etc., avec, en annexe, les formulaires-types pouvant être envoyés à l'automobiliste. Ce document, établi en concertation étroite avec les 33 communes de l'agglomération londonienne, est

1 : Entretien réalisé auprès de Nick Lester, Corporate Director, London Councils, et Nigel Williams, président, Parking Matters, STATIONM.

2 : À Londres, on compte 32 boroughs (arrondissements londoniens) et la «city» de Londres (centre historique).

3 : Code of Practice on Civil Parking and Traffic Enforcement (mars 2011) : <http://www.londoncouncils.gov.uk/policylobbying/transport/parkinginlondon/codeofpracticeoncivilparking.htm>

devenu le document de référence pour la gestion du stationnement, à Londres et plus tard dans l'ensemble du Royaume-Uni. En parallèle, les communes londoniennes ont eu chacune à rédiger un document opérationnel local de mise en application de la réforme, validé par le comité du stationnement. Des séminaires techniques, organisés avec les communes, ont ensuite permis de répondre aux problématiques locales.

Après avoir voté la loi, le gouvernement britannique a, de son côté, laissé l'entière responsabilité à la Ville de Londres de préparer la mise en application de la réforme. Des discussions et des réunions d'information ont eu lieu entre le comité du stationnement et les Ministères de l'Intérieur (s'agissant des nouvelles prérogatives des policiers et la création du Tribunal de recours et d'appel à Londres⁴), du Trésor (pour les questions budgétaires) et des Transports (pour les questions réglementaires).

Bien qu'elles aient eu à faire face à des difficultés liées non seulement à la politique de transport (congestion, pollution, etc.) mais aussi à l'application de la réforme de dépénalisation du stationnement (par exemple, dans la définition des zones de stationnement, la rédaction des contrats avec les potentiels opérateurs privés, etc.), les communes londoniennes auront, durant la période préparatoire, pris en main et assuré l'application de la dépénalisation de la manière la plus pragmatique et la plus efficace possible. Pour preuve, avant la réforme, 1,2 millions de tickets étaient payés par an à l'horodateur,

et après la réforme, ce chiffre est rapidement passé à 4,8 millions.

Pour Nick Lester, « *la communication auprès des organisations représentant les automobilistes, des médias et des élus est absolument cruciale* ». Plusieurs campagnes de communication ont ainsi été réalisées, notamment dans des magazines spécialisés, insistant non pas sur : « *nous allons dépénaliser le stationnement à Londres* », mais plutôt sur : « *les raisons qui expliquent pourquoi il est nécessaire de dépénaliser le stationnement à Londres* ».

2. DES RÉFORMES MISES EN ŒUVRE PAR ÉTAPES SUCCESSIVES

La complexité des problèmes à résoudre, ainsi que l'importance des interactions entre le stationnement et l'ensemble des fonctions urbaines ont toujours compliqué la réforme du régime juridique applicable à la gestion du stationnement de voirie. Dans presque tous les pays, la réforme s'est opérée en plusieurs étapes, l'équilibre s'atteignant par tâtonnements successifs.

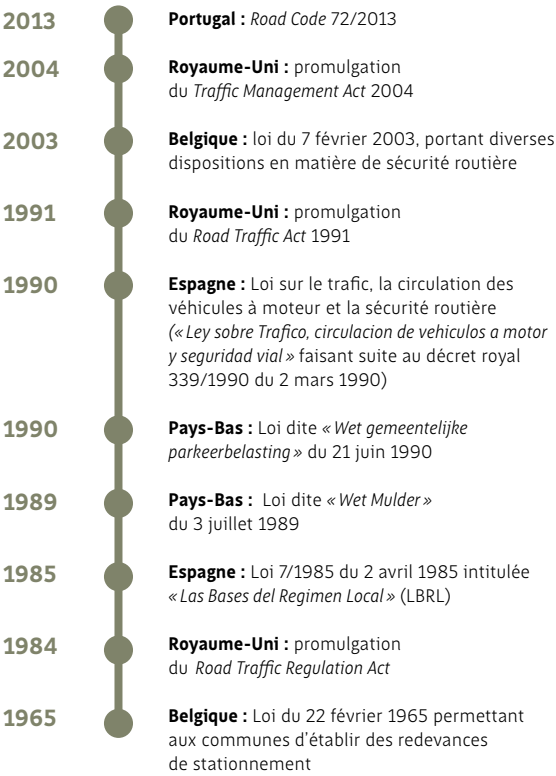
Au Royaume-Uni, une loi de 1984 donne le pouvoir aux collectivités locales de définir elles-mêmes les zones et le nombre de places de stationnement payantes et non payantes. Le *Road Traffic Act* de 1991 introduit le principe de dépénalisation, et toutes les infractions relatives au stationnement sont ainsi dépénalisées. Il ne s'applique obligatoirement qu'aux boroughs et à la City de Londres⁵ et reste facultatif pour les autres villes du pays. Il est complété par le *Traffic Management Act* de 2004 qui

permet d'étendre le champ d'application de la dépénalisation à d'autres activités que le stationnement et rend ses dispositions plus attractives. À ce jour, plus de 80% des villes ont choisi de dépénaliser leur stationnement de voirie (330 collectivités locales sur 426⁶).

Aux Pays-Bas, la loi de juillet 1989 qui dépénalise un certain nombre d'infractions de voirie (hors stationnement payant) doit être complétée, dès juin 1990 par une nouvelle loi qui fixe les contours du stationnement payant dépénalisé.

En Belgique et au Portugal, les pouvoirs publics, conscients des incohérences d'un système qui prévoit un champ d'application trop étroit pour la dépénalisation, se préparent à l'élargir dans un assez proche avenir.

Étapes chronologiques de la décentralisation-dépénalisation du stationnement en Europe



Source : GART-STATIOM, 2014 (données non disponibles pour la Norvège)

4 : Appelé Parking and Traffic Appeals Service (PATAS).

5 : À Londres, on compte 32 boroughs (arrondissements londoniens) et la « city » de Londres (centre historique).

6 : On dénombre 426 collectivités locales au Royaume-Uni, dont 346 en Angleterre, 26 en Irlande du Nord, 32 en Ecosse et 22 aux Pays de Galles.

3. UNE COMPÉTENCE MUNICIPALE DU STATIONNEMENT QUI TEND À ÊTRE MUTUALISÉE À DES ÉCHELLES TERRITORIALES INTERCOMMUNALES OU RÉGIONALES

En règle générale, quel que soit le pays concerné, le stationnement constitue un domaine de compétence des villes. Cette compétence tend aujourd'hui à être transférée vers des échelons plus larges : intercommunalités comme en Espagne, région comme en Belgique pour la Région Bruxelles-Capitale, ou *County Council*⁷, comme au Royaume-Uni. Ce mouvement, s'il ne peut être négligé, ne peut toutefois pas être considéré comme une lame de fond. La ville reste presque partout le niveau de référence pour la gestion du stationnement.

Il convient toutefois de nuancer ce propos en rappelant que les regroupements communaux qui se sont opérés dans toute l'Europe, à l'exception de la France, ont conduit à la création d'unités communales beaucoup plus vastes que ne le sont les villes françaises⁸. La nécessité de traiter certains aspects du stationnement en se regroupant entre villes centres et communes périphériques est moins criante quand ces dernières ont été regroupées depuis longtemps avec leur métropole.

Dans le cas du Royaume-Uni, le regroupement de la compétence stationnement qui s'opère souvent à l'échelle des comtés tient au fait que sa gestion est traditionnellement attachée à celle de la grande voirie. Or cette dernière relève précisément des comtés. Les petites villes qui ne parvenaient pas à équilibrer les comptes de leur stationnement

ont trouvé une source d'économie appréciable dans le fait de confier au comté la gestion de ce service.

La compétence stationnement à l'échelle d'un *County Council* : l'exemple du Dorset⁹

Dorset County Council est l'un des nombreux exemples de prise en main de la compétence de stationnement à l'échelle d'un comté, hors de Londres.

Le *Dorset County Council* dispose de la compétence voirie. Depuis juillet 2002, *Dorset County Council* gère le stationnement dépénalisé, dit « *Civil Parking Enforcement* », pour 5 boroughs et districts : deux boroughs au sein du comté continuent de gérer en propre leur stationnement (*Christchurch Borough Council* et *Weymouth & Portland Borough Council*) alors que *Dorset County Council* est responsable de la gestion du stationnement pour les districts de : *East Dorset*, *North Dorset*, *Purbeck*, *West Dorset* et *Christchurch*. De plus, *Dorset County Council* gère également le stationnement hors voirie pour deux districts et une ville : *North Dorset District Council* (NDDC) *Purbeck District Council* (PDC) et *Wareham Town Council* (WTC).

On fera aussi une place spéciale à la Norvège où la compétence du contrôle du stationnement est confiée à la police nationale¹⁰. Les villes qui le souhaitent peuvent toutefois reprendre la main en demandant à la police de se dessaisir de sa compétence, et l'exercer ou en déléguer la gestion à des entreprises qui peuvent être entièrement privées. Il n'y a donc pas eu besoin de modification juridique pour

7 : Au Royaume-Uni, il existe différentes subdivisions administratives : des comtés non métropolitains (au nombre de 6), des comtés métropolitains (au nombre de 28), des autorités unitaires (au nombre de 49), le Grand Londres (composé des 32 boroughs administrés par un conseil d'arrondissement - London Borough Council - et de la City de Londres). Les comtés non métropolitains, regroupant plusieurs boroughs et districts (ces derniers disposent généralement d'une population d'au minimum 200 000 habitants), sont administrés par des County Council (conseils de comté) : c'est le cas du Dorset County Council.

8 : Alors qu'en France, on compte 36 789 communes (pour 66 millions d'habitants), il en est différemment dans les autres pays de cette étude :

Portugal : 308 communes pour 11 millions d'habitants
Royaume-Uni : 426 communes pour 63 millions d'habitants
Pays-Bas : 431 communes pour 16,7 millions d'habitants
Belgique : 589 communes pour 11,1 millions d'habitants
Italie : 8 101 communes pour 61 millions d'habitants
Espagne : 8 109 communes pour 47 millions d'habitants

permettre à la collectivité de reprendre en main la gestion et le contrôle de son stationnement sur voirie en lieu et place de la police.

Un cas mérite une attention particulière : celui des Pays-Bas. En effet, afin de rendre la gestion du stationnement plus efficace et moins coûteuse pour les villes, une coopération publique à but non lucratif a vu le jour en 2010, ParkeerService U.A., regroupant au total 13 villes des Pays-Bas, dont la ville de Nieuwegein. Auparavant entreprise en charge du stationnement pour la ville d'Amersfoort, cette coopérative est notamment chargée de proposer des produits et services à moindre coût pour les villes membres¹¹.

Un exemple de regroupement « régionalisé » : la région Bruxelles-Capitale

En région Bruxelles-Capitale (superficie de 161,4 km², 1 174 869 habitants), la politique et la gestion du stationnement étaient initialement définies et pilotées de manière autonome par les 19 communes bruxelloises, lesquelles communes sont également gestionnaires de la voirie. Il y avait donc autant de politiques de stationnement que de communes.

Afin d'harmoniser et de coordonner les politiques de stationnement définies à l'échelle des 19 communes bruxelloises, le gouvernement régional bruxellois a décidé de mettre en place une politique unifiée du stationnement avec un plan régional de stationnement et une agence régionale du stationnement sur l'ensemble du territoire de la région Bruxelles-Capitale¹². Dans le cadre de cette volonté d'harmonisation, il devient du ressort de l'Agence régionale du stationnement de définir la politique régionale de stationnement en fixant les tarifs horaires, les zones réglementées, les cartes de dérogation, l'adoption du plan régional de stationnement avec lesquels les plans communaux¹³ doivent être en conformité. Le plan régional, avec ses actions et son opposabilité aux plans communaux de stationnement, s'applique depuis le 1^{er} janvier 2014. Les communes disposaient d'un an pour faire approuver leurs plans communaux de stationnement, cette période incluant la phase de consultation des citoyens. Le Plan Régional de Politique du Stationnement laisse aux

9 : Rapports annuels sur le stationnement de Dorset County Council (DCC)

10 : Il n'existe pas de police municipale en Norvège.

11 : Pour plus de détails sur cette coopérative, se reporter à l'étude de cas de Nieuwegein dans la partie 2 de l'étude.

12 : Suite à l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique de stationnement et création de l'Agence de stationnement de la Région Bruxelles-Capitale.

13 : Suite à la modification de la loi au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale, les communes doivent établir un plan d'action de stationnement qui dresse un état des lieux du stationnement et des mesures à prendre dans le futur.

Communes le soin d'appliquer les principes et les normes fixés à l'échelle régionale, en choisissant ce qui convient au niveau de chaque voie de leur territoire.

De ce fait, les communes adoptent un Plan d'Action Communal de Stationnement comportant les mesures particulières qui seront d'application sur leur territoire. Ces mesures ne concernent pas uniquement la voiture, mais tiennent également compte des besoins spécifiques des vélos, motos, taxis, camions, camionnettes et autocars.

Le Plan d'Action Communal de Stationnement est soumis à une enquête publique de 60 jours lors de laquelle chacun peut prendre connaissance du projet de plan et exprimer ses remarques à la commune. Le plan est ensuite soumis à l'approbation du Conseil Communal, puis du Gouvernement Régional. Le Plan Régional de Politique du Stationnement est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2014. Il est renouvelable tous les 5 ans. Les Plans Communaux sont évalués tous les 2 ans.

Certaines communes bruxelloises, par anticipation dans la mise en œuvre de la régionalisation de la politique de stationnement, ont pris des délibérations communales trois à quatre ans après la promulgation de l'ordonnance du 22 janvier 2009 (exemple de la commune de Saint-Josse-ten-Noode).

Certaines communes, comme Ixelles¹⁴, ont d'ores et déjà approuvé leur plan pour être en conformité avec le plan régional de stationnement. En effet, dès le 1^{er} avril 2014, la commune d'Ixelles a adapté les obligations du plan régional

de politique de stationnement (types de zones, tarifs, catégories de cartes de dérogation) à son plan d'action communal de stationnement (PACS) adopté en septembre de la même année pour correspondre aux obligations d'harmonisation régionale.

Les missions de l'agence régionale du stationnement se concentrent autour de la mise en œuvre opérationnelle de la politique régionale de stationnement et de son suivi, avec la création d'un observatoire régional du stationnement, la création et l'organisation d'un service d'enlèvement des véhicules, l'organisation, la gestion et le contrôle des parkings publics et de transit, l'organisation et la gestion du stationnement dans les parkings privés, ainsi que le développement d'une offre de stationnement pour les vélos et les motos.

Plusieurs objectifs sont recherchés dans cette logique de régionalisation : une harmonisation de la politique de stationnement à l'échelle régionale, une mutualisation des moyens et des coûts, la recherche d'efficacité, et une cohérence avec l'échelon de compétence des transports collectifs.

L'organisation
du stationnement
payant sur voirie
en Europe :
caractéristiques
générales

¹⁴ : Se référer à l'étude de cas de la commune d'Ixelles en deuxième partie de la présente étude.

État de mise en conformité des 19 plans communaux de stationnement avec le plan régional de stationnement de la région Bruxelles-Capitale

Anderlecht	Donnée non disponible
Auderghem	Séance communale du 18 décembre 2014 avec approbation du projet de plan communal de stationnement, en conformité avec le plan régional de politique de stationnement. Projet de plan d'action communal de stationnement du 2 décembre 2014. Une enquête publique a été lancée entre le 5 janvier et le 5 mars 2015, et le projet de plan communal de stationnement est en attente d'approbation par le conseil communal d'Auderghem.
Berchem-Sainte-Agathe	Adoption du nouveau plan d'action communal de stationnement (PACS) en septembre 2014
Bruxelles-ville	Adoption d'un nouveau règlement-redevance le 29 avril 2013 conformément à l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisant de la politique du stationnement et création de l'Agence de stationnement de la région Bruxelles-Capitale
Etterbeek	Adoption en conseil communal du nouveau règlement relatif à la politique communale de stationnement en espace public le 29 avril 2013
Evere	Mise en conformité des redevances de stationnement (à 25€) en conformité avec le plan régional de stationnement
Forest	Délibération en conseil communautaire du 27 mars 2014 pour un nouveau règlement-redevance sur le stationnement des véhicules à moteur sur la voie publique
Ganshoren	Adoption d'un nouveau règlement relatif à la politique communale de stationnement en espace public en conseil communautaire du 18 décembre 2014
Ixelles	Approbation du nouveau plan communal de stationnement en septembre 2014, avec mise en conformité avec le plan régional de politique de stationnement
Jette	Réalisation d'un plan communal de stationnement en conformité avec le plan de stationnement régional de stationnement en 2014
Koekelberg	Approbation du projet de plan d'action communal de stationnement (PACS) en conseil communal du 26 juin 2014 et enquête publique du 25 juillet au 22 septembre 2014, avec mise en conformité du PACS avec le plan régional de politique de stationnement
Molenbeek-Saint-Jean	Plan communal de stationnement en conformité, avec contrôle du stationnement et délivrance des cartes de stationnement par l'Agence régionale du stationnement depuis le 1 ^{er} janvier 2015
Saint-Gilles	Adoption d'un nouveau règlement-redevances de stationnement le 26 juin 2014
Saint-Josse-ten-Noode	Adoption d'un règlement-redevance en conformité avec l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique de stationnement et création de l'Agence régionale de stationnement et l'arrêté du gouvernement de la région Bruxelles-Capitale du 8 juillet 2013 portant le volet réglementaire du plan régional de politique du stationnement (délibération du 23 décembre 2013)
Schaerbeek	Adoption d'un nouveau règlement-redevance en conseil communal du 25 juin 2014
Uccle	Adoption d'un nouveau règlement-redevance de stationnement le 26 juin 2014 en conformité avec le plan régional de politique de stationnement
Watermael-Boitsfort	Adoption du plan d'action communal de stationnement le 16 septembre 2014
Woluwe-Saint-Lambert	Adoption d'un nouveau règlement-redevance sur le stationnement de véhicules à moteur sur la voie publique, en conformité avec le plan régional de politique de stationnement le 16 décembre 2014
Woluwe-Saint-Pierre	Adoption par le conseil communal du projet de plan d'action communal de stationnement, le 16 décembre 2013 (conformément à l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence de stationnement de la région de Bruxelles Capitale). Le projet de plan communal de stationnement a été soumis à enquête publique entre le 16 janvier et le 31 mars 2015, et est en attente d'approbation par le conseil communal.

Source : Recherches effectuées par le GART et STATIONIOM à partir des sites Internet de chaque commune, données au 29/07/2015

4. LA DÉPÉNALISATION : QUEL PÉRIMÈTRE PRIVILÉGIER ?

La question du périmètre dépenalisé est essentielle car elle conditionne le bon fonctionnement de l'ensemble du dispositif. Tous les pays n'ont pas fait le même choix.

Dans certains pays, comme au Royaume-Uni, en Belgique et en France, les infractions au stationnement ont été classées dans le champ pénal lorsqu'il est apparu nécessaire de sanctionner les automobilistes qui ne se pliaient pas à la réglementation. Dans d'autres pays, comme l'Espagne, le Portugal, et les Pays-Bas, le recours au droit pénal n'a pas été envisagé et les infractions à un règlement administratif ont été sanctionnées par des amendes administratives.

Il est vite apparu que le cadre pénal posait un problème d'adaptation aux nécessités locales. L'obligation de sanctionner de manière identique un défaut de paiement en tous points d'un même pays, au nom de l'unité du droit pénal, empêchait de créer une proportionnalité entre le montant du prix de l'heure de stationnement, fixé localement, et le montant de l'amende pénale fixée à l'échelle nationale. Cet écueil n'était pas présent dans les pays adoptant un régime administratif. Le règlement administratif permet de prévoir les règles d'organisation et les sanctions qui leur sont associées.

Dans un service public classique doté d'une dimension commerciale, il est courant que l'organisation, la gestion et la fourniture du service soient confiées à une entité privée ou semi-publique disposant d'un savoir-faire et

d'une compétence technique reconnus. La perception du paiement correspondant à ce service, la constatation de ce paiement et le lancement d'éventuelles poursuites contre un consommateur du service qui ne s'acquitterait pas du prix correspondant à sa consommation sont alors confiés très naturellement à l'entité chargée de la gestion du service. Cette démarche ne pose aucun problème lorsqu'il s'agit de gérer les transports en commun, la distribution d'eau, le chauffage urbain ou un équipement sportif.

La question est plus difficile lorsqu'il s'agit du stationnement payant sur voirie. Elle est rendue complexe par la nature publique de l'espace où se développe le service et par la concurrence qui s'exerce entre la partie payante de cet espace et les parties non payantes mais interdites au stationnement ou réservées à certains types d'usagers. Si l'on admet assez facilement que le contrôle du stationnement payant soit effectué par une entité chargée de la gestion de ce service, peut-on confier à cette même entité le soin de contrôler le bon usage des emplacements réservés au stationnement mais attribués à certains types d'usagers : livraisons, personnes à mobilité réduite, services publics, etc. ? Peut-on aller jusqu'à confier au gestionnaire du stationnement payant la charge de contrôler et réprimer le stationnement interdit ?

A ces deux questions, le Royaume-Uni a donné la réponse la plus large : en procédant par étapes successives, les britanniques ont ouvert à l'opérateur chargé de la gestion du stationnement payant la possibilité de contrôler l'ensemble du stationnement sur l'espace public. Il est intéressant de

L'organisation du stationnement payant sur voirie en Europe : caractéristiques générales

noter que dans le même souci de soulager la police du contrôle d'infractions jugées mineures, le Royaume-Uni permet également de confier à une entité privée le soin de réprimer certains types d'infractions : défaut de vignette, interdiction de tourner, excès de vitesse... On notera à ce sujet que le passage entre des mains privées de certaines fonctions jadis exercées par la police britannique n'a pas posé de problème dans l'opinion publique qui perçoit l'entreprise comme un simple prestataire. En revanche, la volonté des collectivités d'accroître leurs recettes par une application trop rigoureuse de la réglementation fait souvent l'objet de campagnes de presse. Ce point reste aujourd'hui sensible au Royaume-Uni.

Dans le système britannique, une liste des différentes infractions au stationnement faisant l'objet de la dépenalisation a été établie (avec un système de codage¹⁵).

L'élargissement de ce périmètre s'est fait progressivement dans un souci d'efficacité, afin de lutter contre l'effet de report qui avait été constaté dans un premier temps : les automobilistes qui étaient surveillés et sanctionnés lorsqu'ils se garaient sur les emplacements payants avaient rapidement compris qu'ils risquaient beaucoup moins d'être sanctionnés s'ils se garaient à des emplacements interdits dont la surveillance restait confiée à la police qui avait tendance à s'en désintéresser en raison de sa surcharge de travail.

Sur le modèle britannique, les Pays-Bas et la Norvège ont établi un dispositif dans lequel le périmètre dont la surveillance peut être confiée à des agents civils est aussi large

que possible, tandis que l'Espagne limite leur compétence aux emplacements payants et réservés¹⁶. Au Portugal, seuls les emplacements payants peuvent être contrôlés par le personnel des sociétés de stationnement, mais une loi est en cours d'élaboration pour élargir ce périmètre. En Belgique, le périmètre dépenalisé est limité aux zones bleues, au stationnement payant et au stationnement résidentiel. Les emplacements réservés, interdits et dangereux restent contrôlés par la police, mais ce dernier point fait actuellement l'objet d'une réflexion qui devrait aboutir à élargir prochainement le périmètre dépenalisé.

Dans le cas des Pays-Bas, il est intéressant de noter que toutes les infractions au stationnement¹⁷ sont aujourd'hui hors du champ pénal, mais la nature de la sanction émise par la personne chargée du contrôle varie selon qu'il s'agit d'une infraction au stationnement payant ou au stationnement interdit ou réservé. Les infractions au stationnement payant font l'objet d'une sanction pécuniaire dont le montant revient à la collectivité locale. Les infractions au stationnement non payant font l'objet d'une sanction pécuniaire dont le montant revient à un fonds national (CJIB¹⁸).

En résumé, quel que soit le périmètre de la dépenalisation, il faut, pour rendre le système efficace, faciliter le contrôle de tous les types de stationnement et éviter un éparpillement des compétences de contrôle entre des acteurs différents. En France, le choix a été fait de permettre aux agents de stationnement de la collectivité de contrôler le stationnement dépenalisé. L'expérience montre que, dans la plupart des cas, l'instauration de ces corps civils de

L'organisation du stationnement payant sur voirie en Europe : caractéristiques générales

15 : <http://www.britishparking.co.uk/write/Documents/Contribution%20Code%20List%20v6.6.1.pdf>

16 : On parle de stationnement réservé pour désigner les emplacements destinés de manière exclusive à certains types d'usagers : personnes à mobilité réduite, livraisons, services publics, médecins...

17 : Les infractions au stationnement payant n'ont jamais été dans le champ pénal, alors que les autres infractions ont été dépenalisées par la loi dite « Wet Mulder » du 3 juillet 1989.

18 : CJIB : Centraal Justitiel Incassobureau (Ministerie Van Veiligheid en Justitie) : <https://www.cjib.nl/>

contrôle du stationnement est issue du souci de décharger la police d'une tâche qu'elle n'a pas le temps d'effectuer et que, dès lors qu'elle est déchargée du stationnement payant, elle se désintéresse progressivement des autres formes de stationnement, conduisant à des effets de report dommageables à l'ordre public. Parmi les pays que nous avons étudiés, ceux qui ont prévu initialement un périmètre restreint ont été conduits à l'élargir progressivement, ou se préparent à le faire, pour améliorer l'efficacité de leur dispositif. En effet, le Royaume-Uni a, pour sa part, choisi d'élargir le périmètre de dépénalisation et a fini par y intégrer l'ensemble des infractions au stationnement (payant, résident, gênant, dangereux, interdit) alors que d'autres pays, comme la Belgique, ont, pour l'heure conservé un périmètre de dépénalisation restreint mais opté pour un élargissement du périmètre confié aux agents de contrôle pour l'exercice de leur mission : à Ixelles, par exemple, les agents de contrôle ont la possibilité, depuis peu, de contrôler à la fois le stationnement payant (dépénalisé) mais aussi les autres infractions restées dans le champ pénal (l'interdit ou le gênant par exemple).

 : Les différents types de stationnement ayant fait l'objet d'une réforme (pour mémoire, la France a choisi de réformer uniquement le stationnement payant)

Périmètre des infractions au stationnement faisant l'objet de la dépénalisation

	TYPE DE STATIONNEMENT
BELGIQUE ¹⁹	Payant
	Réservé
	Interdit
	Génant / dangereux
ESPAGNE ²⁰	Payant
	Réservé
	Interdit
	Génant / dangereux
NORVÈGE ²¹	Payant
	Réservé
	Interdit
	Génant / dangereux
PAYS-BAS	Payant
	Réservé
	Interdit
	Génant / dangereux
PORTUGAL	Payant
	Réservé
	Interdit
	Génant / dangereux
ROYAUME-UNI	Payant
	Réservé
	Interdit
	Génant / dangereux
FRANCE ²²	Payant
	Réservé
	Interdit
	Génant / dangereux

Source : GART-STATIOM, données au 29/07/2015

19 : En Belgique, la région Bruxelles-Capitale a adopté un cadre juridique différent du reste du pays. Le tableau ci-dessus présente le cadre général, hors Bruxelles-Capitale.
20 : En Espagne, la souplesse d'organisation permet d'envisager plusieurs cas de figures. Le tableau ci-dessus présentant le cas le plus général.

21 : En Norvège, la police cesse d'être compétente lorsque la collectivité établit une zone de stationnement payant. Cette zone est alors entièrement considérée comme dépendant exclusivement de l'autorité qui l'a établie.

22 : Le décret du 8 juillet 2015 crée un nouveau type de stationnement, le stationnement « très gênant », qui est sanctionné par une amende de 4^e classe : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DP_-_Decret_PAMA_-_08-07-15.pdf

5. STATIONNEMENT ET TRANSPORTS COLLECTIFS : QUELS LIENS ?

Si tous les pays s'accordent à reconnaître l'influence d'une politique de stationnement sur les choix modaux des déplacements urbains (cf. partie 2), aucun de ceux que nous avons étudiés n'a été jusqu'à subordonner la gestion du stationnement aux transports collectifs ou à intégrer les deux services dans une même entité englobant l'ensemble de la mobilité.

Par ailleurs, aucun des pays consultés, contrairement à la France, ne mentionne les transports collectifs parmi les motifs ayant conduit à réorganiser ou à dépénaliser le stationnement payant sur voirie.

On pourrait penser que les pays dans lesquels la compétence du stationnement est passée de la ville à un autre échelon ont suivi cette démarche pour faire coïncider la compétence stationnement avec celle des transports publics, mais cela ne semble être vrai que pour la Région Bruxelles-Capitale en Belgique, où cette réforme peine toutefois à entrer en vigueur.

En Espagne, les compétences stationnement et mobilité ne sont pas entre les mêmes mains, le stationnement étant géré par la ville, et la mobilité par les aires métropolitaines (exemple de Barcelone). En revanche, il apparaît clairement dans les documents de planification et de mobilité (à Barcelone, il s'agit du plan de mobilité urbaine durable) que les objectifs en matière de stationnement coïncident avec

ceux de la mobilité, le stationnement étant décrit comme un outil contribuant à la mobilité et au report modal²³.

Au Royaume-Uni, le transfert de la compétence stationnement des villes vers les *County Councils* résulte du fait que ces derniers disposent de la compétence voirie dont le stationnement est considéré comme l'un des accessoires.

En réalité, le principal sujet de complémentarité reconnu dans plusieurs pays entre le stationnement et les transports collectifs se situe dans l'usage des recettes excédentaires du stationnement sur voirie qui sont parfois fléchées vers le financement des transports collectifs (tableau 3 p. 36). C'est notamment le cas d'une partie des recettes de stationnement aux Pays-Bas qui doivent être consacrées à l'amélioration de la mobilité. En Norvège, la loi imposait une affectation de certaines recettes d'amendes en faveur des mesures d'amélioration de la mobilité, mais cette mesure a été supprimée pour laisser une entière latitude aux collectivités d'affecter leurs recettes comme elles le souhaitent.

L'organisation du stationnement payant sur voirie en Europe : caractéristiques générales

23 : Pour plus de précisions, se reporter à l'étude de cas sur Barcelone en partie 2.

B. L'organisation financière, contractuelle et juridique du stationnement

1. LES CARACTÉRISTIQUES FINANCIÈRES : LA POLITIQUE TARIFAIRE, L'AFFECTATION DES RECETTES DE STATIONNEMENT

Dans tous les pays étudiés, les tarifs du stationnement sont fixés par l'autorité qui est en charge de la compétence stationnement. L'autorité en question, généralement la ville, définit à la fois le prix de l'heure de stationnement lorsqu'elle est payée spontanément par l'automobiliste à son arrivée, mais aussi le prix de la redevance forfaitaire (Espagne, Portugal) et/ou de la pénalité (Pays-Bas) dont devra s'acquitter l'automobiliste lorsqu'il a été constaté qu'il n'a pas ou insuffisamment payé de manière spontanée (tableau 1 p. 34).

Le montant de la pénalité est parfois encadré. Ainsi, en Espagne il est librement fixé par la ville, mais ne peut excéder un montant de 90 € déterminé par la loi. Aux Pays-Bas, le montant maximal de la pénalité est également encadré. Au Royaume-Uni, deux systèmes de redevances, appelés *penalty charge notices (PCN)*, coexistent :

- à Londres et ses 32 boroughs, les redevances de stationnement sont définies par *London Councils*, approuvées par le Maire de Londres et ratifiées par le secrétaire d'État aux Transports ;
- en dehors de Londres, le montant des redevances de stationnement reste du ressort du gouvernement.

Des forfaits élevés et fixés nationalement au Royaume-Uni

Avec l'introduction de la dépénalisation, une distinction a été faite entre le montant du forfait appliqué à l'intérieur de Londres et ses boroughs (100 £ jusqu'en 2007) et à l'extérieur de Londres (60 £ jusqu'en 2007).

En 2007, le législateur a souhaité introduire un système plus « juste » à l'encontre des automobilistes en définissant deux niveaux de redevance :

- un niveau élevé de redevance : 130 £ pour Londres et ses 32 boroughs ; 70 £ pour le reste du pays, s'appliquant pour le stationnement interdit ;
- un niveau plus faible de redevance : 80 £ pour Londres et ses 32 boroughs ; 50 £ pour le reste du pays, s'appliquant au stationnement autorisé, généralement payant, par exemple pour non-paiement à l'horodateur.

L'automobiliste a la possibilité de bénéficier d'une ristourne de 50% en cas de paiement sous 14 jours.

L'organisation du stationnement payant sur voirie en Europe : caractéristiques générales

L'organisation du stationnement payant sur voirie en Europe : caractéristiques générales

Montant des redevances de stationnement (PCN) au Royaume-Uni en 2014

		Avant 2007-2008	Depuis 2007-2008	
		Tarifs PCN plein	Tarif PCN plein	Ristourne de 50%
À LONDRES ET LES 32 BOROUGHES	Niveau élevé de sanction	100 £ (128,11 €)	130 £ (163,50 €)	65 £ (81,75 €)
	Niveau faible de sanction		80 £ (100,60 €)	40 £ (50,30 €)
HORS DE LONDRES	Niveau élevé de sanction	60 £ (76,86 €)	70 £ (89,40 €)	35 £ (44,70 €)
	Niveau faible de sanction		50 £ (63,85 €)	25 £ (31,90 €)

Source : GART-STATIONM, 2014

L'affectation des recettes du stationnement fait l'objet de variables complexes (tableau 3). Si la règle générale est que les recettes spontanées soient perçues par l'autorité qui a la compétence stationnement, ou par son délégataire lorsque celui-ci est contractuellement l'attributaire de ces recettes, il en va souvent autrement de la recette issue du contrôle du stationnement (produit des redevances ou des pénalités).

de stationnement (fourniture et entretien des installations pour le stationnement), puis en matière d'entretien des routes et de la voirie, mais aussi de services de transport de voyageurs, notamment pour le financement de titres de transport pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées afin de les inciter à l'usage des transports en commun.

Les règles d'affectation des recettes de stationnement au Royaume-Uni

Au Royaume-Uni, l'affectation des recettes de stationnement est encadrée très précisément par le *Road Traffic Regulation Act* de 1984 (section 55) : tout excédent sert en premier lieu à améliorer les actions en matière

De plus, les autorités locales sont tenues de déclarer les revenus venant du stationnement sur voirie et hors voirie (*Traffic Management Act* de 2004). Les *boroughs* et les *County Councils* en charge de la politique de stationnement doivent ainsi être complètement transparents sur les recettes produites ainsi que les coûts afférents. Ils doivent notamment produire des rapports comprenant des indicateurs destinés à rendre compte de

l'affectation du surplus de recettes, des dépenses réalisées, des revenus générés, ainsi que différentes données sur le respect des règles de stationnement, le nombre de *penalties charge notices (PCN)* émises et annulées par la collectivité, le nombre d'appels devant la juridiction en charge des contestations des automobilistes...

En Espagne, le contrôle peut aboutir à deux types de recettes si l'automobiliste revient vers son véhicule dans un délai très bref après avoir été contrôlé, il peut, sous certaines conditions qui sont fixées localement et qui diffèrent selon les villes, s'acquitter immédiatement d'une somme forfaitaire d'un montant assez modeste (appelée *denuncia*), le plus souvent inférieur à 10 €. Il paye généralement cette somme à l'horodateur, parfois par téléphone ou dans un bureau de ville. Le montant dont il s'acquitte est alors assimilé à une recette de stationnement, perçue par la ville et versée au budget général de la commune. S'il n'a pas pu ou pas voulu s'acquitter du paiement forfaitaire, l'automobiliste devient alors redevable d'une redevance administrative (90 € maximum, réduite de 50 % lorsqu'elle est payée sous un délai fixé par la ville). Cette somme revient à la ville (tableau 2 p. 35) mais son usage n'est pas entièrement libre (tableau 3 p. 36).

De ce fait, en Espagne, ce système incitatif reposant sur une possibilité de post-paiement avec des montants faibles (par exemple, 6 € à Barcelone, 9 € à Madrid) permet à l'automobiliste de ne pas être trop fortement mis à contribution, à l'inverse du système britannique. Le niveau des redevances est variable :

- si l'automobiliste ne s'est acquitté d'aucun paiement spontané lors de son arrivée, il ne peut pas racheter la *denuncia* dont il a fait l'objet. Il doit donc s'acquitter d'une redevance forfaitaire d'un montant de 90 € ;
- si l'automobiliste s'est bien acquitté d'un paiement spontané lors de son arrivée, mais qu'il a dépassé le temps de stationnement autorisé par son paiement, il peut racheter sa *denuncia* en s'acquittant dans un délai très bref d'un montant forfaitaire minoré dont le montant varie suivant les villes.

Le système de redevance minorée (*denuncia*) à Barcelone

Si l'automobiliste a reçu une *denuncia*, il a la possibilité de l'annuler en payant 6 € à l'horodateur dans un temps limité. Cette ristourne est valable dans un délai égal au double du temps déjà payé par l'automobiliste : l'automobiliste qui aura payé 1,25 €, soit ½ heure de stationnement pourra racheter sa *denuncia* dans un délai d'une heure après la constatation de son défaut de paiement. Au-delà, il sera redevable de l'amende forfaitaire de 90 €.

Cette situation est donc valable uniquement dans le cas où l'automobiliste a effectué un paiement spontané à l'horodateur, lors de son arrivée. La législation espagnole donne ainsi une chance aux contrevenants qui ont dépassé leur temps de stationnement.

Dans le cas où l'automobiliste n'a pas payé à l'horodateur lors de son arrivée, la redevance de 90 euros doit être réglée dans les 90 jours. Elle est limitée à 45 euros en cas de paiement sous 20 jours.

L'organisation du stationnement payant sur voirie en Europe : caractéristiques générales

Pour les infractions dangereuses ou gênantes, qui restent du domaine pénal (par exemple le stationnement en double file) l'automobiliste se voit infliger une amende de 100 €.

Aux Pays-Bas, le tarif du stationnement sur voirie est fixé par la ville qui encaisse la recette payée spontanément (tableaux 1 et 2 pp. 34-35). Les redevances sont de deux types :

- celles qui sont relatives au stationnement payant sont fixées par chaque ville, sous un plafond défini par la loi, le montant est majoré dans chaque ville du prix minimum d'une heure de stationnement ; leur produit est encaissé par les villes ;
- celles qui sont relatives au stationnement réservé, interdit ou dangereux sont fixées par l'État qui en encaisse le produit. Elles sont considérées comme des sanctions administratives et non pénales. De ce fait, elles peuvent être infligées par toute personne chargée du contrôle de la voirie : police, agent de la collectivité ou entreprise privée.

Les redevances de stationnement payant à Amsterdam

Si l'automobiliste a payé un prix insuffisant ou n'a pas payé du tout son stationnement, il se voit infliger une redevance de stationnement, d'un montant fixé par la ville.

En 2014, la redevance est fixée à 55,50 €, majorée d'une heure de stationnement dont le prix varie en fonction de la zone.

24 : Se reporter à l'étude de cas sur Amsterdam en partie 2 de l'étude.

L'organisation du stationnement payant sur voirie en Europe : caractéristiques générales

Par exemple, si l'automobiliste s'est garé en zone rouge à Amsterdam, et n'a pas payé son stationnement, il aura à régler : 55,50 € + 5,00 € = 60,50 €²⁴.

Au Portugal, le montant des redevances forfaitaires relatives au stationnement payant est fixé par la ville qui les encaisse comme des recettes de stationnement. Les infractions au stationnement payant ne peuvent pas être constatées par la police, mais seulement par un agent de l'entité qui gère le stationnement payant. Les infractions qui ne sont pas relatives au stationnement payant ne peuvent être constatées que par la police locale ou nationale et font l'objet d'amendes dont le montant est fixé par l'État. Lorsqu'elles sont constatées par la police locale, le montant de l'amende est réparti entre la Ville (55 %), l'État (35 %) et l'Autorité Nationale de Sécurité Routière (10%). Lorsque l'infraction est constatée par la police nationale, le montant de l'amende est réparti entre l'État (40 %), la police (30 %) et l'Autorité Nationale de Sécurité Routière (30%).

Répartition des redevances constatées par la police nationale et la police locale au Portugal

Au Portugal, les amendes constatées par la police nationale ont été en 2013, de 789 000 (tableau page suivante).

En comparaison, une entreprise privée disposant de 110 agents en charge du contrôle du stationnement a émis, sur la même période, 1 200 000 redevances de post-paiement (pour 10 villes portugaises).

Ainsi, selon Caetano Dias, directeur du développement, Empark Portugal, ces données montrent que la probabilité pour un automobiliste d’être sanctionné lorsqu’il stationne illégalement en dehors des zones de stationnement payant est faible, voire très faible, notamment en raison de l’inefficacité de la police, débordée par d’autres tâches.

Amendes de stationnement au Portugal en 2013

ENTITÉ DE CONTRÔLE	Nombre d’amendes, ensemble du pays
PSP (Police Nationale – dans les zones urbaines) – ensemble des amendes pour tout type de contravention	397 000
GNR (Garde Nationale, hors des zones urbaines) – ensemble des amendes pour tout type de contravention	392 000
Entreprises et police locale – amendes de stationnement uniquement	263 000

Source : Données fournies par Empark Portugal, questionnaire GART-STATIONM, 2014

Au Royaume-Uni, les autorités en charge de la compétence stationnement fixent le tarif applicable au stationnement sur voirie. Les tarifs de stationnement sont relativement élevés, surtout à Londres, en comparaison des pratiques tarifaires constatées dans d’autres villes en Europe : par exemple, dans le quartier de la City de Londres, il faut déboursier 4 £ pour une heure de stationnement, soit plus de 5 €.

Le montant des amendes perçues pour tous les types d’infractions au stationnement est fixé entre 80 et 130 £ à Londres et entre 50 et 70 £ pour les autres villes du Royaume-Uni. Elles sont perçues par les autorités en charge de la compétence stationnement et minorées, de 50 %, en cas de paiement rapide (sous 14 jours). Elles sont fortement majorées en cas de non-paiement. Ce dispositif permet d’obtenir un taux de paiement spontané extrêmement élevé, mais s’accompagne également d’un taux de contestation très important.

En Norvège, le tarif du stationnement de voirie est fixé et recouvré par la ville. Le montant des amendes est fixé par l’État mais recouvré par la ville (tableau 1 p. 34).

En Belgique, le tarif du stationnement est fixé et recouvré par l’autorité qui dispose de la compétence stationnement. Les infractions concernant le stationnement dépénalisé (payant, résidentiel et zone bleue) font l’objet d’amendes administratives dont le montant est fixé et recouvré par la ville ou par la région Bruxelles-Capitale à Bruxelles. Les infractions concernant le stationnement non dépénalisé (interdit et dangereux) sont sanctionnées par une amende pénale dont le montant, fixé par la loi, est encaissé par l’État et reversé pour partie à la police locale (tableau 1 p. 34).

Répartition des recettes de stationnement entre les communes bruxelloises et la région Bruxelles-Capitale et une redevance de stationnement régionalisée

Le cas de la région Bruxelles-Capitale est un cas particulier en Belgique : 80% des voiries sont communales (1 400 km), sous la compétence et la propriété des communes. Les 20% restants sont des voiries régionales (350 km), sous la compétence directe et la propriété de la région Bruxelles-Capitale. Comme la région et les communes sont compétentes en matière de stationnement sur voirie, cette répartition entre les voiries communales et les voiries régionales a servi de base de négociation dans la répartition des recettes de stationnement entre les 19 communes et la région. De fortes négociations ont été menées et ont abouti à une répartition de 85% des recettes de stationnements dépénalisés pour les communes et de 15% pour l’Agence régionale du stationnement.

Par ailleurs, depuis la mise en place de l’Agence régionale du stationnement et de l’approbation du plan régional du stationnement, la redevance forfaitaire est la même pour toutes les zones des 19 communes de la région. Cette disposition a été prise par souci de simplicité tarifaire et de lisibilité par l’ensemble des Bruxellois : un prix à la demi-journée de 25 € s’applique en cas d’absence ou d’insuffisance de paiement du stationnement.

En règle générale, à l’exception des Pays-Bas, il n’existe aucun lien entre le prix de l’heure de stationnement et le montant de la pénalité ou de la redevance forfaitaire

(tableau 4 p. 37). Dans les pays dans lesquels la redevance ou la pénalité est fixée par la même autorité que celle qui fixe le prix horaire, le lien entre redevance et prix horaire est étudié de manière à optimiser l’efficacité du dispositif. Toutefois, cette optimisation peut se traduire par des pratiques très différentes selon que l’autorité qui en a la charge choisit d’instaurer une sanction lourde pour inciter à un paiement spontané (Belgique) ou une sanction légère éventuellement suivie d’une sanction lourde (Espagne).

De tous les pays ayant fait l’objet de la présente étude, seuls le Portugal et la Norvège ont fait le choix d’assujettir les recettes du stationnement à la TVA (tableau 5 p. 37). Dans le cas du Portugal, cet assujettissement concerne à la fois la recette spontanée et la recette forfaitaire. Dans celui de la Norvège, seule la recette spontanée est assujettie à la TVA, les amendes leur échappant (tableau 5 p. 37).

Ainsi, au regard du dispositif en place au Portugal, les règles communautaires ne semblent pas interdire la soumission des redevances de stationnement à la TVA.

L’organisation du stationnement payant sur voirie en Europe : caractéristiques générales

Tableau 1 : Qui fixe les tarifs de stationnement et le montant des sanctions ou redevances ?

	BELGIQUE	ESPAGNE	NORVÈGE	PAYS-BAS	PORTUGAL	ROYAUME-UNI	FRANCE
TARIFS	Région Bruxelles-Capitale : les communes, en conformité avec le plan régional de stationnement	Les villes au travers des ordonnances fiscales de stationnement	Les villes	Les villes	Les villes	À Londres, la City et les boroughs	Les communes ou les autorités organisatrices de la mobilité.
	Régions Wallonie & Flandre : les communes					Hors de Londres, le détenteur de la « highway authority » : ville ou <i>county council</i>	
SANCTIONS OU REDEVANCES	Région Bruxelles-Capitale : la région, en conformité avec le plan régional de stationnement	Redevance minorée : la ville	L'État	Redevances issues du stationnement payant : les villes, avec un plafond maximal fixé par l'État	Redevances forfaitaires de stationnement : la ville	À Londres : <i>London Councils</i> pour ses routes, et par <i>Transport for London</i> pour ses routes ²⁵ .	Les communes ou les autorités organisatrices de la mobilité.
	Régions Wallonie & Flandre : les communes	Redevance majorée : les villes, avec un plafond maximal fixé par l'État (90 €)		Amendes du stationnement interdit : fixation par l'État	Amendes pénales : l'État	Hors de Londres, le gouvernement national	

Source : Questionnaire GART-STATIONM, enquête 2014

²⁵ : Dans les deux cas, le maire approuve le barème des sanctions. Le Department of Transport (gouvernement) peut émettre un veto en cas de niveaux excessifs.

Tableau 2 : Qui perçoit les recettes du stationnement sur voirie ?

	BELGIQUE	ESPAGNE	NORVÈGE	PAYS-BAS	PORTUGAL	ROYAUME-UNI	FRANCE
RECETTES SPONTANÉES PERÇUES PAR :	Le gestionnaire du stationnement sur voirie (commune ou son délégataire) Répartition : 15% pour l'Agence régionale de stationnement ; 85% pour les 19 communes	La ville ou le délégataire	Donnée non disponible	La ville	La ville ou le délégataire	L'autorité locale en charge de la compétence stationnement	L'autorité locale en charge de la compétence stationnement.
RECETTES DES SANCTIONS OU REDEVANCES PERÇUES PAR :	Le gestionnaire du stationnement sur voirie (commune ou son délégataire) Répartition : 15% pour l'Agence régionale de stationnement ; 85% pour les 19 communes	Redevance minorée : la ville ou le délégataire	Donnée non disponible	Redevances issues du stationnement payant : la ville	Redevances forfaitaires de stationnement : la ville	L'autorité locale en charge de la compétence stationnement	L'autorité locale en charge de la compétence stationnement.
		Redevance majorée : la ville		Amendes du stationnement interdit : Agence judiciaire et de collecte nationale (CJIB)	Amendes pénales : - émission par la police locale : 55% pour la ville et 35% pour l'État et 10% pour l'Autorité Nationale de Sécurité Routière - émission par la police nationale : 40% pour l'État, 30% pour la police et 30% pour l'Autorité Nationale de Sécurité Nationale		

Source : Questionnaire GART-STATIONM, enquête 2014

Tableau 3 : Règles d'affectation des recettes issues du stationnement sur voirie

	BELGIQUE	ESPAGNE	NORVÈGE	PAYS-BAS	PORTUGAL	ROYAUME-UNI	FRANCE
RECETTES SPONTANÉES	Les 85% revenant aux communes sont fléchés vers leur politique de stationnement	Les recettes servent à couvrir les coûts du stationnement (exploitation et investissement).	Il n'existe de règles d'affectation des recettes de stationnement.	Les recettes de stationnement servent à financer la politique locale de stationnement.	Donnée non disponible	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 fléchir les recettes vers le réseau routier, les transports publics, et la politique transport du maire de Londres.	Les recettes spontanées entrent dans le budget général des collectivités locales, sans fléchage particulier.
	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.						
RECETTES DES SANCTIONS OU REDEVANCES	Les 85% revenant aux communes sont fléchés vers leur politique de stationnement.	Les redevances minorées sont fléchées vers la politique de stationnement.	Donnée non disponible	Donnée non disponible	Donnée non disponible	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 fléchir les recettes vers le réseau routier, les transports publics, et la politique transport du maire de Londres.	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 ».
	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 majorées entrent dans le cadre du budget général des villes, sans fléchage.					

Source : Questionnaire GART-STATIOM, enquête 2014

Tableau 4 : Lien existant entre les tarifs horaires et les redevances forfaitaires ou sanctions

BELGIQUE	ESPAGNE	NORVÈGE	PAYS-BAS	PORTUGAL	ROYAUME-UNI	FRANCE
NON	NON	NON	OUI	NON	NON	OUI
Toutefois, la région Bruxelles-Capitale a fixé la redevance forfaitaire à 25 €, correspondant à 2 fois le tarif horaire d'une demi-journée de stationnement.			Le montant de la redevance est calculé sur la base du coût de fonctionnement + 1 heure de stationnement		Le principe est le suivant : le niveau du tarif est conçu pour éviter que le taux d'occupation de la voirie ne dépasse 85 %. La fixation des redevances (PCN) : leur niveau doit être suffisamment dissuasif pour être efficace.	Article L. 2333-87 du Code Général des Collectivités Territoriales : « le forfait de post-stationnement ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement prévue (...) par le barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur dans la zone considérée. »

Source : Questionnaire GART-STATIOM, enquête 2014

Tableau 5 : Assujettissement à la TVA pour les tarifs de stationnement et les redevances de stationnement

	BELGIQUE	ESPAGNE	NORVÈGE	PAYS-BAS	PORTUGAL	ROYAUME-UNI	FRANCE
Les tarifs de stationnement sont-ils soumis à TVA ?	NON	NON	OUI	NON	OUI	NON	NON
À quel taux ?	-	-	25 %	-	23 %	-	-
Les sanctions et redevances sont-elles soumises à TVA ?	NON	NON	NON	NON	OUI/NON ²⁶	NON	NON
À quel taux ?	-	-	-	-	23 %	-	-

Source : Questionnaire GART-STATIOM, enquête 2014

²⁶ : Les amendes pénales de stationnement (parking penalties) ne sont pas soumises à TVA car il s'agit de pénalités. Par contre, la redevance forfaitaire de stationnement est soumise à TVA. Il s'agit de l'usage de l'espace public et de la récupération d'une dette (et non d'une sanction) inhérente à cet usage.

2. LES CARACTÉRISTIQUES CONTRACTUELLES :
GESTION DIRECTE VERSUS DÉLÉGATION ?

S'il ne fait pas de doute que toutes les missions de gestion du service public du stationnement puissent être exercées dans tous les pays par des agents des collectivités dotées de la compétence stationnement, la question qui est susceptible de se poser est de savoir s'il peut être envisagé d'avoir recours à une entreprise privée ou une société d'économie mixte, pour exercer certaines de ces missions.

Chacun des pays faisant l'objet de la présente étude a mis en place un dispositif permettant de faire effectuer tout ou partie de la gestion et du contrôle du stationnement payant sur voirie par un prestataire extérieur. L'étendue de la mission susceptible d'être confiée à un partenaire externe diffère toutefois suivant les pays, en fonction de la nature juridique des différentes fonctions incluses dans la chaîne de gestion du service. Ainsi, lorsque le contrôle débouche sur une sanction administrative ou pénale, comme en Espagne ou aux Pays-Bas, cette dernière ne peut pas être infligée sans une intervention de la police.

Le choix de déléguer la gestion du service revêt un caractère juridique, mais aussi politique, technique et souvent financier.

Il arrive, comme au Portugal, que la loi incite les collectivités à déléguer la gestion de leur stationnement payant sur voirie. Souvent, le choix de la délégation résulte aussi de la volonté de la collectivité de bénéficier des compétences techniques dont elle ne dispose pas ou qu'elle ne

souhaite pas acquérir par elle-même. Dans de nombreux cas, la collectivité choisit de déléguer pour ne pas avoir à gérer elle-même le corps des agents de contrôle dont les missions sont considérées comme faiblement valorisantes.

Enfin, on ne saurait oublier que la délégation à un tiers extérieur est souvent liée à un impératif financier. En Belgique par exemple, l'usage s'est répandu de déléguer à une même entreprise la création d'un parking et la gestion du stationnement payant sur voirie situé dans la zone d'influence de ce parking. Les déficits de l'un sont alors financés par les excédents structurels de l'autre.

Le Royaume-Uni, pionnier dans le domaine de la délégation, a très largement ouvert le champ des missions susceptibles d'être déléguées, puisqu'il permet à une collectivité de confier à une entreprise privée à la fois la gestion du matériel, des recettes, du contrôle, des sanctions et jusqu'à un certain point du recouvrement des pénalités. En fait, toute la chaîne des missions de gestion du service et de ses suites, à l'exclusion des fonctions juridictionnelles, peut être déléguée.

**Royaume-Uni : gestion externalisée
et objectifs de résultat ?**

Dans les premiers temps de la dépénalisation au Royaume-Uni, les autorités locales ont choisi de contractualiser avec des entreprises sur la base d'objectifs chiffrés, notamment en ce qui concerne le nombre de *penalty charge notices (PCN)* émises dans la journée, créant de fait des comportements à l'objectif de la part des *civil enforcement officers* qui

L'organisation
du stationnement
payant sur voirie
en Europe :
caractéristiques
générales

conduisaient parfois à des tensions dans les relations avec les automobilistes.

Afin de remédier à la situation, l'Association Britannique du Stationnement (*British Parking Association*) a proposé au gouvernement et aux collectivités locales un modèle type de contrat de prestation de service : il n'est ainsi plus possible d'avoir un contrat avec des systèmes d'incitations financières pour l'entreprise privée, notamment dans l'émission du nombre de *penalty charge notices (PCN)*.

Toutes les fonctions ne sont pas nécessairement externalisées par la collectivité : en général, les entreprises privées agissent comme prestataires au nom de la collectivité locale, en particulier pour le contrôle du stationnement sur voirie.

Si les activités de contrôle sont ainsi externalisées, les activités relatives au *back office* ne le sont pas. Différentes fonctions restent ainsi effectuées par la collectivité : la gestion des réponses à l'automobiliste en cas d'appels et de contestations, l'enregistrement du *penalty charge notice* non payé en tant que dette auprès de la cour de justice, l'émission de mandats de la part d'un huissier pour la saisie des biens en cas de sommes non payées...

L'Espagne, qui n'a pas à proprement parler dépénalisé le stationnement mais qui s'est contenté d'organiser la gestion du service public du stationnement payant sur voirie hors du champ pénal, ne permet de déléguer les fonctions de contrôle que dans la mesure où elles concernent des

L'organisation
du stationnement
payant sur voirie
en Europe :
caractéristiques
générales

zones de stationnement payant. A l'intérieur de ces zones, les agents de contrôle sont habilités, par souci de cohérence, à émettre des *denuncias* à l'encontre de l'automobiliste en infraction sur un emplacement interdit ou réservé, aussi bien que sur un emplacement payant. Seul le stationnement dangereux reste du domaine exclusif de la police.

Au Portugal, les agents du délégataire ne peuvent contrôler que le stationnement payant, ce qui réduit l'efficacité du dispositif à un tel point qu'est actuellement étudié un projet de réforme visant à élargir leur compétence. La réforme est destinée à éviter les effets de report des automobilistes qui évitent de se garer aux emplacements payants où ils craignent d'être sanctionnés mais se garent sur les endroits interdits où ils savent que la police ne les contrôlera que très rarement.

En Espagne, comme au Portugal, le contrôle exercé par le délégataire débouche sur l'émission d'un titre, appelé *denuncia* en Espagne et *aviso* au Portugal, qui constate l'absence ou l'insuffisance de paiement et qui invite l'automobiliste à se mettre en règle sous un bref délai en réglant une somme forfaitaire. Cette somme peut être payée entre les mains de l'opérateur. Lorsque l'automobiliste refuse ou omet de s'en acquitter, la mission de l'opérateur de stationnement cesse et l'action publique prend le relais. C'est alors la police qui vérifie la réalité de l'infraction au stationnement payant commise par l'automobiliste en examinant les preuves photographiques apportées par l'agent de surveillance privé et qui envoie au domicile de l'automobiliste une amende administrative (Espagne) ou pénale (Portugal).

En Norvège où le droit commun veut que la surveillance du stationnement soit confiée à la police nationale, la dépénalisation est une possibilité offerte aux villes qui en font la demande. Elle leur permet d'exercer elles-mêmes le contrôle du stationnement payant ou d'en concéder la gestion à une entreprise privée ou semi-publique. Dans ce dernier cas, la mission déléguée est extrêmement large, puisque c'est l'espace public lui-même qui est confié à une entreprise, à charge pour cette dernière d'y délimiter des emplacements payants ou non et d'en assurer l'exploitation à son profit, en contrepartie d'une éventuelle redevance. En cas de non-paiement, l'entreprise poursuit le débiteur comme un simple créancier.

Dans le système belge, comme il a été dit plus haut, seuls le stationnement payant, le stationnement résidentiel et le stationnement gratuit à durée limitée (zone bleue) sont dépénalisés et peuvent donc faire l'objet d'une délégation à un prestataire extérieur. En cas de délégation, la mission déléguée s'arrête au contrôle et, comme aux Pays-Bas, n'inclut pas la collecte des redevances qui sont collectées directement par les collectivités locales.

Il est important de noter que l'une des clés du succès de la gestion d'un service du stationnement payant sur voirie réside dans l'étendue de la mission de contrôle qui peut être confiée à l'entité chargée d'opérer ce service, quel que soit le mode de gestion adopté.

Lorsque le contrôle confié à cette entité ne porte que sur les emplacements payants, les automobilistes se reportent mécaniquement vers les emplacements interdits ou réservés dont la police se désintéresse progressivement.

Le problème a été constaté au Royaume-Uni et en Espagne qui l'ont corrigé en élargissant le champ des missions qui peuvent être déléguées. Il est actuellement constaté en Belgique et au Portugal qui s'apprêtent à le corriger en modifiant le cadre juridique qu'ils jugent imparfait.

L'importance des effectifs affectés au contrôle diffère, à l'échelle nationale, de manière assez importante en fonction des choix effectués par les collectivités. Les rares statistiques disponibles sont souvent assez difficiles à comparer car il n'est pas toujours possible de discerner si les effectifs annoncés incluent ou non une participation de la police au contrôle de tout ou partie du stationnement de voirie. Pour l'étude de ce point, il sera plus pertinent de se reporter aux études de cas réalisées par ville (partie 2).

L'organisation du stationnement payant sur voirie en Europe : caractéristiques générales

Périmètre des missions de contrôle du stationnement

	Type de stationnement	Agents de l'opérateur de stationnement (privé ou public)	Agents de police municipale et/ou nationale
BELGIQUE ²⁷	Payant	X	
	Réservé	X	X
	Interdit	X	X
	Génant / dangereux		X
ESPAGNE ²⁸	Payant	X	
	Réservé	X	
	Interdit	X	X
	Génant / dangereux		X
NORVÈGE ²⁹	Payant	X	X
	Réservé	X	X
	Interdit		X
	Génant / dangereux		X
PAYS-BAS	Payant	X	X
	Réservé	X	X
	Interdit		X
	Génant / dangereux		X
PORTUGAL	Payant	X	X
	Réservé		X
	Interdit		X
	Génant / dangereux		X
ROYAUME-UNI	Payant	X	
	Réservé	X	
	Interdit	X	X
	Génant / dangereux	X	X
FRANCE ³⁰	Payant	X	X
	Réservé		X
	Interdit		X
	Génant / dangereux		X

 : Les types de stationnement ayant fait l'objet d'une réforme

Source : GART-STATIONM, enquête 2014

27 : En Belgique, la région Bruxelles-Capitale a adopté un cadre juridique différent du reste du pays. Le tableau ci-dessus présente le cadre général, hors Bruxelles-Capitale.
28 : En Espagne, la souplesse d'organisation permet d'envisager plusieurs cas de figures. Le tableau ci-dessus présente le cas le plus général.
29 : En Norvège, la police cesse d'être compétente lorsque la collectivité établit une zone de stationnement payant. Cette zone est alors entièrement considérée comme dépendante exclusivement de l'autorité qui l'a établie.

30 : Pour précision, il existe, en France, un troisième corps d'agents de contrôle (Agents de Surveillance de la Voie Publique - ASVP), assermentés, et autorisés à contrôler différents types de stationnement : les articles L.130-4 et R.130-4 du Code de la Route prévoient qu'ils peuvent verbaliser les cas d'arrêts, de stationnement gênants, abusifs ou interdits, à l'exclusion des arrêts ou stationnements dangereux. Le décret du 8 juillet 2015 crée un nouveau type de stationnement, le stationnement « très gênant », qui est sanctionné par une amende de 4^e classe : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DP_-_Decret_PAMA_-_08-07-15.pdf

3. LES CARACTÉRISTIQUES LIÉES À LA VERBALISATION
ET AU CONTRÔLE : TECHNOLOGIE ET CHARGE DE LA PREUVE

a. La technologie

Sans entrer dans une analyse de détail, on notera l'importance des choix technologiques effectués par certaines collectivités pour limiter les coûts d'exploitation en personnel et améliorer la performance du contrôle. La ville d'Amsterdam, en instaurant le contrôle assisté par « *scan car* » a adopté cette logique. Plusieurs villes espagnoles sont sur le point d'en faire autant. Ces choix montrent que l'efficacité technologique s'adapte aussi bien au modèle néerlandais qu'au système espagnol, quant à lui, plus souple.

Le « *scan car* » : un dispositif de contrôle automatisé et efficace

Le contrôle du stationnement sur voirie par véhicules équipés d'un scanner, « *scan car* » ou « *moto scan* », est un procédé qui se répand actuellement à grande vitesse en Europe. Le principe est simple : les automobilistes doivent s'identifier au moment où ils payent leur stationnement lors de leur arrivée sur leur emplacement : identification par saisie du numéro d'immatriculation sur horodateur lors de la délivrance du ticket ou identification effectuée une fois pour toutes par association du numéro d'immatriculation à un identifiant d'appel pour les paiements effectués par l'intermédiaire d'une application mobile.

Le dispositif embarqué lit automatiquement les numéros d'immatriculation des véhicules au stationnement devant lesquels il passe en roulant à une vitesse qui peut aller jusqu'à 40 km/h (par exemple, à Amsterdam). Il effectue en temps réel un recoupement avec le fichier centralisé des paiements reçus par horodateur ou par application mobile. Lorsque le scanner permet de détecter la présence d'un véhicule dont le stationnement n'est pas ou est insuffisamment payé, le dispositif permet soit d'avertir immédiatement, par un message géo-localisé, une équipe mobile qui vient apposer un avis de contravention sur le pare-brise du véhicule en infraction, soit d'envoyer quasi-instantanément un avis de contravention au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation, lorsque le dispositif de contrôle peut être relié en temps réel au fichier national des immatriculations.

Le contrôle par véhicules équipés de scanner permet une considérable économie de coûts de personnel et une importante amélioration de la performance du contrôle. Il permet de contrôler environ 1 500 véhicules par heure contre un maximum de 200 véhicules par heure pour une équipe se déplaçant à pied. Il est fiable à 98 % d'après son promoteur, la société néerlandaise SCANACAR qui annonce que son dispositif a déjà été adopté, sous des formes et pour des missions variables, par les villes de : Amsterdam, Barcelone, Haarlem, Lisbonne, Londres, Madrid, Nimègue, Schiedam, Strasbourg, et Utrecht.

Le contrôle, ne doit pas être dissocié du paiement et de l'information. Les trois fonctions (information, paiement

L'organisation
du stationnement
payant sur voirie
en Europe :
caractéristiques
générales

et contrôle) interagissent en permanence dans le processus de gestion du stationnement sur voirie. Le paiement génère une information qui facilite le contrôle. Lorsque les trois données circulent dans une même chaîne technologique, l'ensemble du processus est fluide. L'intégration des fonctions dépend plus du choix d'un matériel ou d'un système opéré par la collectivité et par son prestataire que de l'environnement juridique. Le degré d'intégration des fonctions est étroitement corrélé à la recherche d'efficacité manifestée par la collectivité organisatrice du service. Aux Pays-Bas, coexistent des systèmes à très haute intégration technologique, comme à Amsterdam, et des systèmes faiblement intégrés, comme dans la plupart des petites villes du pays.

Amsterdam et la gestion du contrôle

L'exemple d'Amsterdam mérite d'être étudié : le paiement s'effectue soit par téléphone mobile soit sur horodateur. Dans les deux cas, il s'accompagne d'une saisie du numéro d'immatriculation et d'une transmission de l'information à une base de données centralisée. Le contrôle est désormais réalisé par une voiture ou un scooter qui circule dans les rues. L'avis de paiement peut être envoyé automatiquement au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation, grâce à une connexion avec le fichier des immatriculations. Le système fonctionne également en cas de stationnement sur un emplacement interdit ou réservé³¹.

En Espagne, le paiement s'effectue sur horodateur ou par téléphone avec saisie du numéro d'immatriculation. Lors du contrôle, l'agent émet un ticket permettant à l'automobiliste, comme nous l'avons vu plus haut, de s'exonérer de la *denuncia* par le paiement, dans un délai bref, d'un forfait peu élevé. Grâce à l'interconnexion entre les systèmes de paiement et de contrôle, dès que le forfait est payé, l'infraction s'efface des fichiers du contrôleur. Chaque jour, les fichiers des numéros d'immatriculation des véhicules qui ont été contrôlés en infraction et qui n'ont pas régularisé leur situation par le paiement rapide d'un forfait sont transmis à l'autorité de police municipale qui vérifie la matérialité de la faute grâce aux preuves (photos) apportées par les contrôleurs et qui envoie à l'automobiliste l'avis de paiement valant commandement de payer. Il convient de noter que le système de contrôle espagnol, qui est très efficace, repose également sur la mise en œuvre de très nombreux agents de contrôle. Pour limiter le coût qui en résulte, plusieurs villes espagnoles, comme Barcelone et Madrid, se sont lancées récemment dans l'achat de véhicules équipés de scanner sur le modèle d'Amsterdam.

Au Royaume-Uni, où les dispositifs de paiement ne s'accompagnent pas toujours d'une saisie du numéro d'immatriculation, les informations transmises par le système de paiement permettent d'agréger les données au niveau d'une zone de stationnement. Chaque horodateur transmet, à un central, une information relative au montant des paiements encaissés au cours de l'heure ou des deux heures écoulées. Le central rapproche cette information d'une moyenne des paiements que ce même horodateur encaisse en temps

L'organisation
du stationnement
payant sur voirie
en Europe :
caractéristiques
générales

31 : Pour plus de précisions, il faut se reporter à l'étude de cas sur Amsterdam (dans la partie 2 de notre étude).

normal au cours de la même période. Si le montant est anormalement faible, une équipe de contrôle est envoyée dans cette zone. Au Royaume-Uni aussi, certains essais ont été faits pour associer au paiement le numéro d'une place de stationnement au lieu de l'immatriculation du véhicule. Ils ont été rapidement abandonnés en raison de leur moindre efficacité lors du contrôle/sanction.

De manière générale, de nombreux dispositifs sont associés à des systèmes de paiement obligeant l'automobiliste à transmettre son numéro d'immatriculation au moment de son paiement. Ces dispositifs permettent un rapprochement immédiat entre le fichier des paiements, celui des véhicules en stationnement obtenu en scannant ou en relevant le numéro des véhicules présents et, éventuellement, le fichier des immatriculations. On peut ainsi sanctionner les automobilistes en infraction avec un très faible risque d'erreur, un gain de temps appréciable, et un moindre coût en personnel³².

b. La charge de la preuve

La question de savoir à qui de l'automobiliste ou de l'agent de contrôle revient la charge de la preuve est importante dans la mesure où elle impacte fortement l'efficacité de la phase contentieuse. Les réponses apportées diffèrent sensiblement suivant les pays.

Aux Pays-Bas et au Portugal, il appartient à l'automobiliste d'apporter la preuve de son paiement si celui-ci est contesté. Dans le cas des Pays-Bas, le contrôle du stationnement payant ne requiert pas la présence d'un agent assermenté mais celui du stationnement interdit l'exige.

32 : Se reporter à l'étude de cas d'Amsterdam en partie 2.

En Espagne, les agents de contrôle peuvent à la fois contrôler le stationnement payant et le stationnement interdit ou réservé situé dans la zone de stationnement réglementé. Pour le stationnement payant, l'agent émet une *denuncia*. Lorsque l'automobiliste rachète sa *denuncia*, il est présumé avoir reconnu son infraction et l'action est éteinte. Il ne peut donc plus contester la sanction dont il a fait l'objet. Lorsque l'automobiliste n'a pas racheté sa *denuncia* dans le délai imparti, l'agent de contrôle transmet l'immatriculation du véhicule à la police qui vérifie la matérialité de l'infraction à l'aide des photos qui lui sont également transmises et émet l'avis de paiement de l'amende administrative (90 €).

Dans le cas du stationnement interdit ou réservé, l'infraction ne peut pas faire l'objet d'un rachat par l'automobiliste. Elle est seulement constatée par l'agent de contrôle qui prend des photos du véhicule pour établir toutes les preuves nécessaires à l'établissement de l'amende. L'agent de contrôle transmet quotidiennement à la police le fichier des infractions qu'il a constatées, preuves à l'appui. L'agent de police assermenté vérifie les preuves et envoie un avis de paiement de l'amende à l'automobiliste.

Dans les autres pays étudiés, la charge de la preuve appartient à l'autorité qui exerce le contrôle. Seul le Portugal assermente les agents des entreprises qui exercent le contrôle. Toutefois, dans presque tous les pays, le contrôle peut être effectué par la police, nationale ou locale. Cette dernière est alors bien-sûr assermentée.

L'organisation du stationnement payant sur voirie en Europe : caractéristiques générales

Dans la plupart des cas et quel que soit le pays, la preuve tend de plus en plus à être apportée par photo géo-localisée. Suivant les pays, cette pratique est plus ou moins répandue. En Espagne où la jurisprudence a été longue à se fixer et s'est montrée très exigeante en matière de production de preuve, les contrôleurs multiplient les

photos. Les dispositifs fortement automatisés, tels que les véhicules équipés de scanners permettent d'accroître les éléments de preuve. La dématérialisation des paiements et l'obligation faite à l'automobiliste de produire lui-même son numéro d'immatriculation lors du paiement conduisent inévitablement à réduire les opportunités de contestation.

À qui revient la charge de la preuve ?

BELGIQUE	ESPAGNE	NORVÈGE	PAYS-BAS	PORTUGAL	ROYAUME-UNI	FRANCE
La commune ou le concessionnaire	L'agent en charge du contrôle ou la police locale	Autorité locale en charge du stationnement ou la police	Pour le stationnement payant : l'automobiliste Pour le stationnement interdit : la police	L'automobiliste	L'autorité locale en charge de la voirie et du stationnement	L'automobiliste

Source : Questionnaire GART-STATIONM, enquête 2014

L'assermentation des agents de contrôle

BELGIQUE	ESPAGNE	NORVÈGE	PAYS-BAS	PORTUGAL	ROYAUME-UNI	FRANCE
NON	NON	NON	NON/OUI	OUI	NON	OUI
	Les agents de contrôle bénéficient de formations spécifiques pour mener à bien leurs missions.	Les agents de la circulation sont des fonctionnaires publics, employés par la municipalité. Pour devenir gardien de la circulation, ils doivent suivre des cours théoriques, et une formation pratique de six mois.	Les agents de contrôle, non assermentés, reçoivent des formations internes relatives aux réglementations de stationnement. Les agents des forces de l'ordre, fonctionnaires et assermentés, sont tenus de maintenir leurs connaissances à jour par des formations spécifiques.	Les agents de contrôle reçoivent une formation spécifique et sont assermentés.	Les Civil Enforcement Officers (CEO) disposent de formations selon un standard et une qualification établis à l'échelle nationale.	Les agents de contrôle sont assermentés devant le Tribunal d'Instance du lieu de leur résidence administrative.

Source : Questionnaire GART-STATIONM, enquête 2014

4. LA CHAÎNE DE CONTESTATION

La chaîne de contestation est assez variable suivant les pays. Le premier degré de contestation s'effectue toujours localement, soit devant l'autorité investie de la compétence stationnement, comme en Espagne ou en Norvège lorsque le contrôle est exercé par la police, soit devant le gestionnaire du service, comme en Norvège et au Royaume-Uni dans les villes dépénalisées. Dans certains pays, la première contestation est suspensive du paiement, comme au Royaume-Uni et au Portugal, dans d'autres elle ne l'est pas, comme aux Pays-Bas ou en Espagne.

Lorsque le premier degré de recours est épuisé, il est toujours possible de faire appel de sa décision de rejet. Cet appel est porté devant une instance juridictionnelle, parfois spécialisée comme au Royaume-Uni, mais aussi souvent devant les juridictions civiles ordinaires, comme en Espagne et au Portugal. Une mention particulière doit être faite de la Norvège où, dans les villes dépénalisées, l'appel peut être fait, après une première contestation, devant une commission nationale du stationnement, avant d'arriver en troisième et dernière instance devant les tribunaux.

Il est intéressant de noter que le nombre de contestations est très faible en Espagne où il est possible de se libérer de toute poursuite moyennant le paiement d'une redevance forfaitaire d'un faible montant. A l'opposé de l'échelle, la contestation est très forte au Royaume-Uni où le montant de la sanction est très élevé. Les britanniques obtiennent toutefois un bon taux de paiement grâce à l'introduction

de frais de justice portés à la charge du contestataire à chaque degré d'appel, qui alourdissent considérablement le montant à payer et qui dissuadent le plus souvent l'automobiliste de tenter des recours par simple volonté dilatoire.

Les représentants des différents pays étudiés s'accordent à dire qu'il est nécessaire de mettre en place des dispositifs permettant d'éviter les recours abusifs ou dilatoires car ils fragilisent l'édifice et créent un contentieux de masse très difficile à gérer. La solidité des preuves demandées au personnel de contrôle et l'aspect non suspensif des recours, voire leur coût, comme en Norvège et au Royaume-Uni, ont un effet fortement dissuasif sur la multiplication des recours non sérieux.

Les britanniques considèrent que l'existence d'une instance nationale de recours, capable d'unifier la jurisprudence, constitue un atout important de leur dispositif.

L'organisation
du stationnement
payant sur voirie
en Europe :
caractéristiques
générales

Un système de contestation efficace
au Royaume-Uni avec la mise en place
de juridictions spécialisées

Avant la dépénalisation, les infractions étaient sanctionnées par la police, au moyen d'amendes à prix forfaitaire ou lors d'un passage devant les tribunaux où le magistrat rendait les jugements, et la juridiction assurait le recouvrement des sommes dues.

Depuis la dépénalisation, l'automobiliste qui souhaite déposer un recours contre une sanction civile (*penalty charge notice*), doit d'abord s'adresser à l'autorité locale qui l'a notifiée.

En cas de rejet de la contestation par l'autorité locale, l'automobiliste a la possibilité de faire appel devant une juridiction civile spécialisée : à l'intérieur de Londres, il s'agit du *Parking and Traffic Appeals Service (PATAS)*, et hors de Londres du *Traffic Penalty Tribunal (TPT)*. Ces deux juridictions sont composées d'avocats qui pour la plupart, travaillent à mi-temps pour le tribunal, et sont spécialisés dans le domaine du stationnement. Ils examinent les éléments soumis dans le dossier d'appel, et si l'appelant le souhaite, entendent des témoignages par téléphone ou de vive voix. Ils sont ensuite chargés de statuer sur le bien-fondé de l'appel.

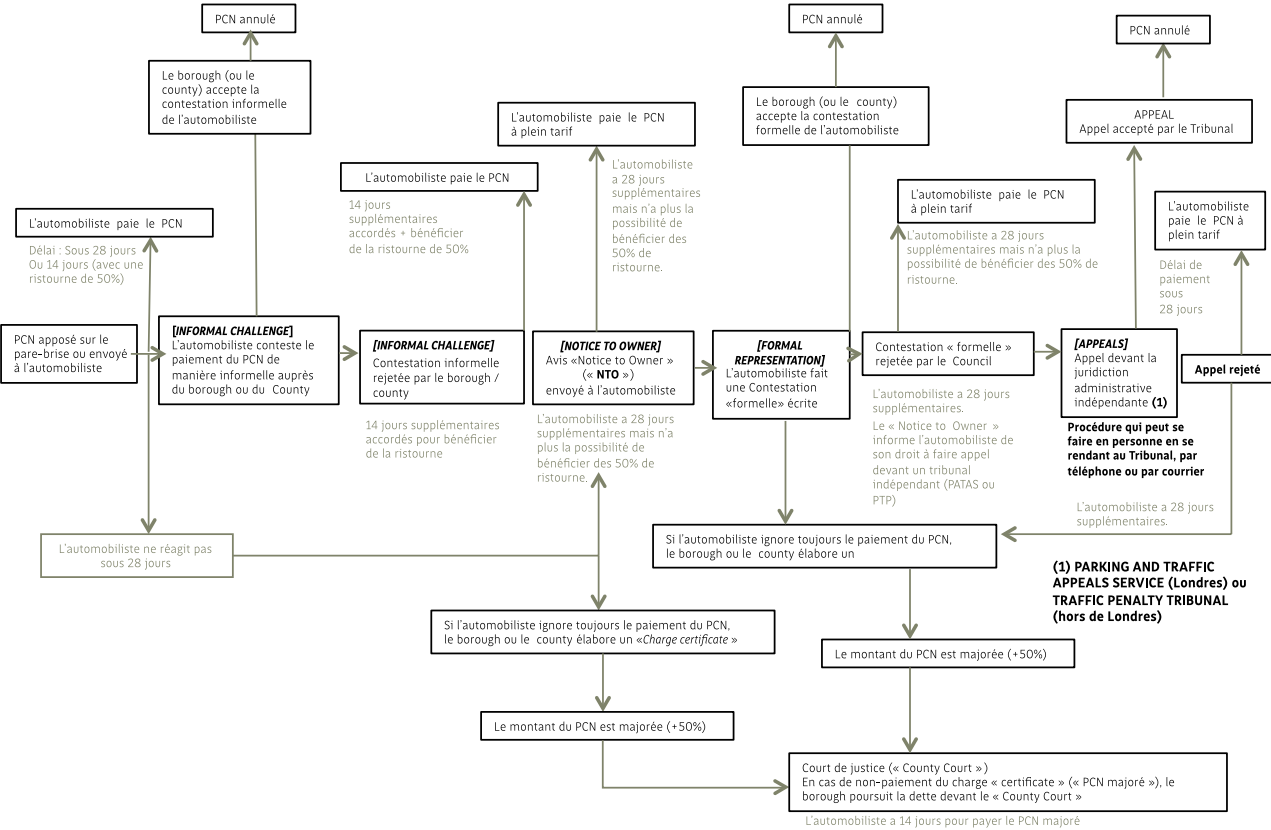
Soit la juridiction accepte l'appel et le PCN est définitivement annulé, soit il le rejette : l'automobiliste doit alors payer l'intégralité du PCN. En cas de non-paiement à ce stade, l'autorité locale charge le PCN d'une majoration de 50%, puis, en cas de nouveau non-paiement, procède au recouvrement forcé, très simplement, en tant que créance impayée, avec une nouvelle majoration supplémentaire (voir schéma ci-après).

Toutes les procédures sont gérées au sein de la juridiction civile, tant celles qui font l'objet d'une audience à la demande de l'automobiliste, que celles où les décisions sont rendues sur la seule base des éléments écrits fournis par l'automobiliste et la commune. Les règles de procédure laissent volontairement assez de marge de manœuvre pour une grande flexibilité et simplicité.

Les procédures d'appel sont intégrées dans un système de gestion informatique. Les plaignants et les collectivités locales peuvent soumettre les éléments par voie dématérialisée. Moins d'1% des *penalties charge notices* sont finalement renvoyés devant le PATAS ou le TPT.

L'organisation
du stationnement
payant sur voirie
en Europe :
caractéristiques
générales

Processus de contestation et de contentieux au Royaume-Uni pour le paiement d’une redevance de stationnement (« Penalty Charge Notice »)



Source : The parking Penalty Enforcement Process : www.patrol-uk.info/patrol/info/4/pay_it_or_challenge_it

5. LES PROCÉDURES D'ACCÈS AU FICHIER DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES

L'accès au fichier des immatriculations constitue la clé des poursuites et mises en recouvrement forcées des sommes dues au titre du stationnement payant ou des infractions au stationnement.

Tous les cas de figure se rencontrent, depuis le cas de la Norvège, le plus ouvert, où tous les acteurs du stationnement ont un libre accès au fichier des immatriculations, jusqu'à celui des Pays-Bas où le fichier n'est accessible qu'à

certains fonctionnaires assermentés, après décision de justice. Au Royaume-Uni, le fichier est accessible aux autorités organisatrices du stationnement et à leurs délégataires, mais dans des conditions très encadrées. La consultation est payante. En Espagne, les villes ont accès au fichier sans restrictions et leurs délégataires privés peuvent le consulter mais avec des conditions d'utilisation très restrictives. Au Portugal, l'accès du fichier est ouvert à tous les acteurs du stationnement, privés ou publics, mais il est payant. En Belgique, les villes et leurs délégataires peuvent avoir accès au fichier des immatriculations depuis 2008.

Procédures d'accès au fichier des immatriculations de véhicules

BELGIQUE	ESPAGNE	NORVÈGE	PAYS-BAS	PORTUGAL	ROYAUME-UNI	FRANCE
L'accès au répertoire matricule de la DIV par les communes et les concessionnaires privés est possible. Ils doivent y être autorisés par la Commission pour la Protection de la Vie Privée ³³ .	Seules les municipalités et la DGT (Direction Générale de Gestion du Trafic qui dépend du Ministère de l'Intérieur) peuvent accéder aux fichiers des immatriculations. Les entreprises concessionnaires peuvent seulement consulter la base de données (sans possibilité d'extractions).	Tout le monde peut avoir accès au Registre d'immatriculation des véhicules.	Seuls des fonctionnaires habilités peuvent accéder à la base de données. Cette habilitation est donnée dans un cadre strict (sous le contrôle du Ministère de la Justice).	Toute autorité locale privée ou publique, peut être autorisée à consulter le fichier des immatriculations. Sa consultation est payante.	Les autorités en charge de la voirie et du stationnement peuvent accéder aux données des véhicules des automobilistes auprès de la DVLA (base de données nationale britannique), moyennant le paiement de 20 pounds ³⁴ (par consultation). Elles doivent répondre aux exigences de la DVLA en matière de sécurité et confidentialité des données et justifier par écrit auprès de la DVLA qu'elles demandent bien les données dans le cadre strict de la loi.	Accès défini dans le cadre du Code de la Route ³⁵

Source : Questionnaire GART-STATIONM, enquête 2014

33 : Loi du 8 décembre 1992, relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, article 36 bis, Moniteur Belge du 18 mars 1993.

34 : Les demandes de consultation des collectivités locales sont faites de manière électronique par le biais d'un fournisseur de services informatiques.

35 : Article L330-2 du Code de la Route : <http://legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LE-GITEXT000006074228&idArticle=LEGIARTIO00006841197>

C. Les effets induits
de la dépénalisation : efficacité
et difficultés

1. L'EFFICACITÉ FINANCIÈRE

L'organisation du stationnement payant sur voirie hors du cadre pénal, a eu, dans tous les pays étudiés, des effets considérés comme positifs par les différents acteurs que nous avons interrogés (cf. annexes).

Rares sont les pays qui ont, comme la France en 2014, choisi de réformer profondément en une fois l'organisation de leur stationnement payant sur voirie, passant d'un régime pénal à un régime dépénalisé, sans période de mise en œuvre expérimentale sur quelques territoires ni recours au volontariat des collectivités locales.

L'organisation
du stationnement
payant sur voirie
en Europe :
caractéristiques
générales

Au Royaume-Uni, la dépénalisation a été imposée à Londres puis proposée aux autres villes (hors de Londres) sur la base du volontariat. Il n'y a pas eu d'expérimentation mais l'adoption progressive par les villes s'est faite de manière capillaire, chacune constatant progressivement l'efficacité du système mis en place par les autres. Plus de 80% des collectivités locales britanniques (330 collectivités locales sur 426) ont adopté

volontairement le système dépénalisé. En Norvège, 75 communes sur 275 ont opté pour un régime dépénalisé³⁶.

Pour cette raison, il n'existe pas d'évaluation ex-post (avant dépénalisation / après dépénalisation) permettant d'apprécier de manière chiffrée l'efficacité d'un stationnement dépénalisé par rapport à celle d'un stationnement organisé dans un cadre pénal. Aucun indicateur disponible ne permet une évaluation de manière homogène entre les différents pays. Seule l'analyse des études de cas permet de rapprocher des exemples comparables (partie 2).

Ainsi, aucun des pays concernés ne semble s'être livré à une véritable étude d'ensemble de l'efficacité économique du mode de gestion de son stationnement. Si l'on s'en tient toutefois au résultat financier, l'exemple de Londres tend à prouver la pertinence du modèle dépénalisé. Selon Nick Lester, directeur des services du *London Councils*, la surveillance du stationnement coûtait 37 millions de £ net par an en 1991, c'est-à-dire avant la dépénalisation, et les recettes spontanées du stationnement sur voirie étaient négligeables. Après la dépénalisation, le coût de la surveillance est à l'équilibre et les recettes nettes perçues (recettes spontanées et redevances de stationnement) par les différents boroughs qui constituent le Grand Londres s'élèvent à environ 200 millions de £ par an.

La performance économique d'un service public ne saurait toutefois se mesurer à ses seuls résultats financiers. Le stationnement constitue à la fois un service public destiné à satisfaire la demande des automobilistes, mais aussi

un service à la collectivité destiné à soutenir une politique de mobilité. Dans ce sens, le taux de respect du stationnement payant³⁷ constitue un indicateur appréciable. Avec un taux de respect supérieur à 80 % dans la plupart des villes, l'Espagne, le Royaume-Uni et les Pays-Bas atteignent un résultat qui peut être considéré comme remarquable.

Par exemple, pour l'ensemble des municipalités londonniennes, le taux de paiement spontané est passé de l'ordre de 35% avant la réforme de dépénalisation à près de 90% depuis la réforme, soit une amélioration de + 150 %.

En Espagne, dans certaines villes, le taux de paiement du stationnement, spontané ou via le forfait de post-stationnement, atteint jusqu'à 90 %. Ceci est dû, en partie, à une redevance élevée (90 € à Madrid et à Barcelone) mais pouvant être réduite de façon importante, comme nous l'avons vu, par un post-paiement rapide et minoré.

Comme le montre le tableau ci-dessous, la réorganisation de la gestion du stationnement sur voirie a permis d'augmenter de façon significative le taux de paiement spontané du stationnement :

Taux de paiement annuel moyen à l'horodateur et des amendes/redevances de stationnement en Belgique, Royaume-Uni et Espagne avant et depuis la réforme

		BELGIQUE		ROYAUME-UNI		ESPAGNE	
		AVANT LA RÉFORME	DEPUIS LA RÉFORME	AVANT LA RÉFORME	DEPUIS LA RÉFORME	AVANT LA RÉFORME ³⁸	DEPUIS LA RÉFORME
Taux de paiement moyen	À L'HORODATEUR	Donnée non disponible	80%*	35 %	85 à 90 %	30 %	90 %
	DES AMENDES/ REDEVANCES	35 à 40 %	70 à 80 %	30 à 35 %	75 %	Donnée non disponible	80 %

*Données moyennes pour la région Bruxelles-Capitale
Source : GART-STATIOM, complétées par des entretiens menés dans les différents pays à l'étude, 2014

En l'absence de données disponibles à l'échelle nationale pour les Pays-Bas, la Norvège et le Portugal, sont ci-après fournies les données de taux de paiement spontané à l'horodateur et des redevances de stationnement des différentes villes étudiées dans la partie 2, à savoir Amsterdam, Oslo et Lisbonne.

36 : Questionnaire GART-STATIOM, enquête 2014.

37 : Il s'agit ici du taux de paiement spontané.

38 : S'agissant précisément de l'Espagne, il ne s'agit pas d'une réforme reposant sur le passage d'un système pénal à un système dépénalisé, 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 annuel moyen à l’horodateur et des amendes/redevances de stationnement à Amsterdam, Oslo et Lisbonne depuis la réforme

		AMSTERDAM		OSLO		LISBONNE	
		AVANT LA RÉFORME	DEPUIS LA RÉFORME	AVANT LA RÉFORME	DEPUIS LA RÉFORME	AVANT LA RÉFORME ³⁹	DEPUIS LA RÉFORME
Taux de paiement moyen	À L'HORODATEUR	Donnée non disponible	85 %	Donnée non disponible	82 %	Donnée non disponible	79 %
	DES AMENDES/ REDEVANCES	Donnée non disponible	90 à 95 %	Donnée non disponible	96 %	Donnée non disponible	35 %

Source : GART-STATIOM, données issues des études de cas, partie 2, 2014

En comparaison, en France, pour l’heure, le taux de paiement spontané est évalué autour de 35% en moyenne, et les amendes de stationnement payant à environ 45%⁴⁰.

Pour mesurer l’efficacité du mode de gestion choisi, il convient de le rapporter aux objectifs poursuivis.

Comme il a été dit plus haut, le principal objectif des pays qui ont réformé la gestion de leur stationnement de voirie était de libérer les forces de police des contraintes liées au contrôle du stationnement payant et de créer un instrument efficace pour discipliner l’usage de la voirie par les automobilistes.

Au Royaume-Uni, Nick Lester note la baisse spectaculaire de la congestion de voirie due au stationnement ir-

régulier et l’accroissement de la disponibilité de places de stationnement sur voirie issus de la dépénalisation⁴¹.

Dans tous les pays, le résultat semble avoir été atteint pour ce qui est d’alléger la charge de travail de la police. Moins spectaculaire semble être la décongestion espérée sur l’engorgement des tribunaux. Seul le Royaume-Uni note un fort raccourcissement du délai de traitement des affaires de stationnement par la justice et l’attribue à l’existence d’un circuit spécialisé de traitement des contentieux du stationnement.

L’efficacité financière de la dépénalisation du stationnement aux Pays-Bas

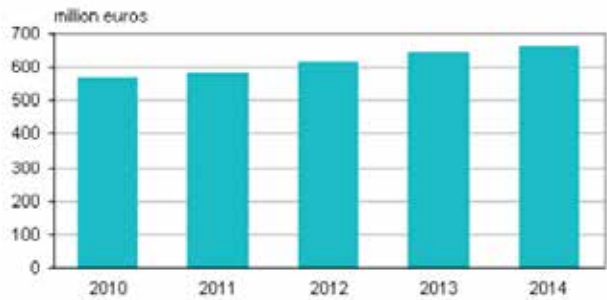
L’Office de statistique néerlandaise (CBS) fait un recensement des recettes de stationnement provenant du stationnement payant (les amendes pour stationnement

interdit collectées par CJIB, l’Agence centrale pour l’encaissement des amendes, n’étant pas comptabilisées).

En 2014, les municipalités néerlandaises ont reçu 660 millions d’euros de recettes de stationnement (15 millions de plus qu’en 2013 et 94 millions de plus qu’en 2010). La ville d’Amsterdam a, à elle seule, collecté 162 millions d’euros pour l’année 2014 (estimations).

Au total, 155 municipalités (sur 431) dans l’ensemble du pays, ont adopté le stationnement payant sur voirie.

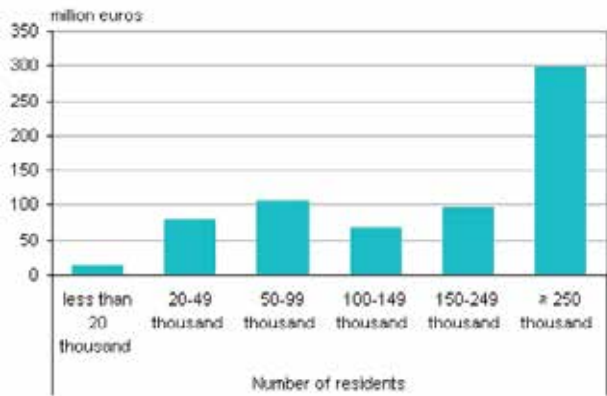
Les recettes totales de stationnement aux Pays-Bas sur la période 2010-2014 (en millions d’euros)



Source: CBS

Comme le montre le graphique ci-après, c’est pour l’essentiel dans les grandes villes des Pays-Bas que les recettes de stationnement sont les plus importantes (en particulier Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht).

Les recettes de stationnement par taille de population aux Pays-Bas (en millions d’euros)



Source: CBS

Source : <http://www.cbs.nl/en-GB/menu/themas/overheid-politiek/publicaties/artikelen/archief/2014/2014-4043-wm.htm>

39 : S’agissant précisément du Portugal, il ne s’agit pas d’une réforme reposant sur le passage d’un système pénal à un système dépénalisé, à l’image de la Grande-Bretagne, mais plutôt d’une modification des modes de contrôle faisant une part plus large au champ privé.

40 : Rapport de Louis Nègre sur la dépénalisation décentralisation du stationnement payant sur voirie, novembre 2011.

41 : Questionnaire GART-STATIOM, enquête 2014.

2. LES DIFFICULTÉS

Les trois principales difficultés rencontrées lors de la réforme du stationnement sur voirie dans les pays étudiés ont été l'étendue des pouvoirs de contrôle confiés aux agents de surveillance du stationnement payant, l'acceptabilité des nouvelles règles par la population et la mise en place de preuves irréfutables lors de la constatation des infractions.

La question de l'étendue des pouvoirs de contrôle a déjà été évoquée plus haut. Partout, le problème est le même : le stationnement est réorganisé pour alléger la charge de la police, et un corps spécialisé est créé, dédié au contrôle du stationnement payant. De ce fait, le stationnement payant est étroitement surveillé, mais comme la police ne se sent plus concernée par le contrôle du stationnement, elle en oublie la surveillance du stationnement réservé, interdit et dangereux. Le résultat est que les automobilistes désertent les emplacements payants sur lesquels ils comprennent vite qu'ils risquent d'être sanctionnés s'ils ne sont pas en règle et se reportent sur les emplacements réservés, interdits et dangereux sur lesquels ils savent que la sanction est plus rare. Pour remédier à cet état de fait dommageable à l'ordre public, plusieurs pays habilitent les corps de contrôle du stationnement payant à étendre leur mission au stationnement réservé, interdit et parfois dangereux. Cette démarche d'extension des pouvoirs de contrôle a déjà été effectuée au Royaume-Uni, aux Pays-Bas et en Espagne. Elle devrait l'être prochainement en Belgique et au Portugal. La dépénalisation et la réorganisation du stationnement payant sur voirie ont initialement pour but le fait de rendre

plus efficaces les mesures d'organisation du stationnement. Cette efficacité, obtenue par la surveillance et la sanction, se heurte parfois à l'incompréhension des automobilistes qui, accoutumés à la tolérance se retrouvent en peu de temps confrontés à la rigueur.

La Belgique et le Royaume-Uni ont ainsi connu une véritable fronde médiatique lorsque l'entrée en vigueur de la dépénalisation s'est accompagnée d'une répression sans nuance. Afin de donner une réponse institutionnelle à ces mécontentements, les deux pays ont adopté des solutions différentes.

Au Royaume-Uni, il a été décidé d'introduire une différence entre la répression du stationnement interdit et celle relative à l'absence ou à l'insuffisance de paiement du stationnement payant.

En Belgique, la région Bruxelles-Capitale a décidé de prendre en main la gestion de l'ensemble du stationnement sur voirie de son territoire et de le gérer en régie alors que les municipalités qui en avaient précédemment la compétence avaient fréquemment recours à des prestataires privés. Il convient toutefois de noter que cette mesure, assez bien accueillie

par les automobilistes qui y ont vu une volonté d'adoucir les pratiques répressives, a été combattue par les communes qui y ont perdu une compétence importante et une partie de la ressource qui lui était liée. A la fronde des automobilistes a ainsi succédé celle des élus qui ont jusqu'à présent empêché l'entrée en vigueur d'une partie du nouveau régime de gestion du stationnement de la région.

L'organisation
du stationnement
payant sur voirie
en Europe :
caractéristiques
générales

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DE LA PARTIE 1 :
QUELS ENSEIGNEMENTS POUR LA FRANCE ?

L'expérience des six pays européens qui ont fait l'objet de la présente étude permet de tirer quelques enseignements utiles au moment où la France s'apprête à mettre en œuvre un régime décentralisé et dépénalisé de gestion de son stationnement payant sur voirie.

• **Le champ d'application du contrôle dépénalisé**

L'une des leçons les plus sûres données par les exemples étudiés est celle de l'étendue des pouvoirs donnés aux corps chargés de contrôler les zones de stationnement payant. Comme nous l'avons vu, tous les pays concernés, à l'exception de la Norvège dont le cas n'est pas assimilable aux autres, ont été conduits à étendre le pouvoir de contrôle de leurs agents aux places réservées et au stationnement interdit ou préparent actuellement cette extension qui est indispensable pour assurer la cohérence du dispositif.

Les exemples espagnol et néerlandais qui permettent d'associer le contrôle exercé par un opérateur privé et la vérification exercée par une autorité de police semblent intéressants dans la mesure où ils évitent une contestation trop importante de la part des automobilistes.

• **Rigueur et efficacité du contrôle**

Les exemples étrangers montrent que deux grandes catégories se dessinent dans l'application des mesures de

contrôle : le contrôle à sanction lourde, souvent dénommé *hard enforcement*, dont les exemples les plus aboutis sont le Royaume-Uni et les Pays-Bas et le contrôle à sanction lourde mais accompagné d'une possibilité de rachat à faible coût, généralement appelé *soft enforcement*, dont l'exemple le plus parfait est l'Espagne.

Il convient de rappeler que ces deux méthodes aboutissent à un même résultat, c'est à dire à un taux de paiement extrêmement élevé.

Dans le premier cas (*hard enforcement*), l'automobiliste qui ne paie pas ou insuffisamment son stationnement se voit infliger une lourde pénalité (80 £ à Londres et 50 £ hors de Londres). La pénalité est minorée de 50 % en cas de paiement rapide. Le taux de paiement spontané est très élevé (85% dans la City de Londres), mais le taux de contestation est aussi très élevé et le poids de la sanction entraîne un fort mécontentement civique, la sanction étant jugée disproportionnée au regard de la gravité de la faute.

Dans le second cas (*soft enforcement*), l'automobiliste qui ne paie pas ou insuffisamment son stationnement se voit sanctionner par une lourde pénalité (90 € à Madrid et Barcelone minorée de 50 % en cas de paiement rapide), mais il peut se racheter par le paiement d'une redevance forfaitaire minorée (9 € à Madrid ou 6 € à Barcelone), à condition de s'en acquitter dans un délai extrêmement bref (maximum quelques heures). Dans certaines villes, la possibilité de rachat par une redevance minorée n'est ouverte qu'aux automobilistes qui ont déjà acquitté un minimum de

L'organisation
du stationnement
payant sur voirie
en Europe :
caractéristiques
générales

42 : Nous n'avons pas pu obtenir la ventilation entre les deux types de taux de paiement.

paiement spontané lors de leur arrivée. Le taux cumulé du paiement spontané et des rachats forfaitaires⁴² est extrêmement élevé (90 % à Madrid). Le dispositif suppose donc soit le déploiement d'un corps de contrôle très fourni (1 contrôleur pour 150 places à Madrid), soit l'utilisation d'un matériel de contrôle très efficace (véhicule équipé de scanner). Le taux de contestation est très bas.

On notera que, pour obtenir ces taux de paiement élevé, il convient de maintenir une sanction lourde, même s'il est possible de s'en libérer dans certains cas par un paiement plus léger. Les sanctions insuffisamment lourdes et surtout ne respectant pas un multiple élevé entre le prix de l'heure et le montant de la sanction ne permettent pas l'obtention d'un taux de paiement satisfaisant, comme le montre l'exemple portugais. Par ailleurs, il est souhaitable, lorsque la pénalité est élevée, d'offrir la possibilité d'une minoration qui la rend plus abordable en cas de paiement rapide. Ce dispositif permet de limiter les risques de rejet civique et d'indignation des automobilistes devant la disproportion entre la faute et sa sanction.

• **L'importance des systèmes d'exploitation**

L'efficacité des différents régimes étudiés repose également sur la qualité des systèmes d'exploitation appliqués à la gestion du stationnement payant. Trois grandes fonctions structurent l'activité du service : le paiement, l'information et le contrôle. Il importe que les trois fonctions s'appuient sur des systèmes compatibles, communicants et interopérables.

En Espagne, le corps de contrôle est équipé d'un matériel qui lui permet en temps réel de savoir si un paiement a été enregistré pour le véhicule dont il lit l'immatriculation. Si le contrôleur émet une sanction, en cas de non-paiement ou d'insuffisance de paiement, le système de contrôle est informé en temps réel d'un éventuel paiement par l'automobiliste du forfait libératoire minoré. Chaque jour, les fichiers d'infractions constatées par le corps de contrôle sont transmis à la police qui met en œuvre les éventuelles poursuites grâce à une parfaite compatibilité des fichiers entre l'exploitant du stationnement et la police.

Dans tous les pays, lorsqu'elle est pratiquée, la saisie du numéro d'immatriculation lors de tout paiement, dématérialisé ou non, facilite grandement le contrôle. C'est le cas aux Pays-Bas et en Espagne où le contrôle par véhicules équipés de scanners permet un rapprochement automatique entre le fichier des paiements et celui des véhicules contrôlés.

• **La chaîne de contestation**

Comme le montre l'exemple britannique, plus le montant de la sanction est élevé, plus le risque de contestation est fort. Il importe donc, surtout si l'on vise à mettre en place, dans certaines villes, un dispositif de type *hard enforcement*, de l'accompagner d'un circuit de recours très efficace, capable de traiter un contentieux de masse avec rapidité et organisé de manière à faire porter le coût de la procédure sur le demandeur de manière dissuasive.

L'intérêt de l'exemple britannique réside dans le fait que

le demandeur voit sa pénalité s'accroître de manière substantielle à chaque étape de la procédure de recours. Il est donc dissuadé de poursuivre s'il n'est pas convaincu de son bon droit.

• **L'importance de la communication**

Les mouvements de rejet et de désobéissance civique qu'ont connus le Royaume-Uni et la Belgique témoignent de la difficulté à faire admettre une réforme nécessaire par les automobilistes. Ces exemples conduisent à méditer sérieusement sur la nécessité de mettre en œuvre une très large opération de communication autour du nouveau dispositif adopté.

Le processus de communication sur la dépenalisation-décentralisation du stationnement payant sur voirie : retour d'expérience du Royaume-Uni⁴³

Lors du lancement de la dépenalisation-décentralisation du stationnement à Londres, la ville a mis en place une importante campagne de communication et de publicité, en produisant par exemple des annonces radios et des affiches publicitaires qui ont été affichées à l'arrière des bus londoniens (de manière à ce qu'elles soient rendues visibles par les automobilistes).

Le principal objectif de cette campagne de communication consistait à expliquer aux automobilistes pourquoi la gestion dépenalisée et le contrôle est nécessaire, en accordant, par contre, moins d'importance à la mise en application

concrète. Cette campagne de communication était pour l'essentiel fondée sur une campagne menée à l'époque à Philadelphie. L'une des affiches publicitaires était représentée par une ambulance bloquée par le trafic, en particulier par un véhicule en stationnement illégal. Sur l'affiche publicitaire, on pouvait lire, en anglais : *"Maybe it's your loved one the ambulance is trying to reach⁴⁴".*

Nick Lester, *London Councils*, reste profondément convaincu que toute campagne largement fondée sur le principe : *"This is the size of the hammer which is coming to hit you⁴⁵"* est complètement inefficace et contreproductive vis à vis des automobilistes. Une explication la plus pédagogique possible, insistant sur les effets positifs de la réglementation, a des effets beaucoup plus intéressants.

43 : Éléments fournis par Nick Lester, London Councils.

44 : Littéralement : « *Peut-être s'agit-il de votre bien-aimé(e) que l'ambulance cherche à atteindre* ».

45 : Littéralement : « *Vous risquez de vous prendre un gros coup de bâton !* ».



DÉPÉNALISATION
ET DÉCENTRALISATION
DU STATIONNEMENT EN EUROPE :
ÉTUDES DE CAS

2

L'objectif de cette deuxième partie est de fournir des exemples concrets sous forme de monographies ville par ville avec :

- 1

une fiche d'identité géographique présentant l'offre de stationnement ;
- 2

une description des objectifs des politiques de stationnement ;
- 3

les systèmes de zonage et de tarification mis en place, les mécanismes établis pour fixer le montant des redevances de post-stationnement ainsi que l'affectation des recettes ;
- 4

une approche financière des revenus et des coûts ;
- 5

les éléments relatifs au contrôle ;
- 6

les taux de paiement à l'horodateur et celui des redevances de post-stationnement ;
- 7

le dimensionnement des équipes en charge du stationnement ;
- 8

les impacts de la politique de stationnement en termes de transport et de mobilité.

Liste des pays et villes de l'étude GART-STATIONM

PAYS	VILLE	NOMBRE D'HABITANTS
BELGIQUE	IXELLES	84 171
ESPAGNE	BARCELONE	1 611 822
NORVÈGE	OSLO	594 000
PAYS-BAS	AMSTERDAM	799 442
	NIEUWEGEIN	61 512
PORTUGAL	LISBONNE	545 245
ROYAUME-UNI	KENSINGTON & CHELSEA	158 649
	DORSET	407 800

Dans cette deuxième partie, le choix a été fait d'analyser à la fois des « villes-capitales » (Barcelone, Lisbonne, Amsterdam, Oslo) mais aussi des villes de taille plus réduite comme Ixelles (Belgique) et Nieuwegein (Pays-Bas, province de l'Utrecht) de manière à pouvoir aussi se rapprocher de la diversité des situations françaises.

De plus, le Dorset County Council, regroupement de plusieurs collectivités, permet d'analyser comment le stationnement y est géré à l'échelle communautaire.

Les études de cas sont complétées par des interviews d'élus locaux en charge de la politique de stationnement pour mieux cerner la manière dont la dépénalisation-décentralisation du stationnement a été appréhendée par les élus du Royaume-Uni, Belgique, Pays-Bas, et Espagne.

Les études de cas permettent ainsi d'apprécier l'efficacité de ces systèmes lorsqu'ils sont déclinés à l'échelon local, aussi bien dans une grande ville que dans une agglomération petite ou moyenne dont les enjeux sont par nature différents.

Synthèse des différentes études de cas : données géographiques, offre de stationnement, effectifs de contrôle et mode de gestion du stationnement payant sur voirie

	BELGIQUE	ESPAGNE	NORVÈGE	PAYS-BAS		PORTUGAL	ROYAUME-UNI	
	IXELLES	BARCELONE	OSLO	AMSTERDAM	NIEUWEGEIN	LISBONNE	DORSET	KENSINGTON & CHELSEA
DONNÉES GÉOGRAPHIQUES								
NOMBRE D'HABITANTS	84 171	1 611 822	594 000	799 442	61 512	545 245	407 800	158 649
SUPERFICIE (KM²)	6,34	101	454	219,33	25,68	85	282	12,13
DENSITÉ (HAB./KM²)	13 427	15 959	1 308	3 645	2 395	6 415	1 478	13 709
DONNÉES D'OFFRE DE STATIONNEMENT								
NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE RÉGLEMENTÉS	14 954	126 024	6 000	181 457	3 500	48 647	2 200	33 895
NOMBRE D'HABTS. / PLACES RÉGLEMENTÉES	5,6	12,8	99	4,40	17,6	11,3	186	4,7
NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT NON RÉGLEMENTÉS	1 685	75 446	donnée non disponible	donnée non disponible	5 000	180 000	donnée non disponible	0
NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT HORS VOIRIE	1 500	646 107	donnée non disponible	30 000	3 443	80 000	21 000	4 286
NOMBRE D'HORODATEURS	253	3 300	475	3 600	70	1 895	300	753
NOMBRE D'HORODATEURS / PLACES RÉGLEMENTÉES	1 horodateur pour 59 places	1 horodateur pour 38,2 places	1 horodateur pour 12,6 places	1 horodateur pour 50,4 places	1 horodateur pour 50 places	1 horodateur pour 25,7 places	1 horodateur pour 7 places	1 horodateur pour 45 places
CONTRÔLE DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE : EFFECTIF								
NOMBRE D'AGENTS DE CONTRÔLE	40	330	101	88	18	190 ⁴⁶	41	donnée non communicable ⁴⁷
NOMBRE D'AGENTS / PLACES RÉGLEMENTÉES	1 agent pour 374 places	1 agent pour 382 places	1 agent pour 59,4 places	1 agent pour 2 062 places	1 agent pour 194,4 places	1 agent pour 256 places	1 agent pour 54 places	donnée non communicable
CONTRÔLE DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE : CHOIX DU MODE DE GESTION								
	Gestion déléguée	Gestion directe municipale	Gestion directe municipale	Gestion directe municipale	Gestion directe municipale et coopérative	Gestion directe municipale et déléguée	Gestion directe	Gestion déléguée

Source : GART-STATIONM, enquête 2014

46 : 110 sont employés par EMEL et 80 par EMPARK Portugal.

47 : Données contractuelles non communicables par le Borough et l'entreprise privée NSL en charge du contrôle du stationnement.

A

BELGIQUE, IXELLES



1. CARTE D'IDENTITÉ

Échelle d'étude	Ixelles, une des 19 communes de la région Bruxelles-Capitale
Nb. d'habts	84 171 (données 2013)
Superficie	6, 34 km² (données 2005)
Densité	13 427 hab. /km² (données 2013)
Nb. de places de stationnement réglementé sur voirie	14 954
Nb. d'habitants pour une place de stationnement réglementé sur voirie	5,6
Nombre de places de stationnement non réglementé ⁴⁸	1 685
Nb. de places de stationnement hors voirie ⁴⁹	1 500
Nb. d'horodateurs	253
Nb. d'horodateurs / places de stationnement réglementé sur voirie	1 horodateur pour 59 places
Nb. d'agents en charge du contrôle	40
Nb. d'agents / places de stationnement réglementé sur voirie	1 agent pour 374 places
Mode de gestion	Contrat de concession avec Vinci Park Belgium jusqu'au 1er mars 2014 pour le contrôle du stationnement en voirie, et cession ⁵⁰ du contrat à l'agence régionale du stationnement (conformément à l'ordonnance de 2009)

Données au 18/11/2014

48 : Places se situant hors de la zone de stationnement réglementé et payant définie par la commune (les rues en blanc sur la carte ci-après).

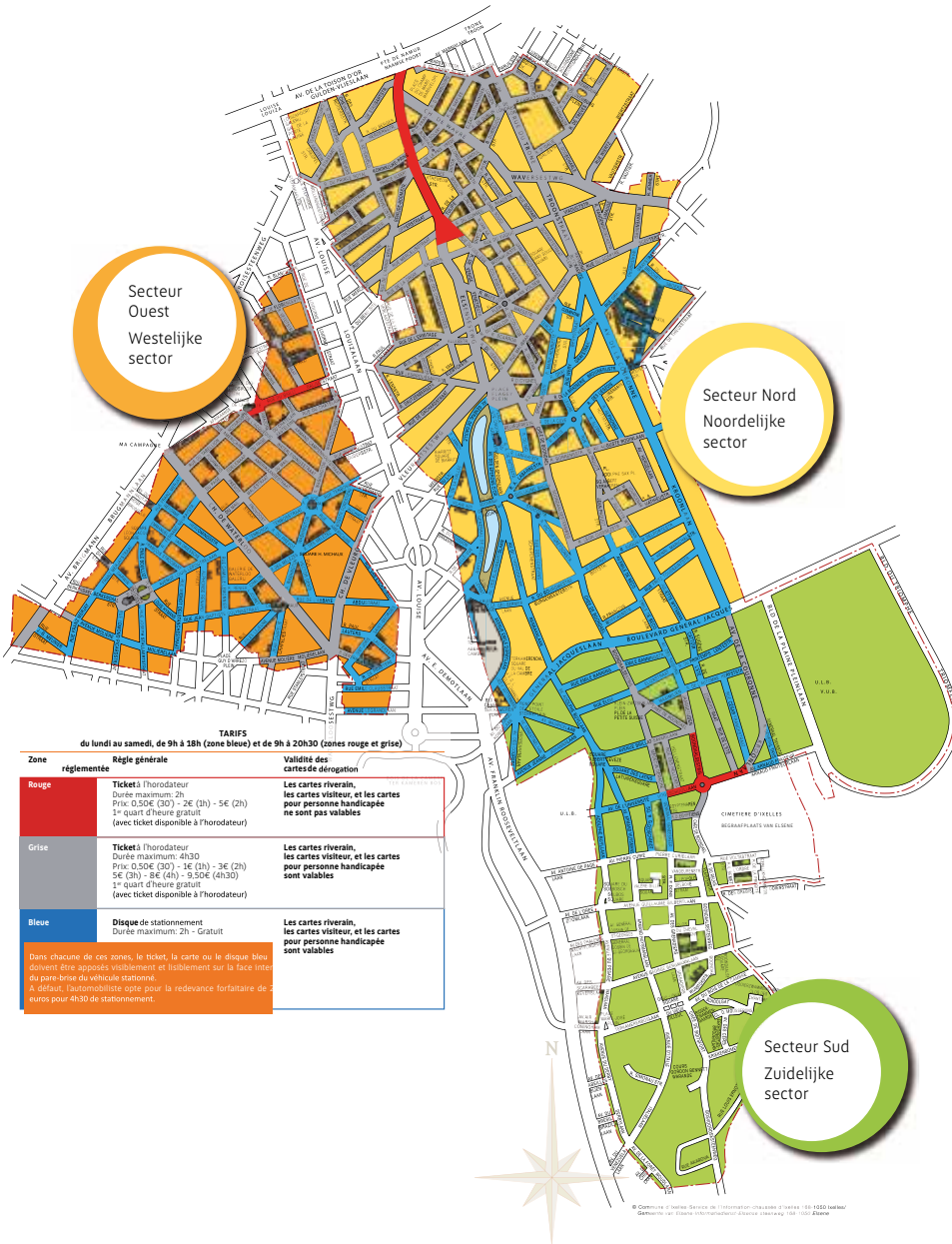
49 : L'ensemble de l'offre hors voirie (parking public, box privé...) est de 36 408 places de stationnement (il s'agit du nombre de places hors voirie toutes affectations confondues). L'offre en parking public est d'environ 1500 places.

50 : Dans les faits, le contrat entre la commune et Vinci Park est toujours en cours.

Zone de stationnement réglementé à Ixelles

(du lundi au samedi, de 9h à 18h [zone bleue] et de 9h à 20h30 [zones rouge et grise])

Source : <http://www.ixelles.be/site/downloads/planstat/zones.pdf>



2. LES OBJECTIFS ASSIGNÉS À LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Les objectifs de la politique de stationnement sont de maîtriser le stationnement sur le territoire de la commune ixelloise et de répondre efficacement à la problématique de la pression sur le stationnement en voirie : « *Comme la plupart des communes centrales de la Région bruxelloise, Ixelles est confrontée à une grande pression de la demande de stationnement en voirie. En cause : une grande concentration de pôles d'équipements collectifs, de loisirs, de commerces et d'emplois et un taux de motorisation très élevé (plus de 40 voitures pour 100 habitants).* »⁵¹ »

Une priorité est donc particulièrement donnée au stationnement des résidents et au stationnement autour des principaux pôles de commerces et d'équipements, afin de dynamiser les zones commerciales : « *la commune d'Ixelles favorise la protection du stationnement riverain tout en permettant l'accessibilité des commerces et des établissements de restauration. Il faut donc trouver un équilibre entre une rotation suffisante et l'assurance pour l'habitant de trouver une place de stationnement à proximité de son domicile.* »⁵² »

3. LES ZONES DE STATIONNEMENT ET LE SYSTÈME TARIFAIRE

Le Plan communal de stationnement de la commune d'Ixelles détermine 3 secteurs d'habitation (nord, sud et ouest) et trois zones de stationnement (rouge, grise et bleue). Ce plan de stationnement doit être en conformité

avec les orientations fixées dans le cadre du plan régional de stationnement de la région Bruxelles-Capitale.

Les particularités des différentes zones sont les suivantes :

- la zone rouge : dans ces espaces très sollicités, le stationnement est organisé en rotatif uniquement, afin de favoriser l'activité commerciale. Les automobilistes qui souhaitent stationner dans ces zones pour un maximum de 2 heures consécutives doivent s'acquitter d'un droit payable à l'horodateur. Ce règlement est valable en journée pour tous les usagers, qu'ils aient ou non une carte de stationnement.

- la zone grise : elle facilite le stationnement résidentiel. Les résidents peuvent ainsi s'y garer gratuitement et sans limite de durée, moyennant l'utilisation d'une carte de stationnement résidentiel du secteur concerné. Les visiteurs peuvent se stationner toute une journée en faisant usage d'une carte de stationnement pour visiteur (5€ par jour).

- la zone bleue : elle s'étend autour des zones grises et visent à réduire les effets de report des zones rouges et grises. Pour les visiteurs, le stationnement est limité à 2 heures consécutives mais reste gratuit, moyennant l'utilisation d'un disque de stationnement réglementaire et de la carte de stationnement visiteurs. Pour les résidents, les modalités sont identiques à celles qui prévalent dans les zones grises : gratuité et pas de limite de durée pour ceux qui disposent d'une carte de stationnement résident. En cas d'absence du disque de stationnement ou de la carte de dérogation,

Dépénalisation et décentralisation du stationnement en Europe : études de cas

51-52 : Eléments fournis dans le cadre du questionnaire GART-STATIOM envoyé à la commune d'Ixelles.

la personne est supposée avoir opté pour le tarif de longue durée (redevance forfaitaire de 25 €).

Les différentes particularités du système tarifaire d'Ixelles sont les suivantes :

- le premier quart-d'heure est gratuit, à condition d'avoir apposé un ticket 15 minutes ou son disque de stationnement ;
- les tarifs en zone rouge sont plus chers qu'en zone grise afin d'y favoriser la rotation des véhicules.

Le code de la route prévoit que les motos peuvent stationner en agglomération sur le trottoir ou sur l'accotement en saillie⁵³ à condition de laisser un passage libre de minimum 1,50 m. Cependant, le stationnement moto peut également être prévu en voirie moyennant la mise en place d'une signalisation et d'un marquage adéquat. Ce type d'aménagement est très peu employé. De ce fait, le contrôle des motos n'est pas effectué, même s'il est prévu que les motos paient à l'horodateur leur stationnement.

Les tarifs de stationnement réglementé sur voirie applicables à Ixelles

Zone	Règles applicables sans cartes de dérogation	Tarif		Règles avec une carte de dérogation	
Zone rouge de 9 h à 20 h 30	Ticket à l'horodateur Maximum 2 h	15 min.	gratuit		
		30 min.	0,50 €		
		1 h	2,00 €		
		2 h	5,00 €		
Zone grise de 9h à 20 h 30	Ticket à l'horodateur Maximum 4 h 30	15 min.	gratuit	Carte de stationnement résident (durée illimitée)	15 € / an (1 ^e carte)
		30 min.	0,50 €		50 € / an (2 ^e carte)
		1 h	1,00 €	Carte de stationnement visiteur (durée illimitée)	5 € / jour
		2 h	3,00 €		
		3 h	5,00 €		
		4 h	8,00 €		
		4 h 30	9,50 €		
Zone bleue de 9 h à 18 h (sauf jours fériés)	Disque de stationnement Maximum 2 h Gratuit			Carte de stationnement résident (durée illimitée)	15 € / an (1 ^e carte)
				Carte de stationnement résident (durée illimitée)	15 € / an (2 ^e carte)
				Carte de stationnement visiteur (durée illimitée)	5 € / jour

Source : À partir du site Internet de la commune d'Ixelles

53 : L'accotement en saillie désigne un espace surélevé par rapport au niveau de la chaussée, distinct du trottoir et de la piste cyclable, compris entre la chaussée et un fossé, un talus ou des limites de propriétés. L'accotement en saillie est généralement revêtu

d'un matériau meuble difficilement praticable par les piétons (définition Moniteur Belge).

Pour chacune des zones, le ticket, une carte de stationnement ou le disque de stationnement doit être apposé derrière le pare-brise du véhicule. À défaut, l'automobiliste choisit de payer une redevance forfaitaire de stationnement de 25 euros pour 4h30 de stationnement (équivalent à un tarif longue durée, correspondant à une demie-journée de stationnement).

Avec la régionalisation de la politique de stationnement et conformément à l'ordonnance de janvier 2009 portant sur l'organisation de la politique de stationnement au sein de la région Bruxelles-Capitale et la création d'une Agence régionale du stationnement, la commune d'Ixelles récupère 85% des recettes de stationnement et l'agence régionale du stationnement 15%⁵⁴. L'Agence régionale du stationnement pourra réinvestir ces sommes essentiellement dans le développement de parkings publics, le fonctionnement d'un service d'enlèvement des véhicules, la création de parkings vélos couplés notamment à des parkings relais, ainsi que la création d'une fourrière publique. De ce fait, elle participera, notamment par la gestion effective de parcs relais, à l'amélioration de la desserte en transport public.

5. DONNÉES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

La commune d'Ixelles a, pour une période de 10 ans, contractualisé avec l'entreprise Vinci Park pour prendre en charge le contrôle du stationnement et le recouvrement des redevances de stationnement (décision communale du 18 décembre 2008). La société Vinci Park déduit des recettes brutes l'ensemble des frais de fonctionnement, les

amortissements de matériels et tous les autres frais liés au contrôle du stationnement. À cela vient s'ajouter un bonus qualitatif versé à Vinci Park sur base de l'évaluation de la concession lors du rapport annuel. Le solde net est entièrement reversé à la commune.

Depuis le 1^{er} mars 2014, la concession de service public a été cédée à l'Agence régionale du stationnement conformément à l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'agence du stationnement de la région de Bruxelles-Capitale. La Commune d'Ixelles reste évidemment partenaire dans la gestion du stationnement. Dans les faits, le contrat de délégation de service public entre la commune et Vinci Park est toujours en cours.

Le dimensionnement de l'équipe chargée de gérer le stationnement est le suivant :

- 40 agents de Vinci Park Belgium, représentant 35,4 équivalents temps plein, sont en charge du contrôle. Cela correspond à un agent pour 374 places de stationnement.
- au niveau de la commune, une personne à temps plein s'occupe de la gestion du plan de stationnement. Mais dans les faits, cet équivalent temps plein mobilise trois personnes (dans la mesure où le stationnement est transversal à plusieurs services).

Dépénalisation et décentralisation du stationnement en Europe : études de cas

54 : Cette répartition 85/15 vient du fait que, en région Bruxelles-Capitale, 80% des voiries sont communales (1400 km) – et sont sous la compétence et la propriété des communes, et les 20% restants sont des voiries régionales (350 km) – sous la compétence directe et la propriété

de la région Bruxelles-Capitale. C'est sur cette base qu'a été négociée la répartition des recettes de stationnement entre les communes et l'Agence régionale du stationnement.

Recettes issues des horodateurs et des redevances de stationnement, en euros

	2009	2010	2011	2012	2013
Recettes horodateurs	1 060 844	1 449 124	1 713 934	1 784 501	1 831 368
Recettes redevances (1)	2 615 355	3 174 135	3 596 127	2 549 076 ⁵⁵	5 313 878
Nombre de bons de redevances émis	222 446	280 048	287 490	285 542	345 578
Nombre de bons de redevances payés	174 357	211 609	209 030	203 218	249 940 ⁵⁶

(1) Appelés « Bons de redevances »
Source : Données consolidées à partir de Vinci Park, Ixelles, Rapport Annuel Vinci Park 2012, présenté le 19 février 2013

À noter que le taux de passage par rue défini par Vinci Park est de 2 passages/jour/rue en moyenne.

Coûts d'exploitation, les recettes globales, et le ratio recettes/dépenses

	2009	2010	2011	2012	2013
Coûts d'exploitation (2)	1 387 689	1 863 367	2 451 211	2 205 003	2 773 589
Recettes globales de stationnement (horodateurs + redevances)	3 676 199	4 623 259	5 310 061	4 333 577	7 145 246
R/D	265%	248%	216,6%	196,5%	257,6%

(2) Les coûts d'exploitation comprennent : les frais de personnel ; l'entretien et réparation du matériel de voirie ; la boutique de stationnement ; les frais de téléphone ; le matériel de bureau ; les timbres postaux ; les frais d'envoi 2^e rappel ; les véhicules ; la collecte de fonds et les traitements bancaires ; divers ; les frais généraux.

Source : Données consolidées à partir de : Vinci Park, Ixelles, Rapport Annuel Vinci Park 2012, présenté le 19 février 2013

55 : Dans le rapport de Vinci Park de 2012, il est précisé que l'année 2012 a été fort décevante au niveau des recettes de bons de redevances à cause de la problématique de l'échange des données entre la DIV et la plupart des communes de la région Bruxelloise et que suite à cela,

les recettes des bons de redevances ont plongé de +/- 150 K€/mois.

56 : En 2013, le montant de la redevance était de 21,50 €.

Bons de redevances de stationnement émis, annulés, non annulés, payés et non payés

Nombre de bons de redevances	2009	2010	2011	2012	2013*
Emis	222 446	280 048	287 490	285 542	289 874
Annulés	4 710	4 022	3 364	3 346	3 247
%	2,1%	1,4%	1,2%	1,2%	1,1%
Non annulés	217 736	276 026	284 126	282 195	286 627
Payés	174 357	211 609	209 030	203 218	170 978
%	80,1%	76,7%	73,6%	72,0%	59,7%
Non Payés	43 379	64 417	75 096	78 977	115 649
%	19,9%	23,3%	26,4%	28%	40,3%

* Pour les 10 premiers mois de l'année 2013
Source : Données consolidées à partir de : Commune d'Ixelles - rapport des bons de redevances à la date du 5 novembre 2013

Considérant le paiement spontané et après le rappel gratuit, le taux de paiement des redevances est de près de 65% en 2012, et 57% en 2013.

Redevances payées spontanément, après le premier rappel gratuit et après la procédure judiciaire devant la justice de paix

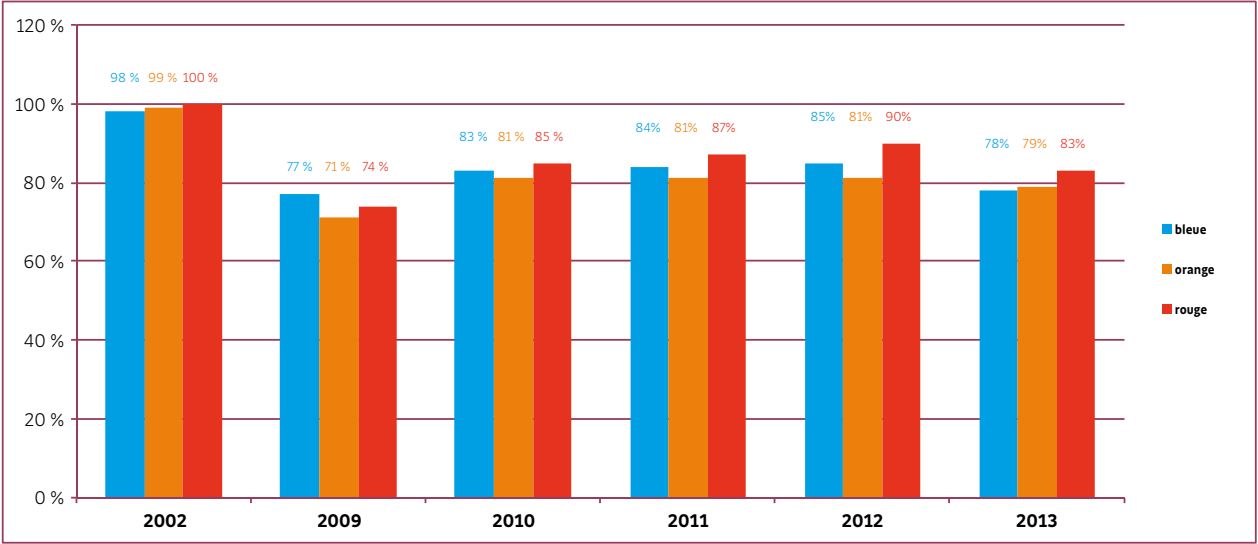
Nombre de bons de redevances	2009	2010	2011	2012	2013*
Non annulés	217 736	276 026	284 126	282 195	286 627
Payés spontanément	77 311	92 278	91 863	95 988	95 296
%	35,5%	33,4%	32,3%	34%	33,3%
Payés après premier rappel (gratuit)	70 605	73 607	70 307	85 386	67 580
%	32,4%	26,7%	24,8%	30,3%	23,7%
Payés après procédure judiciaire devant la justice de paix	26 441	45 725	46 863	21 848	8 104
%	12,1%	16,6%	16,5%	7,8%	2,9%

* Pour les 10 premiers mois de l'année 2013
Source : Données consolidées à partir de : Commune d'Ixelles - rapport des bons de redevances à la date du 5 novembre 2013

6. QUELS EFFETS EN MATIÈRE DE POLITIQUE GLOBALE DE STATIONNEMENT ET DE MOBILITÉ ?
- Suite à la mise en place de l'Observatoire du stationnement de la ville d'Ixelles⁵⁷, plusieurs enseignements ont été tirés par la ville :
- en région bruxelloise, 30 % du trafic est généré par la recherche d'une place de stationnement ;

- aujourd'hui, on estime le taux d'occupation du stationnement à environ 80%, c'est-à-dire que 2 places sur 10 sont en moyenne disponibles. Le plan de stationnement aura donc globalement permis de faire baisser de 20% la pression sur le stationnement ;

Évolution du taux d'occupation du stationnement sur voirie par zone tarifaire



Source : Commune d'Ixelles, Plan d'action communal de stationnement, septembre 2014, page 12

57 : Il s'agit d'un groupe de travail interne à la commune et qui réunit les services communaux concernés ainsi que la police et désormais l'Agence régionale de stationnement.

- les zones rouges et grises (payables à l'horodateur) permettent une bonne rotation tout en permettant aux riverains d'y stationner via une carte de stationnement. En effet, les taux d'occupation sur ces deux zones ont évolué de manière positive (de 99% à 79% pour la zone grise entre 2002 et 2013 et de 100% à 83% pour la zone rouge, sur la même période) ;
- il faut limiter au maximum les « effets de bords » et éviter les zones de stationnement non réglementé car cela constitue des poches de stationnement qui deviennent très vite saturées et empêchent le stationnement riverain ;
- dans le cadre du plan régional de stationnement, un objectif a été fixé de réduire de 16% le nombre de places de stationnement non réglementé sur voirie d'ici 2018 par rapport à la situation « de référence » de 2004-2005 (en cohérence avec le plan de mobilité IRIS 2⁵⁸). Cet objectif a été atteint par la commune d'Ixelles puisqu'on est passé de 16 404 places de stationnement non réglementé sur voirie en 2004-2005 à 1 685 places en 2014, soit une baisse de près de 90% de la capacité de stationnement non réglementé sur voirie.

Évolution de l'offre de stationnement non réglementé, réglementé et réservé entre 2004-2005 et 2014 à Ixelles

Places de stationnement non réglementé		Réglementé				Réservé
		zone bleue	zone verte	zone grise	zone rouge	
2004-2005	16 404	0	2 178	0	215	807
2014	1 685	11 045	0	3 655	254	908
Évolution	-90 %					

Source : Plan d'action communal de stationnement de la commune d'Ixelles, septembre 2014.

⁵⁸ : Plan de mobilité IRIS 2 de la région Bruxelles-Capitale. Dans le cadre de ce plan de mobilité, il est clairement affiché une volonté de rationaliser l'utilisation de la voiture particulière, avec un objectif global de réduire le trafic automobile de 20% d'ici 2018 (par rapport à la situation de 2001).

Dans votre ville, comment la réforme de dépénalisation du stationnement a-t-elle été perçue par les automobilistes ?

La réforme n'a pas été bien perçue au départ par les automobilistes car la possibilité de faire contrôler le stationnement par du personnel ne relevant pas de la Police et souvent encadré par des firmes privées amenait à un contrôle plus systématique et donc plus performant avec à la clé la perception de montants élevés.

En quoi le système est-il aujourd'hui efficace ?

Aujourd'hui, il est entré dans les mœurs que la gestion du stationnement est un des outils pour augmenter la mobilité. En effet, l'automobiliste qui sait qu'il aura une place de parking gratuite à destination, prendra sa voiture et ne réfléchira pas à changer de mode de transport et à se tourner vers les transports publics, le vélo ou la marche à pied. Le paiement du stationnement permet

également de comprendre que l'espace public n'est pas dévolu qu'à la voiture et qu'il a un coût sociétal. L'espace public doit servir à un mieux vivre en ville et être partagé pour tous les modes de déplacements mais aussi pour le loisir et la détente.

Quelles sont les pistes d'amélioration futures ?

En Belgique, seuls le stationnement payant, zone bleue et riverain (habitant) a été dépénalisé. Il serait intéressant de dépénaliser le reste du stationnement à savoir le stationnement réservé, ce qui permettrait le contrôle des zones de livraisons squattées très souvent par des automobilistes peu scrupuleux, des places pour handicapés, des places réservées aux autocars et aux poids lourds...

Quels sont les conseils que vous donneriez aux élus français en charge au stationnement dans la perspective de la réforme de dépénalisation

et décentralisation du stationnement en France à l'horizon 2018 ?

La dépénalisation doit être réalisée pour tous les types de stationnement. De plus, la tarification doit être adaptée en fonction des zones urbaines, semi-urbaines, semi-rurales ou rurales. Une bonne gestion du stationnement implique que dans les endroits où de réels problèmes se posent en matière de congestion, la redevance soit plus importante. Il se peut ainsi, et c'est ce qui se passe en Belgique, que la demi-journée passe de 10 à 50 € en fonction de la zone géographique. En région bruxelloise, le Gouvernement a opté pour un tarif de 25 € lorsque l'automobiliste n'a pas payé à l'horodateur, apposé son disque bleu ou sa carte de dérogation habitants.



1. CARTE D'IDENTITÉ

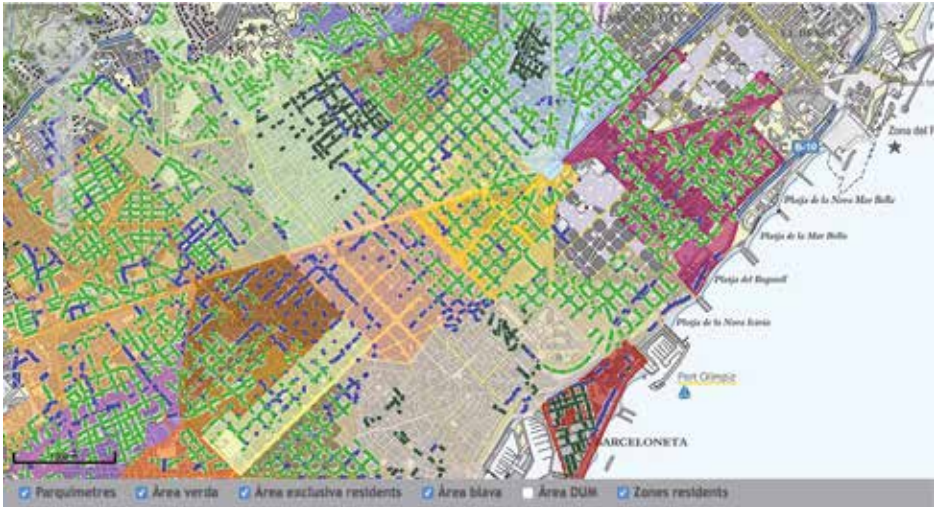
Échelle d'étude	Barcelone, décomposée en 10 districts municipaux (arrondissements)
Nb. d'habts	1 611 822 habitants (données 2013)
Superficie	101 km²
Densité	15 959 hab. /km²
Nb. de places de stationnement réglementé sur voirie	126 024 (données 2013)
Nb. d'habitants pour une place de stationnement réglementé sur voirie	12,8 habitants pour 1 place de stationnement réglementé
Nombre de places de stationnement non réglementé ⁵⁹	75 446 (données 2013)
Nb. de places de stationnement hors voirie	646 107 (données 2013)
Nb. d'horodateurs	3 300
Nb. d'horodateurs / places de stationnement réglementé sur voirie	1 horodateur pour 38,2 places
Nb. d'agents en charge du contrôle	330
Nb. d'agents / places de stationnement réglementé sur voirie	1 agent pour 382 places
Mode de gestion	Gestion du stationnement par une entreprise municipale créée en 1994, BARCELONA DE SERVEIS MUNICIPALS, SA. (BSM), détenue à 100% par la ville de Barcelone

Données au 05/11/2015

⁵⁹ : Il s'agit de places de stationnement pour lesquelles il n'y a pas de réglementation particulière.

La ville de Barcelone
et ses zones
de stationnement payant
sur voirie

Source : <http://www.aeraverda.cat/es/plano>



2. LES OBJECTIFS ASSIGNÉS À LA POLITIQUE
DE STATIONNEMENT

Plusieurs objectifs ont été définis en matière de politique de stationnement pour la ville de Barcelone⁶⁰ :

- une amélioration des indicateurs de base de la mobilité (partage modal), du stationnement (rotation, occupation de l'espace public, temps de déplacement) et de l'interconnexion avec les transports publics et alternatifs à l'utilisation individuelle de l'automobile ;
- une réduction des comportements indisciplinés comme le stationnement en double file, une facilitation du stationnement des résidents notamment dans les zones déficientes en offre de stationnement ;
- une réduction de la congestion du trafic, et notamment de la proportion d'automobilistes à la recherche d'une place de stationnement, en particulier par un contrôle

de l'ensemble de l'offre de stationnement et un tarif d'équilibre ;

- une réduction des émissions de gaz à effet de serre et des divers polluants de l'air ;
- une réduction du nombre de places de stationnement en voirie couplée à une augmentation du nombre de places de stationnement en ouvrages et dans les pôles d'échanges (P+R).

Afin de réduire la pression du stationnement sur voirie et favoriser un stationnement hors voirie, la municipalité a décidé de réduire le nombre d'emplacements de stationnements réglementés sur voirie : en 2013, l'offre de stationnement en voirie a ainsi diminué de 4%. Cette baisse s'explique par la volonté de la municipalité d'augmenter l'espace public disponible en faveur des piétons, des aménagements cyclables et des transports publics, tout en favorisant le report vers le stationnement hors voirie.

Inversion de tendance dans la proportion de places de stationnement sur voirie et hors voirie

Nombre de places de stationnement	1980	Proportion	2010	Proportion	Évolution 2010 /1980
En voirie	167 000	40,04 %	150 000	18,98 %	-10,12 %
Hors voirie	250 000	59,96 %	640 000	81,01 %	+156 %
Total	417 000	100%	790 000	100 %	+89,45 %

Source : Ville de Barcelone, statistiques sur la mobilité, 2013.

⁶⁰ : À partir du questionnaire envoyé à João Caetano Dias, EMPARK Aparcamientos y servicios S.A et Antoni Roig Alegre, Directeur de la division stationnement de la ville de Barcelone, BSM.

La municipalité a mis en place une politique de stationnement volontariste en faveur des motos : le nombre d'emplacements pour motos, où le stationnement est gratuit, a progressé de +13,8% entre 2010 et 2013.

Afin d'atteindre les objectifs fixés par la ville en matière de stationnement, cette dernière a mis en place, en 2005, une aire verte (« Area Verda⁶¹ »).

Nombre de places de stationnement réglementé et non réglementé

Nombre de places de stationnement en voirie réglementé :	2010	2013	Évolution 2013/2010
Zone « bleue »	10 190	9 280	-8,9%
Zone verte mixtes résidents / non-résidents	40 368	36 527	-9,5%
Zone « verte » exclusivement pour les résidents	4 020	3 461	-13,9%
Livraisons (chargement et déchargement)	12 003	11 252	-6,3%
Emplacements réservés (dont handicapés)	5 781	5 781	0,0%
Places de stationnement réservé pour motos	52 501	59 723	+13,8%
Nombre de places de stationnement en voirie non réglementé	76 313	75 446	-1,1%

Source : Site Internet de BCN : <http://w110.bcn.cat/portal/site/Mobilitat>

3. LES ZONES DE STATIONNEMENT ET LE SYSTÈME TARIFAIRE

L'aire verte (Area Verda⁶²) est divisée en 22 zones, avec près de 50 000 places de stationnement (en 2013).

Différents types de stationnement ont été définis à l'intérieur de l'aire verte : les places « bleues », vertes pour les résidents et vertes mixtes pour les résidents et les non-résidents.

61 : <http://www.areaverda.cat/es/>
62 : <http://www.areaverda.cat/es/plano/>

Les places « bleues » ont pour objectif de favoriser une rotation importante des véhicules, notamment à proximité des pôles tertiaires, des commerces, hôpitaux, écoles, etc. Quatre zones sont concernées par l'implantation de ces places : les zones A et B correspondent aux zones où la demande de stationnement est la plus importante, alors que les zones C et D sont des zones où la pression est plus faible.

En comparaison, un ticket à l'unité dans les transports publics coûte 2,15 €⁶³.

Les différentes zones de stationnement et le système tarifaire

Zone bleue (area blava) : Tous les véhicules peuvent y stationner, résidents comme non-résidents. Le stationnement est payant de 9h à 14h et de 16h à 20h.	Zone A	1 à 2 heures max.	2,50 € / heure 5,30 € / heure pour les autocars
	Zone B	2 heures max.	2,25 € / heure 2,45 € / heure pour les autocars
	Zone C	3 heures max.	1,96 € / heure
	Zone D	4 heures max.	1,08 € / heure
Places exclusivement pour les résidents (stationnement payant entre 8h et 20h.)	7 jours max.	Carte de résident gratuite 0,20 € / jour avec un max. de 1 € / semaine Gratuité pour les véhicules électriques et/ou propres ⁶⁴ Gratuité pour les non-résidents entre 20h00 et 8h00	
Pour les résidents (stationnement des véhicules des résidents autorisés dans la zone)	7 jours max.	Carte de résident gratuite 0,20 € / jour avec un max. de 1 € / semaine Gratuité pour les véhicules électriques et/ou propres ⁶⁵	
Pour les non-résidents	1 à 2 heures max.	Zone A : 3 € / heure Zone B : 2,75 € / heure	

Sources : Ordenanza fiscal no 3.12: Tasas por el estacionamiento regulado de vehículos a la vía pública et <http://www.areaverda.cat/es/tipo-de-plazas/>

63 : Site Internet de TMB : <http://www.tmb.cat/es/sistema-tarifari-integrat/~ticket/Bitllet-senzill>

64 : Les véhicules utilisant des combustibles propres du type d'huile végétale.

65 : Pour les véhicules électriques : remise par la ville d'une carte électronique avec mention des spécificités du véhicule (électrique ou usage de combustibles propres).

Une des particularités de la politique de stationnement de BSM se trouve dans la mise à disposition de places réservées aux résidents dans les parkings publics (6 000 sur 17 000 places au total dans les 50 parkings publics en ouvrage) gérés par la ville dans un double objectif de rationaliser l'usage de la voiture et d'inciter à l'usage des transports en commun. Les tarifs de stationnement des parkings publics de la ville sont assez élevés et sont généralement facturés en moyenne 25 € à la journée⁶⁶.

En dehors des horodateurs, les non-résidents peuvent directement utiliser leur téléphone portable pour payer leur place de stationnement via l'application gratuite APPARKB : <http://www.areaverda.cat/es/operar-con-el-movil/qusap-parkb/>.

Si l'automobiliste a reçu une *denuncia*⁶⁷, il a la possibilité de l'annuler en payant 6 €⁶⁸ à l'horodateur. Un délai limité lui est imposé pour cela : le double du temps déjà payé lors de son arrivée. Cette faculté n'est donc valable que lorsque l'automobiliste a déjà payé à l'horodateur, c'est-à-dire en cas d'insuffisance de paiement. Il ne lui est *a contrario* pas possible d'annuler la *denuncia* s'il n'a rien payé à l'horodateur au moment de son arrivée au stationnement.

Dans le cas où l'automobiliste n'a pas payé à l'horodateur ou s'il n'a pas régularisé sa situation en annulant sa *denuncia* par un paiement forfaitaire de 6 € dans le délai imparti, il doit payer une *multa* de 90 euros dans les 90 jours. Il a la possibilité de bénéficier d'une ristourne de 50% (soit 45 euros au lieu de 90 euros) en la payant sous 20 jours.

Pour les infractions plus dangereuses ou gênantes, qui sont restées dans le domaine pénal, comme le stationnement en double file, l'automobiliste se voit infliger une amende de 100 €.

4. DONNÉES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

La ville de Barcelone a fait le choix de gérer le stationnement directement par le biais d'une entreprise publique municipale : il s'agit de la société anonyme BSM. Celle-ci est en charge de la gestion, du contrôle, et de l'information auprès des usagers sur le stationnement en voirie.

Au sein de BSM, on compte :
- 330 agents en charge du contrôle du stationnement en voirie (soit un ratio d'un agent pour 382 places de stationnement réglementé) ;
- 30 personnes sont employées pour la supervision de la politique du stationnement.

Dépénalisation
et décentralisation
du stationnement
en Europe :
études de cas

⁶⁶ : Il est difficile de comparer le tarif moyen à la journée du stationnement hors voirie avec l'abonnement résidentiel. En effet, il n'existe pas d'abonnement résident à proprement parler. Les résidents utilisent la carte Area Verde à l'horodateur et paient en espèces ou en carte bancaire :

<http://www.areaverda.cat/es/operar-con-parquimetros/uso-co-mo-residente/>

⁶⁷ : Lorsque l'agent de contrôle constate un défaut de paiement ou un dépassement du temps payé, il appose sur le pare-brise du véhicule un avis de paiement d'une redevance administrative, qui peut être annulée seulement dans le cas où l'automobiliste a dépassé le temps de stationnement payé.

⁶⁸ : <http://w30.bcn.cat/APPS/portatramits/portal/channel/default.html?&stpid=19970000424>

Nombre de *denuncias* émises

	2013
Nombre approximatif de <i>denuncias</i> régularisées à 6 €	100 000
Nombre d'amendes payées à 90 € (ou à 45 €) en 2013	600 000

Source : Données fournies par BSM dans le cadre de l'étude GART-STATIONM

Recettes issues des horodateurs et des redevances de stationnement

	2013
Taux de paiement à l'horodateur (taux de respect)	55 % ⁶⁹
Taux de recouvrement des <i>denuncias</i>	Plus de 70 %
Nombre de contestations	20 / jour
Recettes de stationnement issues des horodateurs	11€ / place / jour
Recettes de stationnement issues des amendes	Donnée non disponible

Source : Données fournies par BSM dans le cadre de l'étude GART-STATIONM

Afin de favoriser l'usage de modes actifs notamment dans le centre-ville, la ville de Barcelone a décidé d'affecter une partie des recettes issues du stationnement au développement du système de vélos en libre-service (baptisé « BICING »). Les recettes de stationnement permettent également de financer les zones 30 dans le centre-ville.

5. QUELS EFFETS EN MATIÈRE DE POLITIQUE GLOBALE DE STATIONNEMENT ET DE MOBILITÉ ?

Les différents documents de planification et de transport de la ville de Barcelone, et en particulier le plan de mobilité urbain durable, affichent un double objectif de report modal et d'amélioration de la qualité de l'air alliant les outils en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière (TC, vélo, marche à pied) et la rationalisation de l'usage de la voiture.

⁶⁹ : Toni ROIG, responsable en charge du stationnement, a donné des explications s'agissant de ce taux de paiement : le taux d'occupation de l'espace public (pendant les heures réglementées) est d'environ 82%. Ce taux englobe l'ensemble des véhicules (handicapés, taxis, chargement

de marchandises, ambulances, etc.). Ainsi, 55 % des automobilistes se sont acquittés du paiement spontané à l'horodateur.

Plusieurs constats ont d'abord été dressés en matière de stationnement :

- un taux d'occupation des véhicules automobiles faible à Barcelone (1,21 personne/véhicule)
- une proportion de véhicules en recherche d'emplacements de stationnement à hauteur de 10 %⁷⁰, 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.

Pour la ville de Barcelone, le stationnement doit être un outil de régulation de l'usage de la voiture dans le cadre du plan de mobilité urbaine⁷¹ au travers :

- d'une politique qui favorise un usage rationnel de l'automobile à Barcelone par l'intermédiaire de la gestion de l'espace public ;
- la mise en place de la zone AREA VERDA comme outil de régulation du stationnement et de la mobilité dans un triple objectif d'améliorer la fluidité du trafic, d'améliorer la qualité de l'environnement et d'assurer une meilleure gestion de l'espace public. Différents effets de l'introduction de cette zone AREA VERDA ont ainsi été constatés :

- une meilleure maîtrise du trafic, plus d'espaces réservés aux piétons, un meilleur contrôle du stationnement illégal, des emplacements de parking pour les résidents.
- d'objectifs clairement affichés en termes de report modal dans le cadre du plan de mobilité en utilisant le levier stationnement et les modes actifs (vélo, marche)
- du développement de parking relais (93 pour un total de 13 500 places) pour inciter au report vers les transports collectifs.

Depuis la création de la zone AREA VERDA en 2005, on constate une diminution du nombre de véhicules parasites tournant à la recherche d'une place de stationnement : 500 000 déplacements en voiture particulière en moins entre 2005 et 2013⁷². Elle a amélioré la circulation automobile, la qualité de l'air et de l'environnement et contribué à une meilleure gestion de l'espace public. L'AREA VERDA a également réduit le stationnement illégal, grâce notamment à une politique drastique d'enlèvement des véhicules : la politique de stationnement aura ainsi permis de passer de 3 véhicules en stationnement illégal /jour à 0,6/jour⁷³ entre 2005 et 2013.

De plus, depuis 2007, on observe une baisse continue de la part modale de la voiture particulière à Barcelone.

Répartition modale des transports publics, la voiture particulière et modes actifs

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

*Marche : 31,9% et vélo : 1,5%

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

70 : Ville de Barcelone, Plan de Mobilité urbaine durable 2013-2018, Barcelone, partie 4.

71 : Ville de Barcelone, Plan de Mobilité urbaine durable 2013-2018, Barcelone.

72 : Informations fournies par BSM dans le cadre de l'étude GART-STATION

73 : Données collectées dans le cadre de l'étude GART-STATION

INTERVIEW

Dans votre ville, comment la réforme du stationnement a-t-elle été perçue par les automobilistes ?

Le contrôle du stationnement payant a été réalisé dès le départ (en 1983) par une entreprise municipale SMASSA, aujourd'hui rebaptisée BSM. La gestion des autres emplacements, comme par exemple le chargement et le déchargement, ont aussi été pris directement en charge par BSM. En aucune façon, des changements n'ont été visibles du point de vue de l'utilisateur, c'est-à-dire le conducteur, qui ne s'est pas véritablement rendu compte des changements opérés.

En quoi le système est-il aujourd'hui efficace ?

La raison essentielle pour donner un maximum d'utilité et de pertinence au stationnement sur voirie est une gestion efficace sur le terrain. Il est essentiel que les conducteurs :
- connaissent les règles du jeu en matière de stationnement ;

- comprennent très facilement le fonctionnement du système de stationnement payant ;
- qu'ils soient conscients de l'existence d'une gestion permanente du stationnement permettant d'assurer son bon fonctionnement et son succès.

Quelles sont les pistes d'amélioration futures ?

Il s'agit pour l'essentiel d'améliorer encore l'usage de l'espace dédié au stationnement sur voirie. Une des clés se trouve dans l'utilisation de la technologie, permettant ainsi d'en faciliter le plus possible l'usage pour l'automobiliste, fournir un niveau d'information plus important, réduire les abus ainsi que la fraude, et permettre tout simplement une gestion plus efficace.

Quels sont les conseils que vous donneriez aux élus français en charge du stationnement dans la perspective future de la réforme de dépénalisation-décentralisation du stationnement en France en 2018 ?

Le processus de réforme en France offre l'avantage d'être ouvert : la police peut continuer à assurer le contrôle du stationnement et des entreprises peuvent désormais également assurer cette fonction. C'est en ce sens que des opportunités sont offertes autant pour la police que pour les entreprises. Du point de vue de la réglementation du stationnement sur voirie, il faut veiller à ce que sa gestion garantisse l'efficacité et la qualité, et cela de deux manières différentes :
- l'utilité et la gestion des places de stationnement réglementé : maximiser la rotation, tendre vers un taux d'occupation optimal, et minimiser le plus possible les comportements inciviques ;
- garantir un niveau de recettes suffisant pour les collectivités locales afin que ces dernières puissent mettre en œuvre des mesures concrètes pour améliorer la mobilité.



1. CARTE D'IDENTITÉ

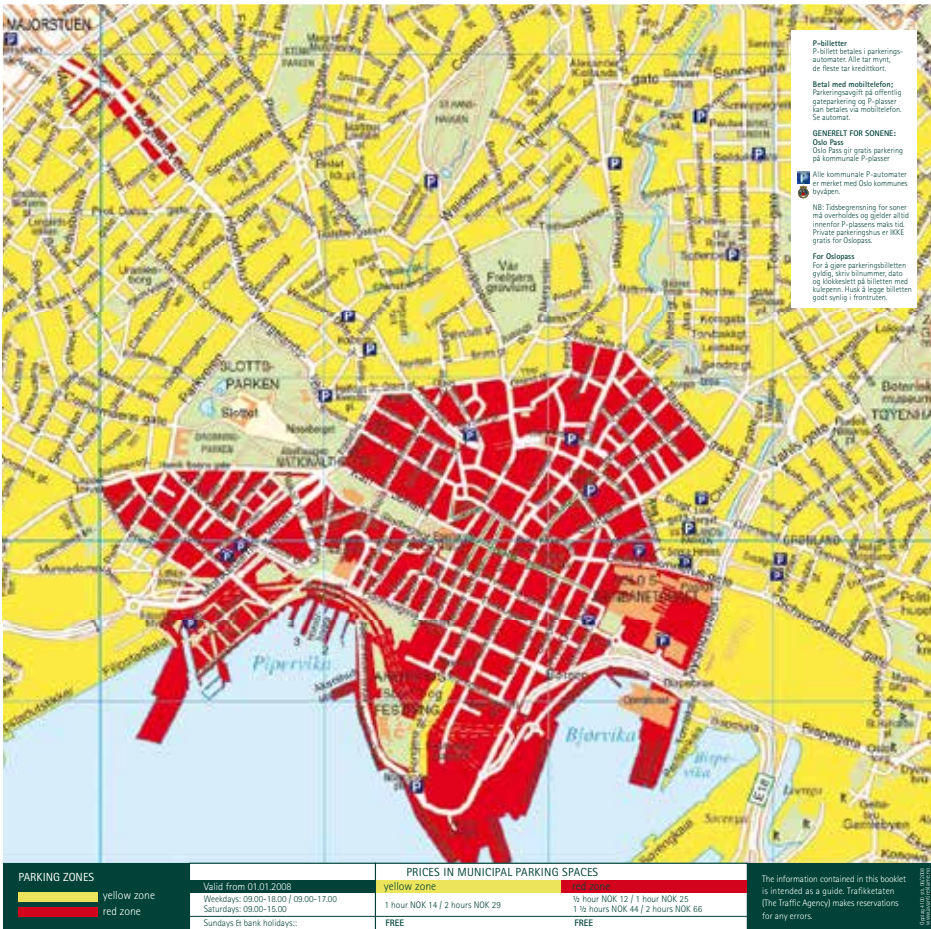
Échelle d'étude	Oslo
Nb. d'habts	594 000
Superficie	454 km²
Densité	1 308 habts./km²
Nb. de places de stationnement réglementé sur voirie	6 000
Nb. d'habitants pour une place de stationnement réglementé sur voirie	99
Nombre de places de stationnement non réglementé*	donnée non disponible
Nb. de places de stationnement hors voirie	donnée non disponible
Nb. d'horodateurs	475
Nb. d'horodateurs / places de stationnement réglementé sur voirie	1 horodateur pour 12,6 places
Nb. d'agents en charge du contrôle	101
Nb. d'agents / places de stationnement réglementé sur voirie	1 agent pour 59,4 places
Mode de gestion	L'agence en charge du trafic et des questions environnementales (Agency for Urban Environment) au sein de la ville d'Oslo gère directement le stationnement sur voirie.

Données au 05/10/2015

* Il s'agit de places de stationnement pour lesquelles il n'y a pas de réglementation particulière

La ville d’Oslo et ses zones de stationnement payant sur voirie

Source : http://www.visitoslo.com/VisitOslo/dok/Parking-guide_ENG.pdf



2. LES OBJECTIFS ASSIGNÉS À LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

L'autorité locale en charge du stationnement a pour objectif d'accroître la sécurité du trafic, de rendre les voiries accessibles facilement, et dans le même temps, d'améliorer la fluidité du trafic à la fois pour les automobilistes mais aussi pour les véhicules d'intervention (de type ambulances, pompiers, etc.). En outre, l'application des règles de stationnement a pour objet de donner la priorité aux transports en commun et aux modes alternatifs à l'usage privatif de la voiture (objectif fixé par la ville d'atteindre 12% de part modale en vélo). La municipalité a également des motivations économiques derrière l'application des règles de stationnement.

3. LES ZONES DE STATIONNEMENT ET LE SYSTÈME TARIFAIRE

La ville d'Oslo est divisée en deux zones de stationnement, avec des tarifs progressifs. La zone rouge est située dans le centre-ville avec des zones commerçantes et de trafic important. Les tarifs sont plus élevés dans cette zone rouge que dans la zone jaune.

Le montant de la redevance de stationnement est de 35 euros (300 NOK). Ce montant est le même pour la redevance de post-stationnement (cas où l'automobiliste n'a pas du tout payé son stationnement, cas où il a dépassé le temps déjà payé).

Les zones de stationnement sur voirie et la tarification associée

Zones de stationnement	Amplitude horaire de stationnement		Tarifs de stationnementen NOK (couronne norvégienne) et en équivalent €
ZONE JAUNE	Du lundi au vendredi de 9h00 à 18h00 (ou de 9h00 à 17h00) Samedi de 9h00 à 15h00	1 heure	1,61 € (NOK 14)
		2 heures	3,33 € (NOK 29)
	Dimanche	Journée	Gratuit
ZONE ROUGE	Du lundi au vendredi de 9h00 à 18h00 (ou de 9h00 à 17h00) Samedi de 9h00 à 15h00	½ heure	1,37 € (NOK 12)
		1 heure	2,87 € (NOK 25)
		1 heure ½	5,05 € (NOK 44)
		2 heures	7,57 € (NOK 66)
	Dimanche	Journée	Gratuit

Source : Site Internet http://www.visitoslo.com/VisitOslo/dok/Parking-guide_ENG.pdf

Il n'existe pas de règles d'affectation des recettes de stationnement encadrées de manière stricte par la réglementation. Les élus en charge de la gouvernance de la ville sont libres de décider de la manière dont ils vont utiliser les recettes afférentes.

À Oslo, les recettes de stationnement servent à améliorer la politique de transport et de mobilité.

Les automobilistes ont la possibilité de payer en espèces, avec leur carte de paiement/crédit ou à l'aide de leur téléphone mobile.

Un système de « *Pass parking Oslo* » a été mis en place par la municipalité, permettant de stationner gratuitement sur les parkings communaux appartenant à la ville. Ces places sont bien identifiées et marquées par un panneau « P » blanc sur fond bleu.

4. DONNÉES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

Le choix a été fait par la ville d'Oslo d'opter pour une gestion communale du stationnement sur voirie via l'Agence Urbaine de l'Environnement (*Agency for Urban Environment*). À l'échelle nationale, on dénombre entre 1000 et 2000

agents de la circulation. Au sein de la municipalité d'Oslo, 120 agents sont assignés à la gestion de la circulation, dont 101 sont directement en charge de contrôler les places de stationnement ainsi que le respect de la signalisation.

L'Agence Urbaine de l'Environnement dispose de 7 personnes employées à plein temps, représentant un coût de personnel total de 6 860 759 € (soit 60 millions de couronnes norvégiennes).

Par ailleurs, une section juridique au sein de l'agence est composée de 15 personnes qui travaillent sur les procédures de contestations liées au stationnement.

Enfin, l'ensemble des informations des tickets de stationnement (en format électronique) est transmis à l'Office fiscal de la ville d'Oslo dans laquelle se trouve une section en charge de collecter les recettes de stationnement, composée de 10 personnes.

Nombre de redevances de stationnement émises et nombre de contestations

	2010	2011	2012	2013
Nombre de redevances émises	279 000	255 000	254 000	235 000
Nombre de contestations	13 500	10 500	11 300	10 600

Source : Commune d'Oslo, *Agency for Urban Environment*

Recettes de stationnement issues des horodateurs entre 2010 et 2013

	2010	2011	2012	2013
Millions NOK	109 600 000	110 900 000	116 700 000	118 400 000
Équivalent Euros	12 573 861	12 724 319	13 390 029	13 585 814

Source : Commune d'Oslo, *Agency for Urban Environment*

Recettes de stationnement issues des redevances entre 2010 et 2013

	2010	2011	2012	2013
Millions NOK	149 400 000	137 800 000	138 100 000	127 600 000
Équivalent Euros	17 145 142	15 812 236	15 846 046	14 641 808

Source : Commune d'Oslo, *Agency for Urban Environment*

Coûts de recouvrement et de personnel entre 2010 et 2013⁷⁴

Coûts de recouvrement	2010	2011	2012	2013
Millions NOK	4 900 000	4 900 000	4 900 000	4 900 000
Équivalent euros	559 937	559 937	559 937	559 937
Coûts en personnel	60 000 000	60 000 000	60 000 000	60 000 000
Équivalent euros	6 860 759	6 860 759	6 860 759	6 860 759

Source : Commune d'Oslo, *Agency for Urban Environment*

Taux de paiement à l'horodateur et des redevances de stationnement entre 2010 et 2013

	2010	2011	2012	2013
% de taux de paiement à l'horodateur	88 %	86 %	84,5 %	82 %
% de taux de paiement par mobile	12 %	14 %	15,5 %	18 %
% taux de recouvrement des redevances	99 %	99 %	97 %	96 %

Source : Commune d'Oslo, *Agency for Urban Environment*

74 : Les coûts de recouvrement et de personnel sont stables d'une année sur l'autre, en particulier en raison de la stabilité de l'équipe en charge du stationnement.

5. QUELS EFFETS EN MATIÈRE DE POLITIQUE GLOBALE DE STATIONNEMENT ET DE MOBILITÉ ?

La politique de stationnement a affecté favorablement la mobilité et l'usage des transports publics, mais selon les responsables en charge du stationnement à la ville d'Oslo (Harald Marius Seljestad), il est difficile de fournir des données à ce sujet. Cependant, les effets de la politique de stationnement ont été les suivants :

- augmentation de la fluidité de la circulation automobile, grâce aux efforts faits pour lutter contre le stationnement interdit qui créait des gênes conséquentes, notamment pour les véhicules d'intervention et d'urgence (pompiers, ambulances, police) ;
- la ville d'Oslo a pour objectif de devenir une ville « verte » et engage des actions volontaristes en faveur du respect de l'environnement. C'est en ce sens qu'elle fait en sorte de verbaliser de manière drastique les véhicules en stationnement illégal aux abords des pistes cyclables non seulement pour éviter les accidents mais aussi pour réduire l'empreinte environnementale ;
- la ville a également mis l'accent sur les véhicules qui stationnent sur les arrêts de bus ou dans les couloirs de tramways, provoquant parfois des retards considérables pour les transports en commun ;
- la ville a aussi atténué le stationnement illégal dans les zones dédiées aux livraisons de marchandises.

Dépénalisation
et décentralisation
du stationnement
en Europe :
études de cas

D

PAYS-BAS, AMSTERDAM



1. CARTE D'IDENTITÉ

Échelle d'étude	Amsterdam, capitale et commune la plus peuplée des Pays-Bas
Nb. d'habts	799 442 (données 2013)
Superficie	219,33 km²
Densité	3 645 habts/km²
Nb. de places de stationnement réglementé sur voirie ⁷⁵	181 457
Nb. d'habitants pour une place de stationnement réglementé sur voirie	4,40
Nombre de places de stationnement non réglementé ⁷⁶	donnée non disponible
Nb. de places de stationnement hors voirie ⁷⁷	30 000
Nb. d'horodateurs	3 600 ⁷⁸
Nb. d'horodateurs / places de stationnement réglementé sur voirie	1 horodateur pour 50,4 places
Nb. d'agents en charge du contrôle	88 ⁷⁹
Nb. d'agents / places de stationnement réglementé sur voirie	1 agent pour 2 062 places
Mode de gestion	CITION BV, Service de Surveillance Urbaine, dont le capital est détenu par la ville d'Amsterdam, est en charge du stationnement payant de surface (contrôle, équipements, collecte des recettes, gestion des redevances de stationnement).

Données au 18/11/2014

75-77 : Commissariat général à la stratégie et à la prospective, décembre 2013, Pour une politique du stationnement au service des usagers, page 84.

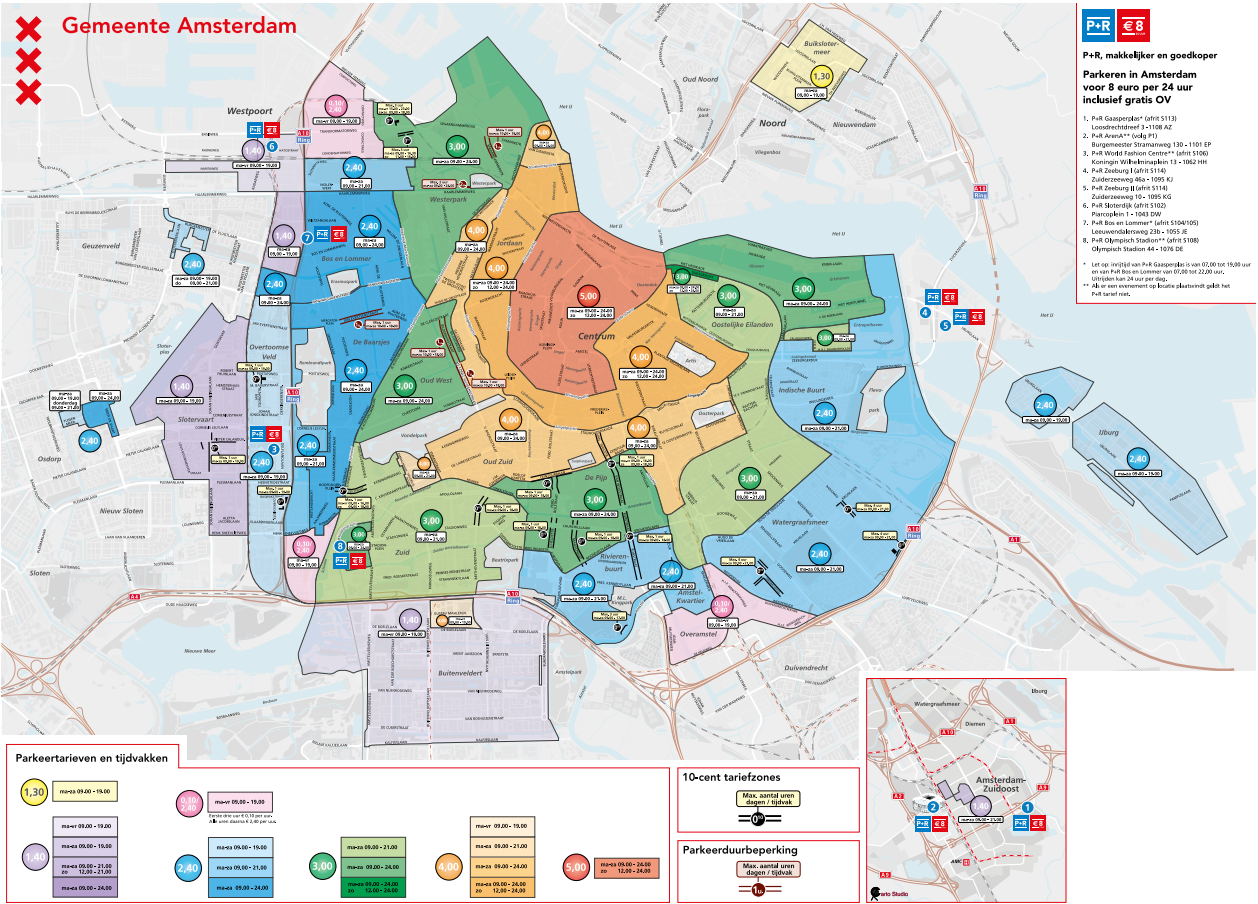
76 : Places se situant hors de la zone de stationnement réglementé et payant définie par la commune.

78 : Objectif de passer de 3 600 à 2 300 horodateurs grâce à une politique de gestion dématérialisée du stationnement sur voirie à Amsterdam. Leendert Miedema, Advisor PRO Parkeerregieorgaan, Department of Infrastructure Traffic and Transport, Parking in Amsterdam, march 2014, INTERTRAFFIC.

79 : Ce nombre d'agents de contrôle s'explique par l'utilisation de véhicules dotés de la technologie ANPR + GPS (voir plus loin dans la fiche), permettant à la ville de rationaliser le nombre d'agents sur le terrain (*scan car system*).

La ville d'Amsterdam et ses zones de stationnement payant sur voirie

Source : http://www.iamsterdam.com/media/pdf/parking/parking_rates_amsterdam_map_feb2014.pdf?la=nl



2. LES OBJECTIFS ASSIGNÉS À LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

La ville d'Amsterdam a élaboré un nouveau plan stratégique du stationnement («*Parkeerplan Amsterdam*») identifiant les principaux enjeux, problématiques et solutions liés à la gestion du stationnement :

- gestion du stationnement résidentiel : la ville doit faire face à une très forte demande de permis de stationnement résidents, alors que l'offre résidentielle ne représente que 10% de l'offre totale de stationnement. Cette politique de limitation du nombre de permis résidents est mise en place par la municipalité afin d'inciter les résidents à utiliser le plus possible les solutions de stationnement hors voirie. Pour chaque création supplémentaire de 100 places de stationnement hors voirie, 33 places de stationnement en voirie, 33 permis de stationnement, et 33 places de stationnement pour les visiteurs sont supprimées⁸⁰. Il s'agit aussi pour la ville de favoriser l'usage de garages privés, suivant l'objectif de créer un garage privé pour chaque nouvel appartement construit⁸¹ ;
- problématique de la recherche de places de stationnement dans le centre-ville (12 minutes en moyenne, notamment en soirée), provoquant des problèmes de congestion, de pollution de l'air, et de sécurité ;
- politique d'augmentation de la capacité de stationnement hors voirie avec la possibilité pour les résidents d'y stationner également avec des tarifs préférentiels ;
- problématique de stationnement des commerçants et

entreprises : développement de permis «*business*» dans le cadre du plan de stationnement de la ville d'Amsterdam ;

- volonté de favoriser en premier lieu les transports publics et les modes alternatifs (vélos, autopartage, véhicules électriques), avec notamment le développement d'une politique volontariste de développement des parcs-relais. La politique de la ville à l'horizon 2020-2025 est d'avoir 7000 places de P+R en plus de l'offre actuelle proposée.

Quelques données complémentaires sur le stationnement à Amsterdam⁸²

- 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 minutes ;
- 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).

3. LES ZONES DE STATIONNEMENT ET LE SYSTÈME TARIFAIRE

Il existe 7 zones tarifaires différentes organisées de sorte à ce que les tarifs décroissent au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville. Alors que dans l'hyper-centre le tarif est de 5€/h, il se situe à 0,10 €/h. dans les zones les plus périphériques.

80-82 : Données de la ville d'Amsterdam: Leendert Miedema, Advisor PRO Parkeerregieorgaan, Department of Infrastructure Traffic and Transport, Parking in Amsterdam, march 2014, INTERTRAFFIC.

81 : Commissariat général à la stratégie et à la prospective, décembre 2013, Pour une politique du stationnement au service des usagers.

Les zones et tarifs de stationnement appliqués à Amsterdam

Zones	Amplitude de stationnement	Tarif
Zone rouge	De mardi à samedi de 9h00 à 00h00 Dimanche de 12h00 à 00h00	5,00 €
Zone orange	De mardi à vendredi de 9h00 à 19h00 - De mardi à samedi de 9h00 à 21h00 De mardi à samedi de 9h00 à 00h00 - De mardi à samedi de 9h00 à 24h00 Dimanche de 12h00 à 00h00	4,00 €
Zone verte	De mardi à samedi de 9h00 à 19h00 - De mardi à samedi de 9h00 à 00h00 De mardi à samedi de 9h00 à 00h00 - Dimanche de 12h00 à 00h00	3,00 €
Zone bleu	De mardi à samedi de 9h00 à 19h00 - De mardi à samedi de 9h00 à 21h00 De mardi à samedi de 9h00 à 00h00	2,40 €
Zone rose	De mardi à vendredi de 9h00 à 19h00	0,10 € / heure (3 premières heures) puis 2,40 € / heure
Zone violette	De mardi à vendredi de 9h00 à 19h00 - De mardi à samedi de 9h00 à 19h00 De mardi à samedi de 9h00 à 21h00 - Dimanche de 12h00 à 21h00 De mardi à samedi de 9h00 à 00h00	1,40 €
Zone jaune	De mardi à samedi de 9h00 à 19h00	1,30 €

Source : www.iamsterdam.com/en/visiting/plan-your-trip/getting-around/parking-in-amsterdam

Certaines rues de la zone de stationnement réglementé font l'objet d'une tarification faible (0,10 euros) pour une durée se situant entre 1 heure et 4 heures de stationnement. Des rues sont également dédiées à du stationnement en zone bleue, mais uniquement pour une durée maximale d'une à deux heures.

Par ailleurs, un réseau de parcs-relais situés en périphérie de la ville et à proximité des entrées/sorties d'autoroutes a pour but d'inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun. Le système tarifaire des parkings-relais est d'ailleurs très incitatif⁸³. Le stationnement dans les P+R coûte à l'automobiliste seulement 1 € ou 8 € (pour les 24 premières heures de stationnement), avec un temps maximal de stationnement de 96 heures (sous réserve d'exceptions très particulières).

83 : <http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/plan-your-trip/getting-around/parking/park-and-ride>

Les tarifs sont calculés de la manière suivante :

- entrée en semaine avant 10h00 : 8 € pour les 24 premières heures, puis 1 € pour la période suivante de 24 heures ;
- entrée en semaine après 10h00 : 1 € pour 24 heures ;
- entrée dans le week-end : 1 € pour 24 heures.

Le système tarifaire des P+R est donc très attractif et incite les automobilistes à l'usage de modes de transport alternatif. L'usage des P+R permet à l'automobiliste d'utiliser gratuitement les transports publics avec l'utilisation d'une OV-chipcard (carte de transport). À chaque P+R, une correspondance est ainsi possible avec un tramway, un métro et/ou un bus.

Tout autour de la ville, il existe 7 P+R avec une capacité cumulée totale de 6 660 places.

Carte des P+R à Amsterdam

Source : <http://www.iamsterdam.com/~media/PDF/parking/PR%20Amsterdam%20kaart.pdf>



P+R, voordelig en snel
www.amsterdam.nl/penr

Openbaar vervoer haltes die recht geven op P+R parkeertarief

P+R staat voor **P**arken en **R**eizen.
In Amsterdam betekent het dat bezoekers die met de auto komen voordelig en snel aan de rand van de stad parkeren en doorreizen naar het centrum met het openbaar vervoer (OV).

Om in aanmerking te komen voor het voordelige P+R parkeertarief moet uw laatste check-in op de terugreis naar de P+R locatie plaatsvinden op een OV-halte in het centrumgebied. Een overstap geldt als nieuwe check-in. Uitzondering zijn de metrohaltes die hiernaast op de kaart staan aangegeven (Φ). Op deze metrohaltes moet u bij het overstappen van metro op metro niet in- en uitchecken. Na uitchecken moet u altijd binnen 1 uur het parkeertarief afrekenen!

Alle informatie en P+R voorwaarden, kunt u vinden op: www.amsterdam.nl/penr
Heeft u een vraag, bel: 14020.

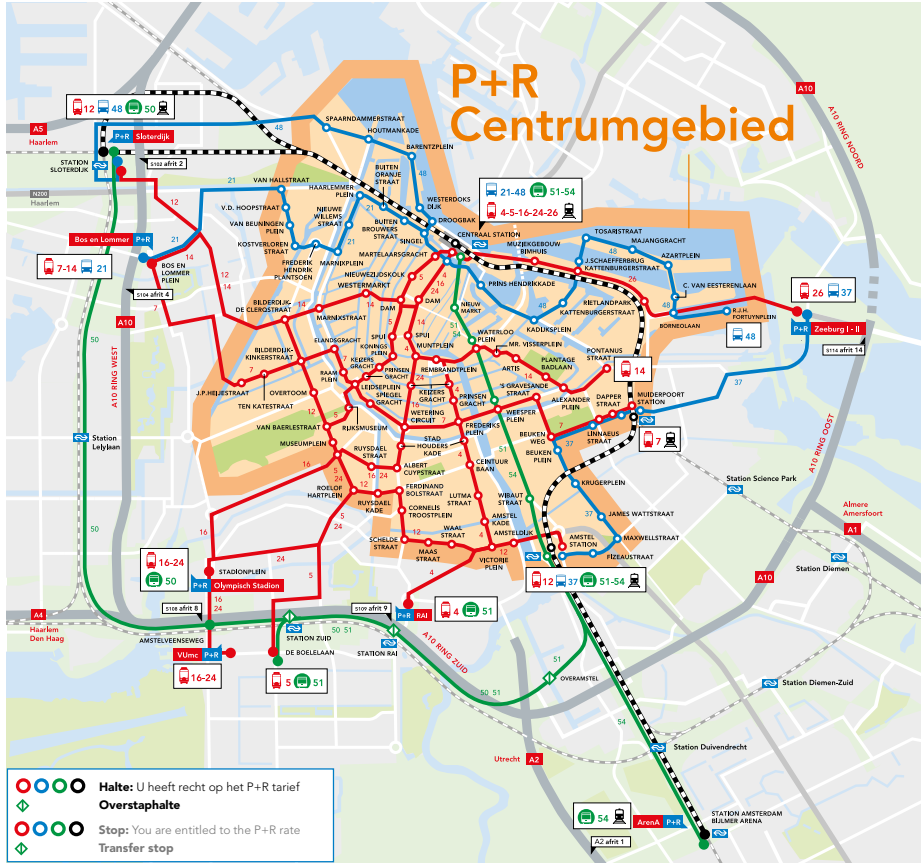
Public transport stops that entitle you to the discounted P+R rate

P+R is short for **P**ark and **R**ide. In Amsterdam this means that visitors who come to Amsterdam by car can park their car further away from the city centre and can travel to the city centre by public transport (PT).

To be eligible for the discounted P+R parking rate, your final check-in (when travelling back to your P+R location) must take place at a PT stop in the city centre zone. A transfer counts as a new check-in. The exceptions are those metro stops shown on the adjoining map (Φ). At these metro stops, you should not check-in or check-out when transferring from one metro train to another. You must always pay your parking fee within one hour of checking out!

Full details and the P+R terms and conditions, please see www.iamsterdam.com/parkandride
If you have a question, call us on 14020.

× Gemeente Amsterdam
×



Si l'automobiliste a payé un prix insuffisant ou n'a pas payé du tout son stationnement, il doit payer une redevance de stationnement, d'un montant fixé par la ville : en 2014, elle se situe à 55,50 € majorée d'une heure de stationnement (dont le montant diffère en fonction de la zone où l'automobiliste a stationné). A titre d'exemple, s'il a stationné dans la zone rouge, et n'a pas du tout payé son stationnement, il aura à régler : 55,50 € + 5,00 €, soit 60,50 €.

Il est possible pour l'automobiliste de régler directement sa redevance sur un site Internet dédié⁸⁴, y compris pour les plaques d'immatriculation étrangères. Il peut aussi directement contester cette redevance sur le site dédié.

La municipalité réinvestit l'intégralité des recettes perçues, en majorité dans le réaménagement de l'espace public⁸⁵, mais aussi dans le développement des transports publics⁸⁶.

Il n'est pas possible de payer son stationnement en espèces : il faut nécessairement disposer d'une carte bancaire néerlandaise ou tout type de carte de crédit/paiement international.

Le système de stationnement étant géré de manière dématérialisée (« *digital parking system* ») à Amsterdam, l'automobiliste doit obligatoirement entrer son numéro d'immatriculation à l'horodateur avant le paiement. L'automobiliste n'a donc pas besoin d'afficher un reçu de stationnement sur le pare-brise de son véhicule (il a toujours la possibilité d'en imprimer une copie). La plaque d'immatriculation sert de support pour le contrôle : Cition BV ne fait

que scanner la plaque d'immatriculation pour voir si l'automobiliste a payé son stationnement.

Les automobilistes ont également la possibilité d'utiliser directement leur téléphone portable pour payer leur place de stationnement.

4. DONNÉES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

Depuis 2010, Cition BV, mise en place et détenue par la ville d'Amsterdam, est la structure locale en charge de la gestion du stationnement payant de voirie sur l'ensemble du territoire de la ville. Elle assure la maintenance des équipements de stationnement (horodateurs, etc.), l'établissement et l'émission des permis de stationnement, le contrôle des véhicules en stationnement et la publication des rapports financiers sur le stationnement payant. En 2014, la ville d'Amsterdam a lancé un nouvel appel d'offres pour la gestion du stationnement, auquel Cition BV a répondu⁸⁷. Le nouveau contrat prendra effet à compter du 1^{er} octobre 2015, pour une période de 4 ans, avec la possibilité de le prolonger pour 2 périodes de 2 ans supplémentaires, soit 8 ans au total. Le coût global de ce contrat n'est pas encore connu à ce jour.

Le contrôle du stationnement interdit est directement organisé et géré par la ville : il n'a pas été intégré au contrat.

Cition BV emploie au total 88 agents en charge du contrôle du stationnement payant de surface (« *parking attendants* »).

Dépénalisation et décentralisation du stationnement en Europe : études de cas

⁸⁴ : <http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/plan-your-trip/getting-around/parking/park-and-ride>

⁸⁵ : Wiard Kuné, Policy Advisor Directorate of Traffic and Transport, City of Amsterdam, Parking Policy in Amsterdam, Improving mobility and public space, Gemeente Amsterdam.

⁸⁶ : À partir du rapport du Commissariat général à la stratégie et à la prospective, décembre 2013, Pour une politique du stationnement au service des usagers, page 85.

⁸⁷ : Depuis le 1^{er} octobre 2015, EGIS PROJECTS a remporté l'appel d'offre et est ainsi chargé de reprendre l'exploitation du service de stationnement de la ville d'Amsterdam, incluant la reprise des équipements et du personnel : Magazine Egis Contact, Amsterdam révolutionne le contrôle du stationnement urbain, novembre 2015, page 10.

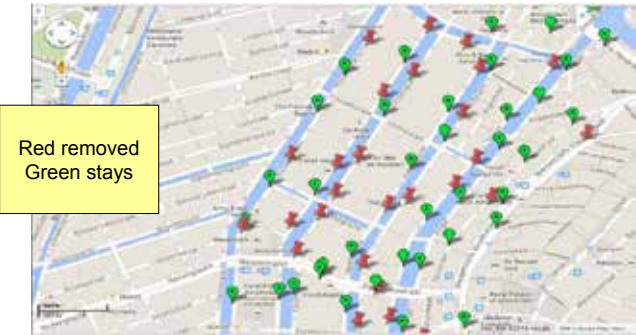
Ce nombre optimisé s'explique notamment par le fait que la ville a choisi de s'équiper de véhicules munis de scanners permettant de lire les plaques d'immatriculation des véhicules en stationnement, tout en circulant dans les rues de la ville à une vitesse de 30 km/h. Un système de recoupement des données en temps réel permet de savoir immédiatement si l'automobiliste s'est bien acquitté de son ticket de stationnement ou dispose bien de son permis. Avec la mise en place de ce dispositif numérique, le coût du contrôle a été réduit de moitié passant de 50 à 25 millions d'€ par an.

La ville d'Amsterdam s'est fixée comme objectif de parvenir à une gestion du stationnement «100% numérique» de manière à réduire le coût de gestion du stationnement sur voirie de moitié (objectif de réduction de 200 millions d'€ entre 2013 et 2015⁸⁸). Cette politique permettra également de réduire le nombre d'équipements, en particulier le nombre d'horodateurs (de 3 800 à 2 300) et de rendre les permis complètement dématérialisés.

Carte des horodateurs à Amsterdam

Source : Wiard Kuné, Policy Advisor Directorate of Traffic and Transport, City of Amsterdam, Parking Policy in Amsterdam, Improving mobility and public space, Gemeente Amsterdam.

Reducing amount of parking meters



From 3.800 to 2.300 parking meters

88 : Données de la ville d'Amsterdam: Leendert Miedema, Advisor PRO Parkeerregieorgaan, Department of Infrastructure Traffic and Transport, Parking in Amsterdam, march 2014, INTERTRAFFIC.

Les taux de paiement sont mesurés, à Amsterdam, sans prendre en compte les permis de stationnement. Il est difficile de fournir une information consolidée pour l'intégralité de la ville dans la mesure où le taux de paiement spontané n'est pas mesuré partout. Même s'il s'agit d'une donnée à prendre avec précaution, les services de la ville estiment le taux de paiement spontané autour de 85%.

Cition BV émet chaque année entre 400 000 et 450 000 bons de redevances de stationnement, dénomination locale des sanctions pour non-paiement ou paiement insuffisant du stationnement sur voirie. Le taux de paiement de ces bons, collectés par l'intermédiaire d'un service de la ville nommé «*Amsterdam Municipal Tax Department*», se situe entre 90 et 95%. Notons qu'environ 10% des redevances de stationnement font l'objet de contestations par les automobilistes.

En 2013, le stationnement payant sur voirie a permis de générer 166 millions d'€ de recettes (comptabilisant les permis visiteurs, permis résidents et les redevances de stationnement).

5. QUELS EFFETS EN MATIÈRE DE POLITIQUE GLOBALE DE STATIONNEMENT ET DE MOBILITÉ ?

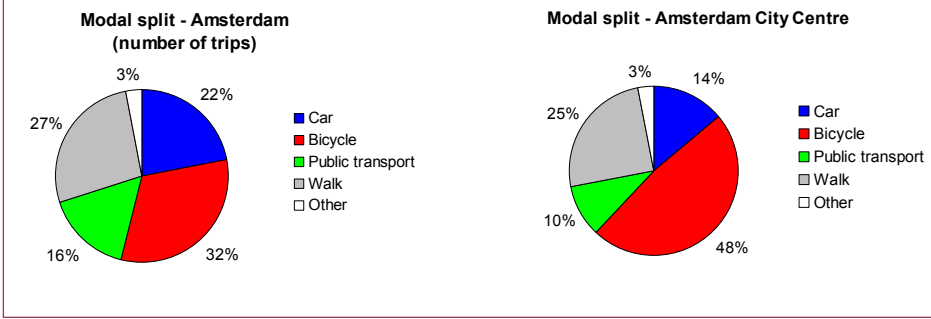
La particularité d'Amsterdam est d'avoir un usage important du vélo dans la ville : il représente 32% de part modale pour l'ensemble d'Amsterdam (y compris des zones périphériques) et 48% dans le centre-ville. S'agissant de la voiture, la proportion de possession d'une voiture dans le centre-ville se situe à 42 % par ménage alors qu'à l'inverse dans les zones périphériques, 50 à 59 % des ménages possèdent une voiture.

La ville doit faire face à des tendances lourdes en termes d'usage de plus en plus croissant de l'espace public créant de fait des problèmes de circulation, de congestion...

Dépénalisation et décentralisation du stationnement en Europe : études de cas

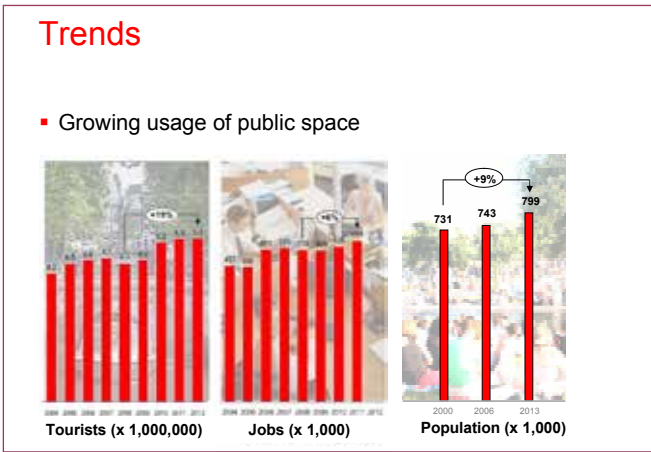
Répartition modale pour Amsterdam

Source : Wiard Kuné, Policy Advisor Directorate of Traffic and Transport, City of Amsterdam, Parking Policy in Amsterdam, Improving mobility and public space, Gemeente Amsterdam.



Évolution de l'usage de l'espace public à Amsterdam

Source : Wiard Kuné, Policy Advisor Directorate of Traffic and Transport, City of Amsterdam, Parking Policy in Amsterdam, Improving mobility and public space, Gemeente Amsterdam.



La politique de stationnement vise trois objectifs prioritaires : abaisser le taux d'occupation de l'espace public, réguler le nombre de véhicules dans le centre-ville et améliorer la qualité de l'air. La ville est confrontée à plusieurs enjeux :

- une demande de stationnement résidentielle plus importante que l'offre proposée ;
- une recherche de places de stationnement provoquant plus de 50 000 kilomètres de circulation par jour dans la ville ;
- un taux d'occupation des places de stationnement sur voirie très élevé, se situant entre 92 et 100 %, créant de fait une pression forte sur le stationnement dans la ville ;
- 54 % des habitants ont de l'appréhension à utiliser leur voiture par peur du manque de places de stationnement.

Avec la mise en place du nouveau plan de stationnement de la ville (voir les objectifs de ce plan en introduction de

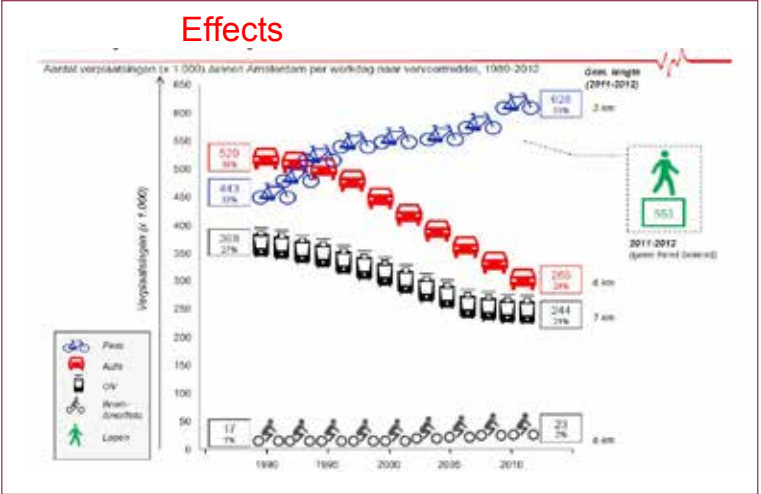
l'étude de cas), plusieurs effets ont été constatés et mesurés (voir graphique ci-dessous) en termes de déplacements modaux :

- une forte progression des déplacements en vélo par jour (de 520 à 628 000 entre 1990 et 2012) ;
- une réduction relativement importante des déplacements en voiture individuelle, passant de 520 à 280 000 déplacements par jour, soit de 39% des déplacements globaux en 1990 à 24 % en 2012, avec en parallèle une baisse plus modérée des déplacements en transports collectifs ;
- une part des déplacements effectués par la marche importante (553 000 en 2011-2012).

Ainsi, selon le responsable stationnement de la ville d'Amsterdam, Wiard Kuné, grâce à la politique de stationnement mise en place, la part modale de la voiture individuelle a été drastiquement réduite.

Effets de la politique de stationnement sur la mobilité et les déplacements

Source : Wiard Kuné, Policy Advisor Directorate of Traffic and Transport, City of Amsterdam, Parking Policy in Amsterdam, Improving mobility and public space, Gemeente Amsterdam.



Wiard KUNÉ

Coordinateur de l'équipe en charge du stationnement, département de la circulation et de l'espace public, Ville d'Amsterdam

Dans votre ville, comment la réforme du stationnement a-t-elle été perçue par les automobilistes ?

L'introduction de la gestion dématérialisée / numérique du stationnement dépenalisé à Amsterdam a plutôt bien été reçue par la presse et les médias. La télévision ainsi que les journaux nationaux et locaux ont bien relayé nos communications et nos messages sur la nécessité de modifier et améliorer la gestion du stationnement, de façon à en réduire les coûts. Ces messages et communications comportaient notamment des explications techniques sur les véhicules scannant les plaques d'immatriculation, la lecture de la plaque d'immatriculation par l'horodateur et la réception de l'avis de pénalité (appelé « *naheffingsaanslag* ») à domicile.

En quoi le système est-il aujourd'hui efficace ?

Nous pensons que le système est efficace aujourd'hui, même s'il reste

encore des améliorations et ajustements à opérer.

Quelles sont les pistes d'amélioration futures ?

La ville d'Amsterdam a lancé un appel d'offres pour un nouveau contrat pour la gestion du stationnement sur voirie qui démarrera début 2016. Nous espérons, dans le cadre de ce nouveau contrat des améliorations et une meilleure efficacité/efficience, et une évolution vers une gestion « combinée » des infractions non pénales et pénales au stationnement.

E**PAYS-BAS, NIEUWEGEIN**

1. CARTE D'IDENTITÉ

Échelle d'étude	Nieuwegein, une des 26 communes de la province d'Utrecht
Nb. d'habts	61 512
Superficie	25,68 km²
Densité	2 395 habts./km²
Nb. de places de stationnement réglementé sur voirie	3 500
Nb. d'habitants pour une place de stationnement réglementé sur voirie	17,6 habts. pour 1 place
Nombre de places de stationnement non réglementé ⁸⁹	5 000
Nb. de places de stationnement hors voirie	3 443
Nb. d'horodateurs	70
Nb. d'horodateurs / places de stationnement réglementé sur voirie	1 horodateur pour 50 places
Nb. d'agents en charge du contrôle	18
Nb. d'agents / places de stationnement réglementé sur voirie	1 agent pour 195 places
Mode de gestion	Gestion du stationnement payant par la ville et au sein d'une « coopérative » publique à but non lucratif : « Coöperatie ParkeerService U.A. ⁹⁰ »

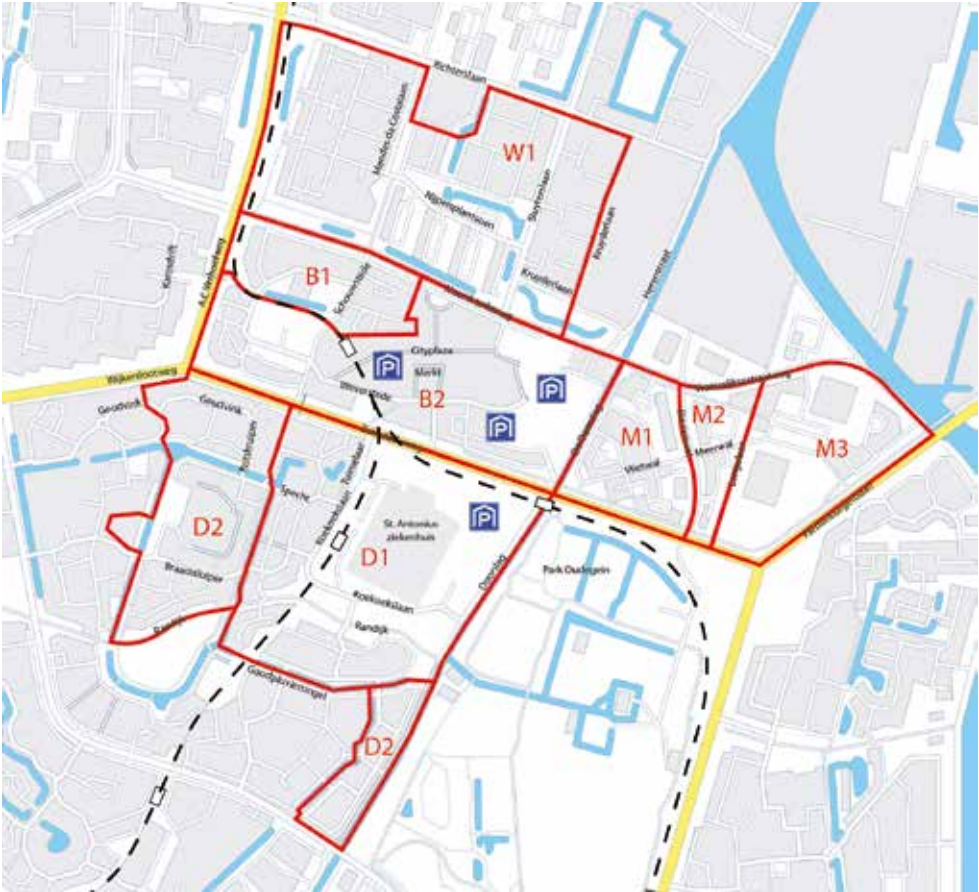
Données au 05/11/2015

⁸⁹ : Il s'agit de places de stationnement pour lesquelles il n'y pas de réglementation particulière.

⁹⁰ : <http://www.cooperatieparkeerservice.nl/>

La ville de Nieuwegein et ses zones de stationnement payant sur voirie

Source : <http://www.parkeerservice.nl/nieuwegein/vergunningen.html>



2. LES OBJECTIFS ASSIGNÉS À LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT
- renforcer le contrôle du stationnement (qu'il s'agisse du stationnement en voirie et hors voirie) afin de répondre aux objectifs fixés par la ville.

Nieuwegein est une ville moyenne, peuplée d'environ 61 000 habitants, située au centre des Pays-Bas, au croisement de trois axes routiers majeurs et de flux pendulaires importants. Cette configuration nécessite une vision très spécifique en matière de trafic et de mobilité. La ville dispose de pénétrantes avec de larges routes, la rendant très accessible jusqu'à son centre, mais cela suppose d'offrir des possibilités et des facilités de stationnement pour les automobilistes⁹¹. Pour atteindre cet objectif, il est ainsi nécessaire de :

- créer des emplacements de stationnement à proximité des zones d'habitations, d'activités, et de commerces notamment ;

Le système tarifaire du stationnement payant de la ville de Nieuwegein

Zones	Amplitude horaire de stationnement	Tarif normal	Tarif résident	Tarif visiteurs
B1 et B2	Du lundi au jeudi de 9h00 à 18h00 Vendredi de 9h00 à 21h00 Samedi de 9h00 à 18h00 Dimanche de 11h00 à 18h00	1,90 € / heure	0,50 € / heure	-
		9,40 € / jour	2,60 € / jour	6,20 € / jour
D1	Du lundi au jeudi de 9h00 à 17h00 Vendredi de 9h00 à 20h00 Samedi de 9h00 à 17h00	1,80 € / heure	0,50 € / heure	-
		8,80 € / jour	2,60 € / jour	5,85 € / jour
M1, W1	M1 : Du lundi au samedi de 9h00 à 17h00 W1 : Du lundi au jeudi de 9h00 à 17h00 Vendredi de 9h00 à 20h00 Samedi de 9h00 à 17h00	1,60 € / heure	0,50 € / heure	-
		8,20 € / jour	2,60 € / jour	5,50 € / jour
D2, M2	Du lundi au vendredi de 9h00 à 17h00	0,95 € / heure	0,50 € / heure	-
		4,40 € / jour	2,40 € / jour	3,00 € / jour
M3	Du lundi au vendredi de 9h00 à 17h00	Les premières 1h30 : 0,20 € /heure, puis 0,95 € / heure	Les premières 1h30 : 0,20 € / heure, puis 0,50 € / heure	-
		4,40 € / jour	2,40 € / jour	3,00 € / jour

Source : <http://www.parkeerservice.nl/nieuwegein/parkeertijden-en-tarieven.html>

91 : À partir de l'étude GART-STATION 2014 et du questionnaire envoyé aux Pays-Bas.

La législation néerlandaise fait la distinction entre :

- les redevances pour non-paiement du stationnement payant

La redevance est de 58 € à Nieuwegein en 2014. Cette redevance est toujours majorée de frais correspondant à une heure de stationnement, dont le montant est variable en fonction de la zone de stationnement. L'automobiliste peut contester l'avis de redevance qu'il reçoit, dans les 6 semaines suivant l'apposition de l'avis sur le pare-brise du véhicule. Cela ne soustrait pas l'automobiliste du paiement de la redevance : si sa contestation est acceptée, il se verra rembourser le montant global de la redevance (58 €). En dernier ressort, en cas de non-paiement de la redevance, la municipalité a toujours la possibilité de faire appel à un huissier de justice pour recouvrer la créance.

- les sanctions pour stationnement interdit.

Les amendes pour stationnement interdit sont gérées à l'échelle nationale par le Bureau Central Judiciaire de Recouvrement⁹² (CJIB), placé sous l'autorité du Ministère de la Justice aux Pays-Bas.

Procédure de sommation de paiement d'une amende pour stationnement interdit⁹³.

Une date d'échéance est apposée sur l'avis de paiement de l'amende de stationnement. L'automobiliste dispose d'une période de 8 semaines pour faire son règlement. S'il ne l'a pas fait dans les délais impartis, l'automobiliste reçoit une « sommation de paiement » et le montant de l'amende est majoré de 50%. Si l'automobiliste ne paie pas l'amende majorée, il reçoit une seconde sommation de paiement indiquant que le montant de

92 : Le Centraal Justitiele Incassobureau (CJIB ; le bureau central judiciaire de recouvrement) est une agence exécutive du Ministère de la Sécurité et de la Justice aux Pays-Bas. Il est, entre autres, chargé du recouvrement de sanctions administratives comme les sanctions infligées

en cas de stationnement interdit, mais aussi les dépassements de la vitesse autorisée, le passage au feu rouge notamment.

la sanction ainsi que la première majoration sont augmentés de 100%. Cette procédure est décrite dans les articles 23, 24 et 25 de la loi néerlandaise sur l'application du Code de la Route⁹⁴.

Les recettes sont utilisées uniquement pour la politique de stationnement de la ville. Ainsi, les revenus sont investis dans le stationnement hors et en voirie, dans les solutions technologiques en faveur du stationnement, mais aussi pour le développement de parkings pour les motos, les vélos et indirectement pour les nouveaux projets immobiliers de parkings. Cela permet de rester transparent s'agissant de l'affectation des recettes et de pouvoir conserver le contrôle sur la politique de stationnement.

4. DONNÉES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

La gestion du stationnement est placée sous la responsabilité de la ville de Nieuwegein, mais dans la mesure où le contrôle du stationnement ne fonctionne pas de manière optimale et parce que d'autres solutions technologiques seront certainement mises en œuvre dans le futur, par exemple, avec l'introduction de *scan car*, la fonction de contrôle du stationnement sur voirie sera prochainement déléguée à la coopérative publique *Coöperatie ParkeerService U.A.*

La coopérative « ParkeerService U.A.⁹⁵ »

ParkeerService U.A est une coopérative publique à but non lucratif spécialisée dans le stationnement sur voirie et hors voirie. Avant de devenir une coopérative en 2010, *ParkeerService*

93 : <https://www.cjib.nl/Internationaal/Francais/Contravention/paiement.aspx>
94 : « *Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften* » (WAHV).

95 : À partir de la présentation Powerpoint transmise par Elisio Baptista, former parking manager, Nieuwegein and senior advisor of the Parking Cooperation: *ParkeerService* : public parking cooperation in Holland.

U.A était une entreprise publique en charge du stationnement pour le compte de la ville d'Amersfoort.

13 villes des Pays-Bas, en majorité de moins de 100 000 habitants exceptées Amersfoort et Alphen aan den Rijn, – voir carte et tableau ci-contre – en sont membres (données 2014). La ville de Nieuwegein a adhéré à la coopérative en 2011.

Seules les villes peuvent adhérer à cette coopérative publique dont le Conseil d'administration est constitué des élus en charge du stationnement dans chacune des villes adhérentes. Chaque membre reste maître de sa politique de stationnement.

La coopérative «Parkeerservice» a notamment pour objectif d'appliquer de la manière la plus efficace et à moindre coût possible les politiques de stationnement définies individuellement par chacune des villes membres. Elle propose pour cela 28 produits et services standards différents (permis, contrôle, sites Internet, etc.), faisant un large appel à la dématérialisation des différents process de stationnement, ainsi qu'au partage de connaissances et d'expériences entre les villes membres, etc.

La coopérative représente au total environ 140 personnes qui restent employées par les villes membres. Elle délivre 35 000 permis de stationnement, gère 55 parkings hors voirie et un chiffre d'affaires total de 35 millions d'€.

Les ambitions de la coopérative sont de différents ordres : réduire les kilomètres inutiles à la recherche de places de stationnement dans les villes, faciliter l'usage

du stationnement dans les centres villes, étendre son champ d'actions aux Pays-Bas mais aussi dans l'Union européenne, renforcer la coopération publique-privée dans le management du stationnement...

Différentes mesures concrètes ont d'ores et déjà étaient mises en œuvre par la coopérative :

- la création d'une boutique en ligne collective pour les permis de stationnement (création, modification, résiliation) ;
- l'achat conjoint de parcmètres, de systèmes de gestion du stationnement, de collecte des recettes ;
- le développement de technologies «scan» pour le contrôle du stationnement ;
- la création d'un registre national du stationnement («National Parking Register») : système national multiplateforme de fournisseurs de solutions de stationnement sur mobiles, base de données centrale (*central parking right database*), la collecte et diffusion de données statiques et dynamiques sur le stationnement aux Pays-Bas.

Dépénalisation
et décentralisation
du stationnement
en Europe :
études de cas

Les 13 villes des Pays-Bas membres de «ParkeerService U.A.»

Alkmaar	93 912 habts.
Lelystad	75 745 habts.
Deventer	96 589 habts.
Nijkerk	39 829 habts.
Hilversum	83 607 habts.
Amersfoort	144 368 habts.
Woerden	47 900 habts.
Alphen aan den rijn	107 117 habts.
Barneveld	50 623 habts.
Zeist	60 176 habts.
Nieuwegein	61 512 habts.
IJsselstein	34 070 habts.
Gorinchem	35 246 habts.

Source : ParkeerService public parking cooperation in Holland, présentation Powerpoint envoyé par Elisio Baptista, senior advisor, ParrkeerService U.A. le 5 mars 2015



L'équipe de la ville est constituée de 2 responsables en charge du stationnement. Ils sont également en charge de travailler en lien étroit avec la coopérative «ParkeerService U.A.». 18 agents sont également employés pour contrôler le stationnement sur voirie. Afin de rendre le contrôle du stationnement sur voirie

plus efficace, la ville envisage dans les prochaines années de transférer cette mission à la coopérative ParkeerService avec le développement de technologies de type «scan car».

Données sur les coûts d’exploitation et les recettes globales

	2010	2011	2012	2013
Taux de paiement à l’horodateur (taux de respect)	85%	86%	90%	93%
Nombre de redevances émises	5 000	5 500	7 200	7 500
Taux de recouvrement des redevances de stationnement	95%	95%	95%	95%
Coûts de recouvrement	15 000 €	15 000 €	15 500 €	15 500 €
Coûts en personnel	300 000 €	300 000 €	305 000 €	310 000 €
Proportion de contestations	8%	8%	6%	6%
Les recettes de stationnement issues des horodateurs	850 000 €	850 000 €	800 000 €	1 150 000 €
Les recettes de stationnement issues des amendes	250 000 €	286 000 €	388 800 €	412 500 €

Source : Données collectées dans le cadre du questionnaire GART-STATIOM auprès de Monique Pluijm et Elisio Baptista

5. QUELS EFFETS EN MATIÈRE DE POLITIQUE GLOBALE DE STATIONNEMENT ET DE MOBILITÉ ?

Lorsque le stationnement payant en voirie a démarré en 1980, le contrôle était réalisé par la police locale. Quelques années plus tard, la dépénalisation du stationnement a été opérationnelle et les recettes de stationnement reviennent intégralement à la ville. Mais dans la mesure où la police et le stationnement sont sous la responsabilité directe du maire, cela a eu des impacts en termes financiers, mais très peu en matière de politiques de mobilité et de transport. Le réel changement est survenu lorsque la ville a commencé à construire et gérer des places de stationnement hors voirie.

Investir dans suffisamment d’emplacements de stationnement hors voirie dans le centre-ville s’est ainsi traduit par un usage plus important, d’environ 5% sur l’année 2013, et une meilleure attractivité du centre-ville.

INTERVIEW

Dans votre ville, comment la réforme du stationnement a-t-elle été perçue par les automobilistes ?

Comme un changement de responsabilité de la police vers un contrôle municipal local rapide. Il n'existe pas de réels changements pour les automobilistes. La seule différence était que la responsabilité du contrôle et l'apposition des amendes de stationnement ont été transférées du niveau national vers le niveau local. Il est ainsi devenu plus facile pour les automobilistes d'avoir un contact direct en cas de plaintes ou d'objections formelles.

En quoi le système est-il aujourd’hui efficace ?

Le système est aussi efficace qu'il ne l'était par le passé, mais il l'est encore plus dans la mesure où les collectivités locales peuvent influencer le comportement des automobilistes et cela avec moins d'effort.

Pouvez-vous rapidement expliquer pourquoi a été introduite une coopération

publique pour la gestion du stationnement aux Pays-Bas (« ParkeerService ») ?

De nombreuses villes aux Pays-Bas sont à la recherche de plus d'efficacité avec moins d'efforts pour gérer leurs politiques de stationnement (sur et hors voirie). Il existe des moyens plus ou moins efficaces pour le faire, mais avec des entreprises privées, il est bien difficile de limiter les coûts. Lorsque vous travaillez en collaboration avec d'autres villes sur des questions et des besoins spécifiques similaires, tout en gardant la responsabilité et suffisamment d'influence sur la politique de stationnement de votre ville, il existe beaucoup d'avantages. L'une des villes du cœur des Pays-Bas a trouvé un moyen de le faire, sous la forme d'une coopérative, « ParkeerService », tout en préservant les recettes publiques. Dans le cadre de cette coopérative, chaque ville membre conserve la maîtrise des recettes issues de sa politique de stationnement,

et aucune ville membre n'est confrontée aux problèmes financiers imprévus d'une autre. En 5 ans, la coopérative est passée à 13 membres, et de nombreuses villes vont ré-adhérer pour l'année à venir.

Quelles sont les pistes d'amélioration futures ?

À Nieuwegein, mais aussi dans d'autres villes à travers les Pays-Bas, vous trouvez déjà des moyens de paiement variés pour payer les amendes/redevances de stationnement : par cartes de crédit, par mobile, « dip and go and tap and go », etc. Cette année, la ville a mis en œuvre un nouveau système, avec « E-Counter », permettant que le stationnement payant et les permis de stationnement (sur voirie et hors voirie) puissent être gérés par les habitants directement depuis Internet. Dans un futur proche, les tickets de stationnement seront également totalement supprimés. Le stationnement payant, les permis de longue

durée, le contrôle ainsi que les réductions et les entrées de la ville seront directement gérés par Internet avec simplement le renseignement de la plaque d'immatriculation du véhicule. Le stationnement sur voirie et le stationnement hors voirie sont déjà liés, permettant aux automobilistes le stationnement aux emplacements hors et sur voirie avec un seul permis de stationnement, leur donnant ainsi des droits de stationnement sur voirie et hors voirie. La prochaine étape sera le stationnement sans barrière dans les parkings hors voirie et le paiement sans passer par des horodateurs. Et dans un futur proche, le contrôle du stationnement sera opéré avec l'utilisation de la technologie « scan cars » et « scan scooters ».

Quels sont les conseils que vous donneriez aux élus français en charge du stationnement dans la perspective future de la réforme de dépénalisation-décentralisation du stationnement en France en 2018 ?

Si vous informez les électeurs sur les nouvelles possibilités et méthodes de travail, et que cela ne crée, au final, pas de changement majeur pour l'utilisateur de l'espace disponible de stationnement, cela sera moins difficile. La seule véritable différence est que la ville elle-même sera responsable du contrôle et de l'administration du stationnement.

F

PORTUGAL, LISBONNE



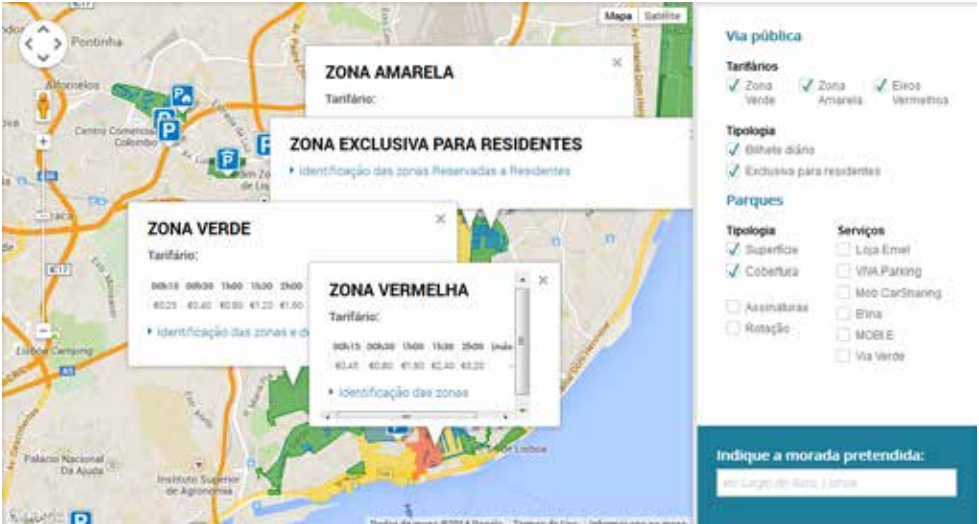
1. CARTE D'IDENTITÉ

Échelle d'étude	Lisbonne
Nb. d'habts	545 245
Superficie	85 km²
Densité	6 415 habts./km²
Nb. de places de stationnement réglementé sur voirie	48 647
Nb. d'habitants pour une place de stationnement réglementé sur voirie	11,3 habts. pour 1 place
Nombre de places de stationnement non réglementé ⁹⁶	180 000
Nb. de places de stationnement hors voirie	80 000
Nb. d'horodateurs	1 895
Nb. d'horodateurs / places de stationnement réglementé sur voirie	1 horodateur pour 25,7 places
Nb. d'agents en charge du contrôle	Nombre d'agents en charge du contrôle : - Employés par EMEL : 110 (pour 33 161 places de stationnement réglementé sur voirie) - Employés par EMPARK PORTUGAL : 80 (pour 15 486 places de stationnement réglementé sur voirie)
Nb. d'agents / places de stationnement réglementé sur voirie	Pour EMEL : 1 agent pour 301,5 places de stationnement réglementé Pour EMPARK PORTUGAL : 1 agent pour 193,5 places de stationnement réglementé sur voirie Au total : 1 agent pour 256 places de stationnement réglementé sur voirie
Mode de gestion	La ville de Lisbonne est en charge de la gestion du stationnement sur voirie. La gestion du stationnement s'opère grâce à une entreprise publique municipale, EMEL S.A. Une partie des places de stationnement est déléguée à l'entreprise EMPARK Portugal (contrôle, collecte des recettes pour le compte d'EMEL).

⁹⁶ : Il s'agit de places de stationnement pour lesquelles il n'y a pas de réglementation particulière.

La ville de Lisbonne et ses zones de stationnement payant sur voirie

Source : <http://www.emel.pt/pt/onde-estacionar/via-publica/tarifarios/>



2. LES OBJECTIFS ASSIGNÉS À LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Plusieurs objectifs⁹⁷ ont été fixés lors de la mise en place de la politique de stationnement de Lisbonne :

- une organisation optimisée de l'espace public ;
- de la discipline dans l'usage des places de stationnement sur voirie ;
- la réduction du nombre de véhicules stationnant en voirie et circulant dans le centre-ville ;
- l'utilisation des recettes de stationnement pour la construction de parkings en ouvrage et de nouvelles solutions de mobilité alternative.

Les zones de stationnement appliquées à Lisbonne

Source : <http://www.emel.pt/pt/onde-estacionar/via-publica/tarifarios/identificacao-das-zonas/>



⁹⁷ : À partir du questionnaire GART-STATIONM envoyé à EMEL S.A. (Oscar RODRIGUEZ, EMEL S.A.).

3. LES ZONES DE STATIONNEMENT ET LE SYSTÈME TARIFAIRE

Les tarifs sont approuvés par la municipalité de Lisbonne, sur proposition d'EMEL S.A. Il existe 3 types de zones de stationnement différentes dans Lisbonne, avec des grilles de tarification à l'heure variables d'une zone à l'autre :

- «zona verde» (zone verte) : situées aux endroits excentrés de la ville, ces zones offrent des tarifs de stationnement plus faibles qu'en zones «amarela», avec un stationnement possible jusqu'à 4 heures consécutives. L'heure de stationnement est de 0,80 € pour 1 heure (cf. tableau ci-dessous).
- «zona amarela» (zone jaune) : situées dans le centre-ville, bien desservies par les transports en commun et disposant de parkings publics, avec des tarifs plus élevés

qu'en «zona verde», et avec un stationnement possible jusqu'à 4 heures. Une heure de stationnement revient à 1,20 €.

- «zona vermelha» (zone rouge) : le tarif est fixé à 1,60 € de l'heure, afin d'avoir une rotation plus élevée du stationnement. La durée est limitée à deux heures.

Les différentes zones tarifaires du stationnement sur voirie

Zone tarifaire	Durée	Tarif	Zone tarifaire	Durée	Tarif
Zone «verde» (verte)	15 minutes	0,25 €	Zone «amarela» (jaune)	15 minutes	0,35 €
	30 minutes	0,40 €		30 minutes	0,60 €
	1 heure	0,80 €		1 heure	1,20 €
	1 heure 30	1,20 €		1 heure 30	1,80 €
	2 heures	1,60 €		2 heures	2,40 €
	2 heures 30	2,00 €		2 heures 30	3,00 €
	3 heures	2,40 €		3 heures	3,60 €
	3 heures 30	2,80 €		3 heures 30	4,20 €
Zone «vermelha» (rouge)	4 heures	3,20 €		4 heures	4,80 €
	15 minutes	0,45 €	Zone «vermelha» (rouge)	15 minutes	0,80 €
	30 minutes	0,80 €		1 heure	1,60 €
	1 heure	1,60 €		1 heure 30	2,40 €
	1 heure 30	2,40 €		2 heures	3,20 €
	2 heures	3,20 €			

Source : Site Internet d'EMEL S.A. <http://www.emel.pt/pt/onde-estacionar/via-publica/tarifarios/>

Il n'existe pas de stationnement gratuit à durée limitée (ou zone bleue).

Il existe des «zonas exclusiva para residentes» (des zones réservées uniquement aux résidents).

Les deux roues stationnent gratuitement dans des rues spécifiquement définies par la commune (absence de contrainte particulière et usage des places de stationnement).

Différents moyens de paiement sont à la disposition des automobilistes pour régler leur stationnement :

- par l'intermédiaire du téléphone mobile avec une application «ePark» ;
- par carte de rechargement développée par EMEL «Viva Parking» qui est valable pour les 3 zones de stationnement. À terme, cette carte pourra également être utilisée à la fois pour le stationnement et l'usage des transports publics à Lisbonne. Elle est aujourd'hui utilisable dans les horodateurs en voirie mais aussi dans les parkings en ouvrage ;
- des titres de stationnement prépayés papier (0,80 € ou 1,20€) disponibles dans les agences EMEL, les parkings et chez les dépositaires (kiosques, papeteries, etc.) ;
- des cartes à la journée (de 2 € en zone «verte» ou 3 € en zone «amarela»), utilisables uniquement dans certaines rues ou ensemble de rues (de 9h00 à 19h00) ;
- en espèces en réglant directement à l'horodateur.

Si l'automobiliste a dépassé le temps imparti sans avoir complété le paiement, il se voit d'abord infliger un «avertissement» sous la forme d'une redevance minorée de 9€

(réduite du tarif déjà payé à l'horodateur). Par exemple, s'il a stationné 2 heures en zone verte et qu'il n'a réglé que la première heure, il se voit dans l'obligation de régler à l'horodateur 8,20 € (9 € - 0,80 € déjà payé).

En cas de non-paiement de la redevance minorée (9 €) dans un délai maximal de 24 heures, l'automobiliste doit payer une redevance administrative de 30 €.

Le véhicule est immobilisé (sabot) dans deux cas :

- en cas d'absence de paiement à l'horodateur (au bout de 2 ou 3 passages de l'agent de contrôle) ;
- en cas de stationnement illégal (sur les passages piétons, les trottoirs par exemple).

Pour que l'automobiliste puisse récupérer son véhicule, il est redevable d'une redevance de 120 €.

4. DONNÉES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

Une partie des places de stationnement sur voirie (15 486 sur l'ensemble des 48 647 places disponibles en voirie) est déléguée à l'entreprise privée EMPARK Portugal qui est chargée à la fois de contrôler les automobilistes, d'encaisser les recettes de stationnement (dont une partie est réallouée à EMEL) et de

gérer la maintenance des horodateurs notamment. Le contrat est d'environ 4 millions d'euros par an⁹⁸. Ce contrat entre EMPARK Portugal et EMEL s'est terminé en juillet 2015.

EMEL S.A. emploie au total 380 personnes, dont :

- 110 agents de contrôle déployés pour contrôler le

- stationnement sur voirie («enforcement officers») soit 1 agent pour 301,5 places de stationnement réglementé ;
- 80 agents déployés spécifiquement pour le stationnement en ouvrage ;
 - 190 personnes pour des fonctions supports.

EMPARK Portugal emploie, pour la gestion du contrôle du stationnement sur voirie, 80 agents de contrôle (pour les 15 486 places de stationnement réglementé sur voirie).

Nombre de redevances de stationnement émises

	2010	2011	2012	2013
Nombre de redevances émises	1 091 654	2 042 656	1 042 604	897 780

Source : EMEL S.A.

Nombre de contestations

	2010	2011	2012	2013
Nombre de contestations	9 150	12 300	17 750	18 100

Source : EMEL S.A.

Recettes de stationnement sur voirie

	2010	2011	2012	2013
Les recettes de stationnement issues des horodateurs	16 740 000 €	17 007 000 €	18 494 000 €	19 334 000 €
Les recettes de stationnement issues des redevances	1 128 000 €	2 489 000 €	1 972 000 €	1 905 000 €

Source : EMEL S.A.

Le taux de paiement spontané à l'horodateur et le taux de paiement des redevances à Lisbonne (en évolution depuis 2010)

	2010	2011	2012	2013
Taux de paiement à l'horodateur (taux de respect, en %)	donnée non disponible	donnée non disponible	67 %	79 %
Taux de recouvrement des amendes administratives de stationnement (30 €)	25 %	25 %	30 %	35 %

Source : EMEL S.A.

98 : Données fournies par EMEL S.A. dans le cadre de l'étude GART-STATIONM.

Selon EMEL S.A., le faible taux de paiement des redevances de stationnement (35% en 2013) s'explique par le fait que les procédures judiciaires de recouvrement sont très longues et inefficaces. Il est à espérer que les futurs investissements, notamment dans des technologies adaptées, permettront d'augmenter le taux de paiement des redevances de stationnement.

Nous n'avons pas pu obtenir de données s'agissant des coûts d'exploitation liés à la gestion du stationnement payant sur voirie.

Les recettes issues du stationnement ne sont pas directement utilisées pour améliorer la desserte en transports en commun. Par contre, ces recettes sont utilisées pour la construction de nouveaux parkings en ouvrage et pour promouvoir de nouvelles solutions de mobilité : vélos en libre-service, parcs-relais, infrastructures piétonnes, etc.

5. QUELS EFFETS EN MATIÈRE DE POLITIQUE GLOBALE DE STATIONNEMENT ET DE MOBILITÉ ?

Dépénalisation
et décentralisation
du stationnement
en Europe :
études de cas

Suivant les informations non chiffrées fournies par EMEL S.A. et EMPARK Portugal, la politique de stationnement de la Ville de Lisbonne a produit des effets positifs sur la réduction de la congestion du centre-ville et sur l'amélioration de la disponibilité des places de stationnement sur voirie.



1. CARTE D'IDENTITÉ

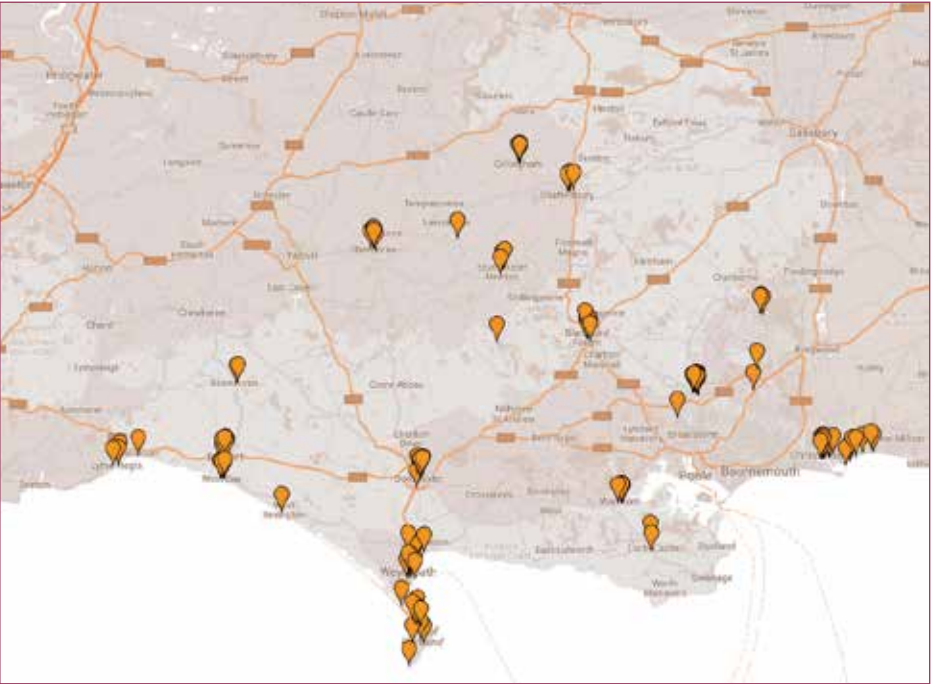
Échelle d'étude	Dorset County, comté (County) à dominante rurale, situé dans le sud-ouest de l'Angleterre, regroupant deux boroughs, quatre districts et deux autorités unitaires
Nb. d'habts	407 800
Superficie	2 653 km²
Densité	282 habts./km²
Nb. de places de stationnement réglementé sur voirie	2 200
Nb. d'habitants pour une place de stationnement réglementé sur voirie	1 habt. pour 185 places
Nombre de places de stationnement non réglementé ⁹⁹	donnée non disponible
Nb. de places de stationnement hors voirie	21 000
Nb. d'horodateurs	300
Nb. d'horodateurs/places de stationnement réglementé sur voirie	1 horodateur pour 7 places
Nb. d'agents en charge du contrôle	41
Nb. d'agents/places de stationnement réglementé sur voirie	1 agent pour 54 places
Mode de gestion	Dorset County Council assure, depuis juillet 2002, pour le compte de 5 boroughs et districts la politique et la gestion du stationnement sur voirie : East Dorset, North Dorset, Purbeck, West Dorset et Christchurch (depuis avril 2013). De plus, Dorset County Council gère également le stationnement hors voirie pour deux districts et une ville : North Dorset District Council (NDDC) Purbeck District Council (PDC) et Wareham Town Council (WTC).

Données au 15/06/2015

⁹⁹ : Il s'agit de places de stationnement pour lesquelles il n'y a pas de réglementation particulière.

Carte interactive des parcs de stationnement sur le territoire du Dorset County Council

Source : <https://www.dorsetforyou.com/travel-dorset/roads-and-driving/parking/car-parks-in-dorset/map>



Composition du Dorset County Council

Source : http://en.wikipedia.org/wiki/Dorset_County_Council

1- Borough of Weymouth and Portland	65 000 habts.
2- District Council of West Dorset	97 200 habts.
3- District Council of North Dorset	67 900 habts.
4- District Council of Purbeck	46 000 habts.
5- District Council of East Dorset	85 900 habts.
6- Borough of Christchurch	45 800 habts.
TOTAL	407 800 habts.

2. LES OBJECTIFS ASSIGNÉS À LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Le Dorset County Council a pour objet de répondre aux obligations fixées par le *Traffic Management Act* de 2004. La gestion et l'application des règles du stationnement sont essentiels pour le County Council, afin de répondre aux objectifs de lutte contre la congestion, d'assurer la sécurité routière mais surtout d'offrir des dispositifs de stationnement adaptés aux besoins des résidents, des visiteurs, etc.

Dorset est un comté à dominante rurale, doté d'un littoral, qui attire de nombreux touristes dans les villes qui s'y trouvent. Les résidents, les entreprises, les consommateurs, les visiteurs, etc. ont des besoins de stationnement spécifiques. C'est pour répondre à chaque type de besoin que le County Council régule le stationnement. Ces différents besoins sont identifiés dans le *Traffic Regulation Order (TRO)*, document qui définit les règles du stationnement dans le comté. Ce document est régulièrement mis à jour après

Les recettes de stationnement sur voirie (en £ et en €)

RECETTES (£, €)	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Horodateurs	241 841 £ 338 904 €	235 098 £ 329 444 €	229 590 £ 321 721 €
Penalty charge notice (PCN)	475 139 £ 665 805 €	462 345 £ 647 781 €	418 268 £ 586 026 €
Permis résidents	53 420 £ 74 808 €	51 886 £ 72 657 €	56 615 £ 79 279 €
Autres permis (visiteurs, commerçants, professionnels de santé, etc.)	24 953 £ 34 945 €	26 409 £ 36 984 €	119 012 £ 166 667 €
Total	795 353 £ 1 113 794 €	775 738 £ 1 086 145 €	823 485 £ 1 153 109 €

Source : Dorset County Council Parking Services, Annual report 2012-2013

100 : Dorset County Council, Dorset County Council Parking Services, Annual report 2010 / 2011, page 5.

consultation et discussion avec la police, les services d'urgence, les élus de la collectivité, les boroughs et les districts concernés¹⁰⁰.

3. LES ZONES DE STATIONNEMENT ET LE SYSTÈME TARIFAIRE

Chaque district et borough composant le Dorset County Council définit son système de zonage et de tarification.

4. DONNÉES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

Le comté a mis en place un service de stationnement dédié, dont l'objectif est d'accroître la satisfaction des usagers. Le service est financé grâce aux recettes issues des *penalty charge notices*.

Les agents en charge du contrôle, au nombre de 30, sont des agents directement employés par le Dorset County Council.

Les coûts liés à la gestion du stationnement sur voirie (en £ et en €)

COÛT (£, €)	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Coûts en personnel	460 969 £ 646 019 €	526 280 £ 737 296 €	522 729 £ 732 321 €
Coûts liés à la gestion des permis	61 277 £ 85 845 €	41 287 £ 57 840 €	33 144 £ 46 437 €
Fournitures et services	163 078 £ 228 428 €	96 694 £ 135 442 €	103 559 £ 145 073 €
Autres coûts	53 632 £ 75 131 €	76 311 £ 106 921 €	80 331 £ 112 554 €
Total	738 957 £ 1 035 371 €	750 572 £ 1 051 528 €	739 763 £ 1 036 349 €

Source : Dorset County Council Parking Services, Annual report 2012-2013

Les deux niveaux de Penalty Charge Notice pour Dorset County Council (en £ et en €)

	Pleins tarifs	Ristourne de 50% en cas de paiement sous 14 jours
Niveau élevé de la sanction	70 £ (89,40 €)	35 £ (44,70 €)
Niveau faible de la sanction	50 £ (63,85 €)	25 £ (31,90 €)

Source : À partir des rapports annuels sur le stationnement de Dorset County Council 2010-2011-2012-2013

Le nombre de penalty charge notices payés, annulés

	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Nombre de PCN « élevés » (à 70 £) (1)	6 950	7 128	6 359
Nombre de PCN « faibles » (à 50 £) (2)	9 705	8 166	6 828
Nombre total de PCN émis (1) + (2)	16 659	15 294	13 187
Nombre de PCN payés avec la ristourne de 50% (3)	12 566	11 514	9 107
Nombre de PCN payés à « tarif plein » (4)	947	1 049	1 299
Nombre total de PCN payés (3) + (4)	13 513	12 563	10 406
Nombre de PCN non payés	1 731	508	701
Nombre de PCN enregistrés comme une dette	763	1 080	841
Nombre de PCN annulés	1 415	1 868	1 321

Source : Données consolidées à partir des rapports annuels sur le stationnement du comté de Dorset County Council 2010-2011-2012-2013. Disponibles sur le site : <https://www.dorsetforyou.com/396290>

Sur la période 2012-2013, on dénombre 13 187 *penalty charge notices (PCN)* émis, et 1 321 PCN ont été annulés sur la même période. Sur les 3 682 appels réalisés par les automobilistes, seulement 23 ont été présentés devant le *Traffic Penalty Tribunal*¹⁰¹ (soit 0,17%¹⁰² du nombre de PCN émises).

Sur l'année 2012-2013, le taux de recouvrement des *penalty charge notices* est de 83,5 %.

5. QUELS EFFETS EN MATIÈRE DE POLITIQUE GLOBALE DE STATIONNEMENT ET DE MOBILITÉ ?

Selon Simon Gledhill, en charge des questions de voirie et de stationnement au sein du Dorset County Council, la politique de stationnement menée a permis d'améliorer les transports publics et le flux de circulation, mais aussi d'offrir une meilleure accessibilité aux commerces.

Nombre d'appels et de PCN présentés dans PTP

	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Nombre d'appels	3 759	4 649	3 682
Nombre de PCN présentés devant TPT ¹⁰³	30	28	23
% par rapport au nombre de PCN émis	0,18 %	0,18 %	0,17 %

Source : Données consolidées à partir des rapports annuels sur le stationnement de Dorset County Council

Taux de recouvrement des « PCN »

	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Taux de recouvrement des « PCN »	81,1 %	82,2 %	83,5 %

Source : Données consolidées à partir des rapports annuels sur le stationnement de Dorset County Council

Les recettes issues du stationnement sont utilisées pour améliorer la desserte en transports en commun dans le Dorset County Council.

¹⁰¹ : *Traffic Penalty Tribunal (TPT)* : tribunal en charge de la gestion des appels des automobilistes (voir partie 1).

¹⁰² : Comparativement à l'échelle nationale : 0,35% (Dorset County Council, Annual report 2012-2013, page 10).

¹⁰³ : www.trafficpenaltytribunal.gov.uk



ROYAUME-UNI,
BOROUGH DE KENSINGTON
& CHELSEA, LONDRES



1. CARTE D'IDENTITÉ

Échelle d'étude	Royal Borough Kensington & Chelsea (RBKC), situé dans la zone du Londres central (« <i>Central London</i> ») constitue l'un des 32 arrondissements (boroughs) de Londres (Greater London)
Nb. d'habts	158 649
Superficie	12,13 km²
Densité	13 709 habts/km²
Nb. de places de stationnement réglementé sur voirie	33 895 ¹⁰⁴
Nb. d'habts pour une place de stationnement réglementé sur voirie	4,7 habts pour 1 place
Nombre de places de stationnement non réglementé ¹⁰⁵	0
Nb. de places de stationnement hors voirie ¹⁰⁶	4 286
Nb. d'horodateurs	753
Nb. d'horodateurs / places de stationnement réglementé sur voirie	1 horodateur pour 45 places
Nb. d'agents en charge du contrôle	donnée contractuelle non communicable
Nb. d'agents / places de stationnement réglementé sur voirie	donnée contractuelle non communicable
Mode de gestion	Contrat de prestations signé avec l'entreprise NSL (notamment pour le contrôle du stationnement) pour une durée de 10 ans (2006-2016)

Données au 19/11/2014

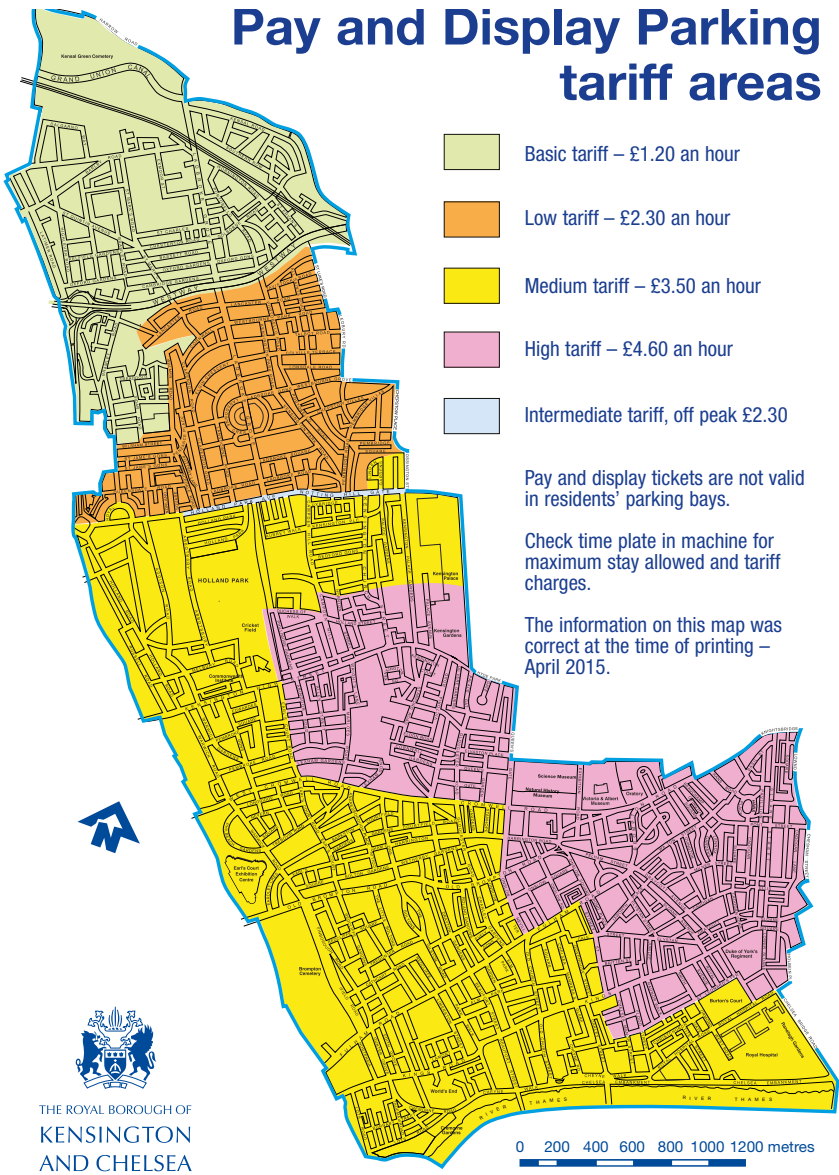
104 : Dont 28 000 places pour les résidents.

105 : Places se situant hors de la zone de stationnement réglementé et payant définie par la commune.

106 : L'ensemble de l'offre hors voirie (parking public, box privé...) est de 36 408 places de stationnement (il s'agit du nombre de places hors voirie toutes affectations confondues). L'offre en parking public est d'environ 1500 places.

Les zones de stationnement en vigueur pour le Royal Borough Kensington & Chelsea, avril 2015

Source : <https://www.rbkc.gov.uk/pdf/Pay%20and%20Display%20Parking%20Tariff%20map-%20April%202015-%2030010%20.pdf>



2. LES OBJECTIFS ASSIGNÉS À LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

aux besoins locaux de stationnement et de correspondre aux objectifs fixés.

Même si le nombre de places de stationnement est resté relativement stable sur les 5 dernières années, la ville a pris le choix de supprimer environ 700 emplacements payants avec horodateurs et d'augmenter en parallèle le nombre d'emplacements réservés pour les résidents (environ du même nombre). Le choix a également été fait d'augmenter les emplacements d'auto-partage. La ville a aussi introduit des emplacements réservés à la location de vélos et 2 emplacements dédiés au rechargement des véhicules électriques.

3. LES ZONES DE STATIONNEMENT ET LE SYSTÈME TARIFAIRE

Les tarifs de stationnement du Borough sont différenciés selon la zone de stationnement :

Tarifs / heure ¹⁰⁷		
Basic	1,20 £	1,65 €
Low	2,30 £	3,17 €
Intermediate (30 minutes)	2,30 £	3,17 €
Medium	3,50 £	4,83 €
High	4,60 £	6,34 €

Source : Données au 1^{er} avril 2015, site Internet du Royal Borough Kensington & Chelsea

La demande de stationnement à Kensington & Chelsea dépasse de loin l'espace disponible et le Borough cherche à maintenir un équilibre entre les différents types de demandes – les résidents, les commerçants et les visiteurs, tout en assurant un accès possible pour les piétons, les cyclistes, les bus et les autres types de véhicules. Ainsi, les problématiques de stationnement affectent l'ensemble des personnes utilisant la voirie, et pas seulement les automobilistes. La politique générale de Kensington & Chelsea consiste à fournir un maximum de places de stationnement tout en permettant un mouvement sûr et efficace du trafic et le maintien d'un environnement résidentiel de qualité. Le Borough évalue en permanence sa politique de stationnement de manière à toujours répondre

¹⁰⁷ : Horaires de contrôle de 8h30 à 18h30 du lundi au vendredi, et le samedi entre 8h30 et 13h30 ou entre 8h30 et 18h30 en fonction de la zone.

Tarifs des permis résidents en fonction du taux d'émission de CO₂ : données au 1^{er} avril 2014

Taux d'émissions CO ₂ du véhicule	Permis résidents pour :					
	3 mois		6 mois		12 mois	
	£	€	£	€	£	€
Band 1 : jusqu'à 100g/km et les véhicules électriques	28 £	35 €	47 £	59 €	75 £	94,4 €
Band 2 : 101-120g/km	37 £	47 €	60 £	75,5 €	100 £	125,8 €
Band 3 : 121-150g/km	45 £	57 €	72 £	90,6 €	117 £	147,2 €
Band 4 : 151-165g/km	50 £	63 €	78 £	98,2 €	130 £	163,6 €
Band 5 : 166-185g/km	54 £	68 €	88 £	110,7 €	144 £	181,2 €
Band 6 : 186 - 225g/km et véhicules au-delà de 225g/km enregistrés entre le 01/03/2001 et 22/03/2006	58 £	73 €	94 £	118,3 €	155 £	195,1 €
Band 7 : au-delà de 225g/km et enregistré depuis le 23/03/2006	77 £	97 €	124 £	156 €	207 £	260,5 €

Source : Site Internet de la ville de Kensington & Chelsea

Afin de dissuader les habitants d'utiliser un deuxième véhicule dans un ménage, un surcoût de 65 £ s'applique au tarif du second permis et au-delà. Après l'introduction de ce système dissuasif, le nombre de permis pour un deuxième véhicule a, dans un premier temps, diminué, mais est ensuite progressivement reparti à la hausse :

le paiement du deuxième permis n'a, semble-t-il, pas été suffisamment dissuasif sur le long terme pour limiter l'usage du deuxième véhicule dans le ménage. Par ailleurs, les véhicules diesels, émetteurs de polluants locaux (oxydes d'azote, particules fines...), doivent payer un supplément de 18 £/an.

Tarifs applicables aux véhicules diesels et à la deuxième voiture (en plus du tarif en vigueur)

	Permis pour :					
	3 mois		6 mois		12 mois	
	£	€	£	€	£	€
Véhicule diesel	7 £	8,80 €	10 £	12,60 €	18 £	22,70 €
Deuxième permis résident dans un ménage (2ème véhicule)	18 £	22,70 €	34 £	42,80 €	65 £	81,7 €

Données au 1^{er} avril 2014
Source : Site Internet de la ville de Kensington & Chelsea

Il n'existe pas de zone de stationnement gratuit dans la ville. Quelques places sont gratuites, mais sont réservées au stationnement moto des visiteurs ou aux PMR.

La ville encourage les motocyclistes résidents à stationner sur des emplacements dédiés¹⁰⁸.

Il existe deux types d'emplacements motos mis en place par le Borough :

- des emplacements motos uniquement réservés pour les résidents du Borough ;
- des emplacements libres pour n'importe quel motocycliste.

Il existe deux types de permis motos résidents :

« motorcycle bay permit »	« combined motorcycle permit »
Permet de stationner uniquement sur les emplacements résidents réservés aux motos, identifié par le terme « M/C Permits only »	Permet de stationner sur tous les emplacements résidents réservés aux motos
Gratuit	100 £ à l'année (soit environ 126 €)

Aujourd'hui, les habitants peuvent payer leur stationnement uniquement à l'horodateur. Toutefois, l'introduction d'un paiement par mobile est actuellement étudiée par le Borough.

4. DONNÉES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

La gestion du stationnement du borough de Kensington & Chelsea a été déléguée à une entreprise privée dès l'entrée en vigueur de la dépénalisation du stationnement en 1994.

108 : http://www.rbkc.gov.uk/PDF/MotorCycle_Parking_Map.pdf

Le contrat actuel lie depuis 2006 le borough à l'entreprise NSL, et ce pour une durée de 10 ans. Il s'agit d'un contrat de type 4 / 3 / 3, c'est-à-dire qu'on intègre des clauses de revoyure au bout de 4 et 7 ans. Le coût du contrat en 2012/2013 s'est élevé à 5, 579 millions de £. L'une des particularités du contrat établi par Kensington & Chelsea est que les rues de la ville sont divisées en trois catégories :

Ainsi, il existe :

Catégorie 1	Les rues principales ; nombre de rotations des agents basé sur le temps passé sur un emplacement ;
Catégorie 2	Les rues sont contrôlées par les Civil Enforcement Officers (agents de contrôle) deux fois par jour ;
Catégorie 3	Les rues sont contrôlées 1 fois par jour.

Le borough de Kensington & Chelsea emploie :

- 3 personnes sur la politique de stationnement ;
- 57 personnes dans les services opérationnels (incluant la gestion des parcs de stationnement, la gestion des contestations notamment, le suivi et la gestion du contrat d'externalisation du contrôle) ;
- 15,5 personnes pour la gestion des permis de stationnement et la gestion des réclamations relatives aux permis de résidents et l'information générale à destination du public sur le stationnement.

Le borough ne souhaite pas communiquer sur le nombre d'agents en charge du contrôle employés par l'entreprise privée NSL (donnée sociale et contractuelle sensible).

4. DONNÉES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

RECETTES (£, €)	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Horodateurs	16 741 000 £ 21 081 550 €	16 123 000 £ 20 303 317 €	15 171 000 £ 19 104 356 €	15 777 000 £ 19 867 473 €	18 780 000 £ 23 649 988 €	18 603 000 £ 23 427 691 €	19 622 000 £ 25 545 507 €
Permis résidents	4 617 000 £ 5 814 420 €	4 774 000 £ 6 012 426 €	5 322 000 £ 6 702 583 €	5 280 000 £ 6 649 362 €	5 584 000 £ 7 032 204 €	5 750 000 £ 7 241 684 €	5 897 000 £ 7 676 956 €
Frais de suspension de places de stationnement *	2 935 000 £ 3 696 408 €	3 677 000 £ 4 630 900 €	3 277 000 £ 4 127 120 €	3 667 000 £ 4 618 294 €	5 336 000 £ 6 720 355 €	6 491 000 £ 8 175 005 €	7 533 000 £ 9 806 833 €
Penalty Charge Notices (PCN) **	12 555 000 £ 15 813 295 €	11 014 000 £ 13 872 372 €	10 370 000 £ 13 061 970 €	8 300 000 £ 10 454 614 €	9 365 000 £ 11 794 934 €	9 770 000 £ 12 305 019 €	10 579 000 £ 13 776 437 €
Autres recettes (enlèvement et immobilisation, autres...)	2 656 000 £ 3 345 504 €	1 885 000 £ 2 374 422 €	1 879 000 £ 2 366 864 €	1 911 000 £ 2 406 807 €	1 900 000 £ 2 392 953 €	2 026 000 £ 2 551 710 €	1 569 000 £ 2 043 386 €
Total	39 504 000 £ 49 750 251 €	37 473 000 £ 47 188 882 €	36 019 000 £ 45 357 894 €	34 935 000 £ 43 992 996 €	40 965 000 £ 51 586 463 €	42 640 000 £ 53 692 575 €	45 200 000 £ 58 866 175 €

*La ville facture des frais de suspension d'une place de stationnement pour faciliter par exemple la construction d'un immeuble, d'une maison, etc. Les frais actuels sont de 48 £ (60,3 €)/place/jour (pour un nombre de jours inférieurs à 6), 72 £ (90,4 €) /place/jour (entre 6 et 42 jours) et 96 £ (120,51 €)/place/jour au-delà de 43 jours.

**Il s'agit de l'ensemble des Penalty Charge Notices (PCN) qu'ils soient payés au taux plein, avec la ristourne de 50% ou au moment de la procédure devant les tribunaux.

Source : À partir des rapports annuels sur le stationnement de la ville de Kensington & Chelsea (2010-2011-2012-2013-2014)

Les coûts liés à la gestion du stationnement sur voirie (en £ et en €)

	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Coûts en personnel	3 589 000 £ 4 518 318 €	3 409 000 £ 4 291 757 €	2 942 000 £ 3 703 749 €	3 400 000 £ 4 280 335 €	2 712 000 £ 3 414 220 €	2 364 000 £ 2 976 112 €	2 241 000 £ 2 922 786 €
Coûts liés à la gestion des permis	228 000 £ 287 023 €	232 000 £ 292 058 €	238 000 £ 299 611 €	245 000 £ 308 433 €	230 000 £ 289 549 €	240 000 £ 302 138 €	240 000 £ 313 016 €
Horodateurs et marquage sur la voirie	1 167 000 £ 1 469 220 €	830 000 £ 1 044 946 €	810 000 £ 1 019 760 €	908 000 £ 1 143 138 €	762 000 £ 959 330 €	808 000 £ 1 017 227 €	746 00 £ 972 958 €
Enregistrement et arbitrage devant le tribunal	483 000 £ 608 070 €	349 000 £ 439 372 €	357 000 £ 449 446 €	316 000 £ 397 829 €	322 000 £ 405 383 €	334 000 £ 420 451 €	311 00 £ 405 662 €
Services de gestion du stationnement délégué	6 069 000 £ 7 639 879 €	6 292 000 £ 7 920 281 €	5 946 000 £ 7 484 741 €	5 633 000 £ 7 090 741 €	5 625 000 £ 7 080 835 €	5 579 000 £ 7 022 930 €	5 461 000 £ 7 123 213 €
Supports « techniques »**	3 295 000 £ 4 147 771 €	3 470 000 £ 4 368 005 €	3 804 000 £ 4 788 455 €	3 625 000 £ 4 563 131 €	3 521 000 £ 4 432 216 €	3 028 000 £ 3 811 670 €	2 777 000 £ 3 614 274 €
Autres coûts ***	935 000 £ 1 176 980 €	693 000 £ 872 350 €	699 000 £ 879 925 €	602 000 £ 757 818 €	687 000 £ 864 825 €	687 000 £ 864 825 €	672 000 £ 876 800 €
Total	15 766 000 £ 19 847 051 €	15 275 000 £ 19 228 955 €	14 796 000 £ 18 626 147 €	14 729 000 £ 18 541 803 €	13 859 000 £ 17 446 592 €	13 040 000 £ 16 415 712 €	12 448 000 £ 16 241 672 €

** Les coûts des supports techniques correspondent à la gestion des locaux ; caisses / "Cash" (les usagers qui paient leurs permis ou leurs PCN en espèces) ; le coût des services/fonctions finances et audit ; support informatique ; frais généraux ; autres coûts (photocopies, approvisionnements)

*** Les autres coûts correspondent à : technologies ; frais de livraison; téléphone ; frais de cartes de crédits pour les paiements par cartes de crédit; dispositif incendie ; frais de justice ; autres coûts de gestion (impression à l'extérieur, uniformes, coûts pour services externes, etc.)

Source : À partir des rapports annuels sur le stationnement de Kensington & Chelsea (2010-2011-2012-2013-2014)

Le montant des «*penalty charge notices*» est défini par London Councils, approuvé par le maire de Londres et ratifié par le secrétaire d'Etat aux Transports (le gouvernement). Les montants des «*penalty charge notices*» sont révisés chaque année.

Le périmètre des «*penalty charge notices*» pour Londres et les 32 boroughs

Source : À partir du Site Internet de London Councils

Existing on-street penalty charge bands



Comme la demande de places de stationnement est plus importante et intense dans le centre-ville, les PCN sont plus élevés dans le « *Inner London* » (BAND A), dont Kensington & Chelsea fait partie. (cf. carte page précédente)

Avant le 1^{er} juillet 2007, le niveau du PCN était fixé à 100 £. Depuis cette date, le système a été modifié pour définir deux niveaux de PCN :

- un niveau élevé du montant du PCN (appelé « *high level penalty charge parking contravention* ») d'un montant de 130 £

(soit 163,50 €) qui s'applique là où le stationnement est interdit, comme sur les lignes jaunes, ou sur les emplacements réservés aux handicapés.

- un niveau moins élevé du montant du PCN (appelé « *lower level penalty charge parking contraventions* ») d'un montant de 80 £ (soit 100,60 €) qui s'applique dans les zones de stationnement payant.

Les deux niveaux de PCN pour le borough de Kensington & Chelsea (en £ et en €)

	Montant (plein tarif)	Montant en cas de paiement sous 14 jours
Niveau élevé de la redevance	130 £	65 £
	163,50 €	81,75 €
Niveau faible de la redevance	80 £	40 £
	100,60 €	50,30 €

Source : Rapports annuels sur le stationnement de Kensington & Chelsea (2010-2011-2012-2013-2014)

Nombre de « *Penalty charge notices* » émis, payés et annulés

	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Nombre de PCN « élevés » (à 130 £) (1)	196 014	148 992	120 362	101 817	109 924	110 433	115 050
Nombre de PCN « faibles » (à 80 £) (2)	66 564	84 664	76 045	65 971	70 337	67 978	75 672
Nombre total de PCN émis (1) + (2)	262 578	233 656	196 407	167 788	180 261	178 411	190 722
Nombre total de PCN payés	190 096	164 142	151 332	135 363	142 149	142 951	142 149
Nombre de PCN payés avec la ristourne de 50%	136 446	126 217	111 917	102 841	104 280	105 733	104 280

Source : Données consolidées à partir des rapports annuels sur le stationnement de la ville de Kensington & Chelsea (2010-2011-2012-2013-2014)

Taux de recouvrement des « PCN »

	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Taux de recouvrement des « PCN »	72%	69%	70%	74%	76%	76 %	77 %

Source : Données consolidées à partir des rapports annuels sur le stationnement de la ville de Kensington & Chelsea (2010-2011-2012-2013-2014)

Appels par les automobilistes et arbitrages traités par le service « *Parking and Traffic Appeals Services* » (PATAS)

	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Nombre d'appels reçus	2 224	1 636	1 941	2 094	1 454	1 492	1 306
Ratio du nombre d'appels sur le nombre de PCN émis	0,80%	0,70%	0,99%	1,25%	0,80%	0,80%	0,70 %
Appels non défendus par la ville auprès de PATAS (1)	727	431	323	273	213	160	161
Appels autorisés par PATAS	1 443	889	991	871	569	519	372
Appels refusés par PATAS	909	621	950	1 223	924	801	894

Source : Données consolidées à partir des rapports annuels sur le stationnement de la ville de Kensington & Chelsea (2010-2011-2012-2013)

(1) Nombre de dossiers que la ville n'a pas défendu auprès des services du tribunal PATAS, c'est-à-dire les appels pour lesquels l'automobiliste a obtenu gain de cause contre la ville (dans la plupart des cas parce que des preuves supplémentaires ont été apportées mais non soumises suffisamment tôt auprès de la ville).

La règle d'affectation des recettes de stationnement est régie par la section 55 du « *Road Traffic Regulation Act* » de 1984 : tout excédent sert en premier lieu à améliorer les actions en matière de stationnement (fourniture et entretien des installations pour le stationnement), d'entretien des routes et de la voirie, mais aussi de services de transports de voyageurs.

Bien que le borough de Kensington & Chelsea ne finance pas directement les actions en matière de transports publics, les recettes de stationnement, peuvent, pour partie, servir à financer des pass mobilité (« *Freedom Pass*¹⁰⁹ ») pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées afin de les encourager à utiliser les transports en commun.

109 : <http://www.rbkc.gov.uk/healthandsocialcare/peoplefirst/transport/passesandpermits/free-dompasses.aspx>

5. QUELS EFFETS EN MATIÈRE DE POLITIQUE GLOBALE DE STATIONNEMENT ET DE MOBILITÉ ?

Le borough ne disposant pas de la compétence transports, la question se pose moins en termes d'impacts de la politique de stationnement sur la mobilité et les déplacements.

Une des problématiques principales du borough se concentre autour de la gestion des permis et des places pour les résidents puisque 36 000 permis sont émis pour seulement 28 000 places de stationnement disponibles.

Chaque nouvelle construction/habitation donne droit à des permis de stationnement gratuits. Depuis l'introduction de cette politique en 2004, 2100 propriétés/habitations ont été concernées par ce dispositif.

Le borough dispose d'une zone pour les emplacements résidents de manière à ce qu'un résident disposant d'un permis puisse stationner sur n'importe quel emplacement de stationnement pour résident. C'est le seul borough de Londres à opérer de cette manière-là.

INTERVIEW

Comment la réforme de dépenalisation du stationnement a-t-elle été accueillie par les automobilistes et les électeurs de votre ville ?

La dépenalisation du stationnement a été acceptée par la plupart des automobilistes et des électeurs sans trop de difficultés. J'irais même jusqu'à dire que les électeurs non automobilistes n'ont probablement pas pris conscience des changements de la législation du stationnement payant. Cela est probablement dû au fait que la dépenalisation a été introduite sur plusieurs années, et que chaque borough a introduit la réforme à des moments différents. Certains habitants pensent que les conseils municipaux ne s'intéressent au stationnement qu'avec l'objectif d'accroître les recettes. Cette perception a pris de l'ampleur avec le temps.

Néanmoins, la plupart des habitants et des

automobilistes qui se sont intéressés au sujet acceptent le fait qu'il est nécessaire de réguler le stationnement. Ils ont aussi soutenu les actions de la collectivité entreprises pour faire respecter des règles de stationnement auparavant insuffisamment contrôlées par la Police (stationnement illégal, obstructions de voies d'accès, etc.). Par rapport à la situation antérieure à la dépenalisation, le trafic s'est fluidifié, notamment dans les centres villes.

En quoi le système est-il aujourd'hui pertinent et efficace ?

Je crois que le système est à la fois pertinent et efficace. Il est important de noter que nous disposons d'un système de recours impartial dans la mesure où les magistrats spécialisés sont complètement indépendants et ne sont pas responsables individuellement devant les collectivités locales, évitant ainsi les conflits d'intérêt. La dépenalisation

du stationnement a permis aux collectivités locales de mettre en adéquation leurs politiques de stationnement avec celle du contrôle de ce stationnement. Ainsi, nous pouvons répondre rapidement aux plaintes déposées, régler les problèmes, et apporter une cohérence d'ensemble entre les règles de stationnement (du ressort du conseil municipal et avant cela de la mairie de Londres) et leur application (auparavant contrôlées par la police et les agents de la circulation). Il existe un mécanisme permettant de poursuivre les automobilistes en cas de non-paiement des amendes et un processus d'appel contre une amende que les automobilistes considéreraient comme induue.

Quelles sont les pistes d'amélioration futures ?

À n'en pas douter, la technologie va permettre de futures améliorations. Nous allons bientôt introduire un paiement

Timothy COLERIDGE

Conseiller, membre du cabinet en charge de la planification, des transports, et des Arts, Royal Borough de Kensington & Chelsea

par mobile et par carte de crédit. Cela aura un impact sur les agents en charge du contrôle du stationnement dans la mesure où ils auront à vérifier la plaque d'immatriculation et constater si le ticket est bien apposé. Certaines collectivités locales utilisent la reconnaissance automatique de la plaque d'immatriculation (système ANPR) pour être plus efficace et rapide dans le contrôle.

Nos voisins de Westminster utilisent des capteurs de stationnement qui, combinés à une application mobile, rendent le processus de repérage des places disponibles plus facile pour les automobilistes.

Les trois principaux domaines dans lesquels je voudrais voir des améliorations futures en termes de contrôle de stationnement dépénalisé sont les suivants :

- trop souvent, les automobilistes propriétaires de véhicules étrangers parviennent à éviter le

paiement des amendes au Royaume-Uni. Cette inégalité entre les plaques immatriculées au Royaume-Uni et les plaques étrangères doit être supprimée.

- le processus d'appels et de recours s'est considérablement amélioré ces dernières années. Les automobilistes peuvent maintenant fournir des informations directement en ligne. Cependant, ils ont toujours besoin de se rendre au centre de Londres, à Islington, pour être entendu lors des audiences. Il faudrait imaginer un système d'audience à distance, en utilisant Skype par exemple.

- la signalétique est réglementée de manière très stricte par le gouvernement britannique qui offre très peu de flexibilité. Le gouvernement a récemment ouvert une consultation nationale afin d'offrir, plus de souplesse aux collectivités locales en matière de signalisation du stationnement

ce qui serait un progrès appréciable.

Quels sont les conseils que vous donneriez aux élus français en charge du stationnement dans la perspective de la réforme de dépénalisation et décentralisation du stationnement en France à l'horizon 2018 ?

Plus de pouvoir implique plus de responsabilité politique. Vos concitoyens auront l'espoir que vous soyez en mesure de résoudre tous leurs problèmes liés au stationnement. Malheureusement, cela ne sera pas toujours le cas. Il existera toujours des conflits pour l'utilisation des places de stationnement. La satisfaction des uns provoquera la colère des autres. Selon mon expérience, la politique de stationnement est un sujet très sensible, dont les habitants et les commerces se soucient beaucoup. Un petit changement, qui semble anodin, peut conduire à des débats agités et politiquement

risqués. Par conséquent, il est souvent préférable de ne rien changer à moins qu'il existe des preuves solides que cela est nécessaire. En cas de changement important de politique en matière de stationnement, la concertation est primordiale.

Au Royaume-Uni, nous sommes tenus de lancer des consultations non seulement auprès de la presse locale mais aussi auprès des habitants et des commerces affectés. Je recommande de donner des directives claires aux agents concernant la politique de stationnement et les priorités de contrôle, mais de laisser les agents libres de traiter les contrôles au jour le jour avec cohérence et discernement. Ceci afin de s'attacher aux principes et non au cas par cas. Mon principal conseil est ainsi d'être le plus clair possible sur la politique de stationnement et de ne changer les règles que si cela est vraiment nécessaire.

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DE LA PARTIE 2 :
LES ÉTUDES DE CAS

L'étude détaille la manière dont les collectivités locales mettent en œuvre leurs politiques de stationnement. Elle permet de tirer un certain nombre de leçons par une analyse croisée. Nous reprendrons ici de manière transversale chacun des éléments qui ont été étudiés dans les différentes études de cas présentées.

1. Les objectifs en termes de politiques de stationnement
Même si les politiques de stationnement et de mobilité ne sont pas toujours menées de manière corrélée, il n'en reste

pas moins que les villes ayant fait l'objet d'études de cas ont des objectifs assez clairs en termes de réduction de la congestion, mais aussi de maîtrise des flux de circulation par le levier du stationnement, avec en toile de fond des objectifs en termes de report modal (Barcelone par exemple).

Ainsi, il apparaît clairement deux types de modèles :

- au travers de documents de planification, en particulier les plans de mobilité urbaine (exemple du plan de mobilité de Barcelone), le stationnement apparaît clairement comme un outil de régulation et un levier de report modal en faveur des modes alternatifs. Ce cas de figure est particulièrement

Les objectifs en termes de politique de stationnement dans les différentes villes étudiées

	OBJECTIFS POURSUIVIS EN TERMES DE POLITIQUE DE STATIONNEMENT
KENSINGTON & CHELSEA	- Rééquilibrage entre le nombre de places de stationnement payant sur voirie et le nombre d'emplacements réservés pour les résidents - Augmentation du nombre d'emplacements réservés pour l'autopartage, la location de vélos, et le rechargement de véhicules électriques - Régulation du trafic et incitation à l'usage des transports collectifs - Maintien d'un équilibre entre les différents types de demande de stationnement et réponses efficaces à apporter s'agissant de la pression forte du stationnement sur voirie
BARCELONE	- Amélioration de la mobilité (en termes de partage modal) et du stationnement (en termes de rotation, de taux d'occupation, de temps de déplacement) et de l'interconnexion entre transports collectifs et voitures individuelles - Réduction de la congestion du trafic par la baisse de la proportion d'automobilistes à la recherche d'une place de stationnement - Réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants locaux - Rééquilibrage entre le stationnement sur voirie et le stationnement hors voirie dans un objectif de libération de l'espace public en faveur des piétons, des cyclistes et des transports publics
IXELLES	- Maîtrise du stationnement sur voirie et des solutions proposées pour répondre à la pression de la demande de stationnement - Priorité au stationnement résidentiel et au stationnement autour des pôles de commerces afin de dynamiser les zones commerciales
AMSTERDAM	- Répondre à la pression du stationnement résidentiel (l'offre résidentielle représentant 10% de l'offre globale de stationnement) - Politique d'augmentation de capacité de stationnement hors voirie et de réduction du stationnement sur voirie (afin de favoriser un effet de report vers le hors voirie) - Volonté de favoriser les transports collectifs et les modes alternatifs (vélos, autopartage, véhicule électrique), avec, en parallèle, une politique volontariste en faveur du développement de parking-relais
LISBONNE	- Recherche d'une gestion optimisée de l'espace public et de la discipline dans l'usage du stationnement sur voirie - Réduction du nombre de véhicules en stationnement sur voirie ou en circulation dans le centre-ville
OSLO	- Sécurité et fluidité du trafic ; accessibilité des voiries - Application de règles de stationnement donnant la priorité aux transports collectifs et aux modes alternatifs (objectif fixé par la ville d'atteindre 12% de part modale en vélo)
NIEUWEGEIN	- Offrir des possibilités et des facilités de stationnement en créant des emplacements à proximité des zones d'habitations, de commerces et d'activités - Renforcer le contrôle du stationnement sur voirie et hors voirie
DORSET	- Lutte contre la congestion

prégnant pour Barcelone, la région Bruxelles-Capitale, Amsterdam et Oslo ;

- la politique de stationnement mise en place va de pair avec des enjeux importants de lutte contre la congestion et les comportements inciviques.

Dans les deux situations décrites ci-dessus, les compétences stationnement et transport ne sont pas nécessairement entre les mêmes mains (par exemple, la ville de Barcelone dispose de la compétence stationnement alors que l'aire métropolitaine de Barcelone dispose de la compétence

mobilité et transport). Cela étant dit, cette discordance n'a pas empêché les villes d'afficher des objectifs clairs à la fois en termes de report modal vers les transports alternatifs mais aussi de gestion optimisée de l'espace public.

2. Impacts de la politique de stationnement en termes de transport et de mobilité

Plusieurs effets des politiques mises en œuvre dans les villes à l'étude en matière de transport, de mobilité et de stationnement ont été observés ou mesurés.

Les impacts de la politique de stationnement en termes de transport et de mobilité dans les différentes villes étudiées

	EFFETS EN TERMES DE POLITIQUE DE STATIONNEMENT ET DE MOBILITÉ / TRANSPORTS COLLECTIFS
KENSINGTON & CHELSEA	Le Borough ne dispose pas de la compétence transports collectifs. Il n'est donc pas possible d'en rendre compte
BARCELONE	- Diminution des déplacements de près de 10% entre 2007 et 2011 - Meilleure maîtrise du trafic, plus d'espaces réservés aux piétons, meilleur contrôle du stationnement illégal, diminution du nombre de véhicules parasites à la recherche d'une place de stationnement - Baisse continue de la part modale de la voiture particulière
IXELLES	- En termes de stationnement, un taux d'occupation moyen se situant autour de 80% avec une baisse de 20% de la pression du stationnement sur voirie - Réduction du nombre de places de stationnement non réglementé sur voirie, de près de 90% - Limitation des effets de bord avec les zones de stationnement réglementé évitant ainsi des poches de stationnement saturé et empêchant le stationnement riverain
AMSTERDAM	- Réduction drastique de la part modale en voiture individuelle (14% en 2014) - Forte progression des déplacements en vélo, Réduction importante des déplacements en voiture, baisse plus relative des déplacements en transports collectifs
LISBONNE	- Réduction de la congestion en centre-ville et meilleure disponibilité des places de stationnement sur voirie
OSLO	- Augmentation de la fluidité de la circulation, - Réduction des situations dangereuses en cas de stationnement illégal aux abords des pistes cyclables, des zones piétonnes et des trottoirs et des accidents piétons, cyclistes et réduction de l'emprunte environnementale - Réduction du stationnement illégal et interdit aux abords des arrêts de bus et des couloirs de tramways - Meilleur usage des transports en commun plus respectueux de l'environnement - Réduction du stationnement illégal dans les zones dédiées aux livraisons de marchandises
NIEUWEGEIN	Pour le stationnement hors voirie, un usage plus important, de l'ordre de 5 % sur l'année 2013 et une meilleure attractivité du centre-ville de par la politique de stationnement sur voirie mise en place
DORSET	- Amélioration de l'usage des transports en commun, et des flux de circulation - Meilleure accessibilité des commerces de centre-ville

3. Systèmes de tarification, montant des redevances ou pénalités, et affectation des recettes

Les politiques tarifaires en matière de stationnement poursuivent des objectifs différents avec des tarifications très disparates d'une ville à l'autre, notamment pour :

- le stationnement rotatif :
Alors que les villes de Kensington & Chelsea et d'Amsterdam pratiquent une tarification horaire très élevée (autour de 5 € / heure) afin de permettre une rotation importante des véhicules, les autres villes se situent sur des échelles tarifaires plus proches des pratiques françaises.

- le stationnement résidentiel :
L'exemple de Kensington & Chelsea est intéressant puisque le système de tarification résidentielle est couplé avec l'empreinte environnementale des véhicules. Alors que Barcelone pratique la gratuité de la carte résidents et une tarification couplée abordable pour les résidents (maximum 1 euro par semaine), Amsterdam pratique des tarifications résidentielles plus élevées. A Barcelone, le permis résident de la première voiture est gratuit mais payant avec un deuxième (30 € / an) voire un troisième véhicule (120 € / an).

Tarifs du stationnement résidentiel et rotatif

	STATIONNEMENT ROTATIF	STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL
KENSINGTON & CHELSEA	5,53 € / heure	À partir de 35 € pour 3 mois
BARCELONE	2,50 € / heure	Carte de résident gratuite et 0,20 € / jour avec un max. de 1 € / semaine
IXELLES	15 minutes gratuites puis entre 0,50 € pour 30 minutes à 5,00 € pour 2 heures maximum	15 € / an (1 ^{re} carte) 50 € / an (2 ^e carte)
AMSTERDAM	5 € / heure	Permis résident ¹¹⁰ de 150 € / an
LISBONNE	15 minutes : 0,45 € 30 minutes : 0,80 € 1 heure : 1,60 € 2 heures : 3,20 €	12 € de frais d'établissement de la carte résident 1 ^{re} voiture : abonnement résident gratuit 2 ^e voiture : 30 € / an 3 ^e voiture : 120 € / an
OSLO	½ heure : 1,37 € 1 heure : 2,87 € 2 heures : 7,57 €	N.D.
NIEUWEGEIN	1,90 € / heure 9,40 € / jour	58 € / an
DORSET	Chaque district et borough du County met en œuvre sa propre tarification	Chaque district et borough du County met en œuvre sa propre tarification

Source : Etude GART-STATIOM, enquête 2014

¹¹⁰ : La ville d'Amsterdam est confrontée à une pression forte sur le stationnement résidentiel, la demande étant supérieure à l'offre (le stationnement résidentiel ne représente que de l'ordre de 10 % des emplacements de stationnement).

La ville doit ainsi faire face à des listes d'attente importantes pour la délivrance de permis résidentiel (jusqu'à 4 ans d'attente).

Les montants des redevances pour défaut de paiement du stationnement sont, comme les tarifications horaires très différentes d'une ville à l'autre. À Barcelone comme à Lisbonne, l'automobiliste a la possibilité de voir minorer le montant de la redevance en cas de paiement quasi immédiat à l'horodateur. Cette pratique de redevance minorée n'existe pas dans les autres villes européennes étudiées.

Montant des redevances de stationnement dans les différentes villes étudiées

	MONTANT DES REDEVANCES DE STATIONNEMENT	
	Deux niveaux de redevances	
BOROUGH OF KENSINGTON & CHELSEA (LONDRES) + DORSET COUNTY COUNCIL (HORS DE LONDRES)	Valable pour l'ensemble de Londres et ses 32 boroughs : • 130 £ (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) • 80 £ (soit 100,60 €) pour le stationnement autorisé (mais avec par exemple un défaut de présentation du ticket horodateur)	Valable pour le reste du Royaume-Uni : • 70 £ (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) • 50 £ (soit 63,85 €) pour le stationnement autorisé (mais avec par exemple un défaut de présentation du ticket horodateur)
	En cas de paiement par l'automobiliste sous 14 jours, ce dernier bénéficie d'une ristourne de 50% sur le montant de sa redevance	
BARCELONE	Redevance « minorée » de 6 € 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)	
IXELLES	Redevance de 25 € (pour 4h30 de stationnement, équivalent à un tarif longue durée, correspondant à une demie-journée de stationnement) Montant de redevance harmonisé et identique pour l'ensemble des 19 communes de la région Bruxelles-Capitale	
AMSTERDAM	Redevance de 55,50 € (montant pour 2014), majorée d'une heure de stationnement (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	
LISBONNE	Redevance « minorée » de 9 €, 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	
OSLO	Redevance de stationnement de 35 € (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)	
NIEUWEGEIN	Redevance de stationnement de 58 €, majorée de frais correspondant à une heure de stationnement (en fonction de la zone de stationnement)	

Source : Etude GART-STATIONM, enquête 2014

4. Les recettes et les coûts

Il est difficile d'avoir une lecture transversale et comparative s'agissant des coûts et des recettes inhérents au stationnement sur voirie dans les différentes villes étudiées. L'exercice est d'autant plus compliqué que la composition des coûts et des recettes collectés pour l'étude est très différente d'une ville à l'autre. Malgré tout, il ressort des données collectées, les points et observations suivantes :

Pour l'ensemble des villes étudiées, la couverture des coûts par les recettes de stationnement est indéniable. Il apparaît donc que le processus plus ou moins fin de la dépénalisation du stationnement sur voirie aura permis aux collectivités locales de pouvoir faire en sorte que la politique de stationnement apparaisse comme viable d'un point de vue strictement financier. Dans certains pays, comme en Royaume-Uni, les collectivités locales ont dû faire face à la fronde des automobilistes, mais aussi aux médias qui considéraient que le seul objectif de la mise en place d'une telle réforme était de faire en sorte que les collectivités locales puissent disposer de

mannes financières supplémentaires et importantes. Les responsables en charge du stationnement ont dû affiner leur communication de manière à faire comprendre que la réforme avait été introduite pour rendre le système plus efficace et simple pour les automobilistes.

Par ailleurs, sans prétendre favoriser une solution plutôt qu'une autre, il semblerait que la technologie participe grandement à l'optimisation des coûts de contrôle, des dépenses de personnel et des charges d'exploitation. À l'image de ce qui se passe à Amsterdam, les coûts de gestion du stationnement ont pu être réduits et les ressources correspondantes allouées à d'autres services.

5. Dimensionnement des équipes en charge du contrôle du stationnement payant sur voirie

Le ratio du nombre d'agents rapporté au nombre total de places de stationnement réglementé témoigne des choix et d'actions menées par les villes en matière de contrôle du stationnement payant sur voirie différents d'une ville à l'autre. En effet, alors qu'à Amsterdam, le ratio est d'un

Dimensionnement des équipes en charge du contrôle du stationnement payant sur voirie

	KENSINGTON & CHELSEA	IXELLES	BARCELONE	AMSTERDAM	LISBONNE	OSLO	NIEUWEGEIN	DORSET
NOMBRE D'AGENTS DE CONTRÔLE	N.C ¹¹¹	40	330	88	190 ¹¹²	101	18	41
NOMBRE D'AGENTS / PLACES RÉGLEMENTÉES	N.C	1 agent pour 374 places	1 agent pour 382 places	1 agent pour 2 062 places	1 agent pour 256 places	1 agent pour 59,4 places	1 agent pour 194,4 places	1 agent pour 54 places

Source : Etude GART-STATIONM, enquête 2014

111 : Données contractuelles non communicables par le Borough et l'entreprise privée NSL en charge du contrôle du stationnement. La ville doit ainsi faire face à des listes d'attente importantes pour la délivrance de permis résidentiel (jusqu'à 4 ans d'attente).

112 : 110 sont employés par EMEL et 80 par EMPARK Portugal

agent pour 2 062 places de stationnement réglementé, il est d'un agent pour 256 places à Lisbonne. Cette différence s'explique par le choix fait par la ville d'Amsterdam d'automatiser de manière importante le contrôle du stationnement sur voirie en utilisant des technologies de type scan cars. La ville d'Amsterdam ne cache d'ailleurs pas son ambition de parvenir à un contrôle 100% automatisé d'ici quelques années.

6. Taux de paiement à l'horodateur et des redevances de stationnement

Il apparaît que la mise en œuvre des réformes respectives dans les différents pays a permis notamment d'améliorer considérablement les taux de paiement spontané à l'horodateur et les taux de paiement des redevances de stationnement, rendant ainsi les systèmes beaucoup plus efficaces.

Taux de paiement spontané à l'horodateur (taux de respect) et taux de paiement des redevances de stationnement

	Taux de paiement spontané à l'horodateur	Taux de paiement des redevances de stationnement
BOROUGH KENSINGTON & CHELSEA (LONDRES)	Donnée non disponible	77 %
BARCELONE	67%	70 %
IXELLES	Donnée non disponible	72,3 %
AMSTERDAM	85 %	95 %
LISBONNE	79 %	35 %
OSLO	82 %	96 %
NIEUWEGEIN	93 %	95 %
DORSET COUNTY COUNCIL (Hors de Londres)	Donnée non disponible	83,5 %

Source : Etude GART-STATIOM, enquête 2014

CONCLUSION GÉNÉRALE

LES 10 ENSEIGNEMENTS
DE LA DÉPÉNALISATION-
DÉCENTRALISATION
DU STATIONNEMENT PAYANT
SUR VOIRIE EN EUROPE.

Cette étude permet de s'appuyer sur des solutions expérimentées par d'autres pays européens pour éclairer les choix des décideurs français au moment où se prépare l'entrée en vigueur de la décentralisation du stationnement. Plusieurs enseignements peuvent être tirés de cette étude menée conjointement par le GART et STATIONOM.

Enseignement n° 1 : Des réformes à étapes multiples, et toujours mouvantes

Aucun des pays étudiés n'aura mis en œuvre sa réforme du stationnement payant sur voirie de manière radicale et en une seule étape.

Il aura fallu plusieurs réformes successives pour passer d'un régime pénal à un régime dépenalisé (Royaume-Uni et Belgique) et des réformes multiples, sans nécessairement passer d'un régime pénal à un régime dépenalisé (Espagne et Portugal) pour atteindre une organisation pertinente et efficace.

Certains pays, comme la Belgique et le Portugal, réfléchissent encore à de nouvelles réformes, notamment pour intégrer l'ensemble des infractions au stationnement dans le champ dépenalisé, à l'image de ce qui a été opéré en Royaume-Uni.

Enseignement n° 2 : Faire coïncider les objectifs des politiques de stationnement et ceux des politiques de mobilité et de transports collectifs

Les différents pays étudiés n'ont pas nécessairement fait coïncider les compétences stationnement et transports

collectifs. Cependant, il apparaît que la mise en cohérence des actions en matière de stationnement et de mobilité (cas du plan de mobilité de Barcelone) aura donné des résultats probants à la fois en termes de gestion de l'espace public, d'optimisation de l'usage de la voiture particulière et de partage modal¹¹³.

D'où l'importance, dans la perspective des réformes françaises, de bien apprécier la cohérence entre politiques de stationnement et de mobilité. Dans cette perspective, tous les exemples montrent que le stationnement payant sur voirie constitue un véritable outil de gestion des flux de circulation et de l'aménagement urbain des villes.

Enseignement n° 3 : Dépenalisation partielle ou totale, pas de modèle unique

Plusieurs modèles de dépenalisation-décentralisation se dessinent au travers de cette étude :

- une dépenalisation totale des infractions au stationnement choisie par le Royaume-Uni,
- une cohabitation d'un système pénal avec un système dépenalisé (Pays-Bas, Norvège),
- une réforme en profondeur du stationnement payant sur voirie, mais sans nécessairement de passage d'un système pénal à un système dépenalisé (Portugal, Espagne).

Au-delà de cette analyse macroscopique, l'étude montre également que le processus de dépenalisation-décentralisation, plus ou moins avancé selon les pays, s'est accompagné de périmètres d'habilitation de contrôle des agents différenciés d'un pays à l'autre.

Enseignement n° 4 : L'organisation du contrôle constitue un levier majeur d'efficacité

Si l'on veut un contrôle efficace, l'analyse des expériences européennes montre qu'il faut rendre le plus cohérent possible le périmètre de contrôle et ne pas le limiter au seul stationnement payant, afin d'éviter les effets de report des places payantes vers les places interdites. C'est le choix opéré par exemple en Espagne où les agents de contrôle peuvent à la fois contrôler le stationnement payant et les autres types d'infractions. Dans tous les cas, et quel que soit le degré de dépenalisation adopté, l'une des clés du succès réside dans le fait de pouvoir confier la surveillance de l'ensemble du stationnement de voirie à un seul et même intervenant.

Le choix des technologies appliquées au contrôle a une grande importance. La facilitation du contrôle repose très largement sur la possibilité de faire dialoguer les systèmes de paiement et les systèmes de contrôle, comme à Amsterdam. Il en résulte une substantielle économie pour la collectivité. Un paiement dématérialisé permet de faciliter le contrôle et de limiter le coût de celui-ci.

Enseignement n° 5 : La politique tarifaire conditionne l'efficacité du système

Les différents pays européens étudiés n'ont pas nécessairement fait le choix d'une corrélation intrinsèque entre le montant du tarif horaire et le montant de la redevance pour défaut de paiement du stationnement.

Par contre, il apparaît clairement que certains choix stratégiques ont été opérés en Europe :

- en matière de tarification horaire :
Le Royaume-Uni a par exemple fait le choix de pratiquer des tarifs horaires élevés (il s'avère d'ailleurs que les tarifs horaires de stationnement suivent une évolution similaire à celle pratiquée dans les transports collectifs). À l'inverse, en Espagne et au Portugal notamment, les tarifaires horaires sont relativement bas.

- en matière de redevances de stationnement (ce qui sera le forfait de post-stationnement en France) :
Le Royaume-Uni a fait le choix d'avoir des montants de redevances de stationnement très importants. Ces choix tarifaires britanniques ont permis d'avoir des taux de respect de paiement à l'horodateur très élevés, mais ils ont aussi entraîné un taux de contestation élevé ainsi qu'un mécontentement médiatique et citoyen important.

A contrario, avec des modes de tarifications plus souples, en Espagne et au Portugal, il est possible, avec des systèmes de redevances minorées, d'obtenir des taux de paiement aussi élevés qu'au Royaume-Uni et une meilleure adhésion des citoyens au dispositif.

Enseignement n° 6 : Le stationnement payant sur voirie peut être un système viable financièrement

Au vu des différents exemples de bonnes pratiques proposés dans la deuxième partie de notre étude, il apparaît clairement que le stationnement payant sur voirie aura permis aux collectivités locales d'avoir un système viable économiquement même si l'aspect financier n'est pas la raison première pour laquelle on est amené à dépenaliser. Cela aura été, notamment en

¹¹³ : Se référer à l'étude de cas de Barcelone, page 74.

Grande-Bretagne, un point de crispation médiatique. Cela étant dit, le système dans les différentes collectivités étudiées permet de générer des recettes qui participent à l'amélioration du service rendu.

Enseignement n° 7 : Il n'a pas été possible dans le cadre de l'étude de pouvoir mesurer finement l'efficacité d'une gestion déléguée du stationnement sur voirie par rapport à une gestion directe (via des formes variées de sociétés d'économies mixtes ou de gestion directe par la ville par exemple)

Là encore il n'existe pas de règles en la matière. En revanche, l'étude aura montré les différents modèles existant en matière de choix de la gestion du stationnement sur voirie. Au Royaume-Uni, par exemple, a été privilégié en grande majorité¹¹⁴ le principe de la délégation de service public sous la forme de contrats de prestations incluant plusieurs fonctions, en particulier le contrôle du stationnement. En Espagne et au Portugal, plusieurs modes peuvent être utilisés par les collectivités locales : des systèmes proches des sociétés d'économies mixtes et des sociétés publiques locales en France (sous la forme le plus souvent d'entreprises publiques locales), de la gestion directe mais aussi des délégations à des entreprises privées. En Norvège, en particulier à Oslo, la gestion municipale a été privilégiée de manière à ce que la ville puisse disposer de tous les leviers nécessaires à la bonne mise en œuvre de sa politique de stationnement payant sur voirie. Il faut également souligner le cas d'école portugais, Lisbonne, dans lequel un co-pilotage public/privé a été mis en place pour la gestion du contrôle du stationnement.

¹¹⁴ : Quelques cas de régies existent au Royaume-Uni (comme par exemple à Liverpool).

Enseignement n° 8 : La nécessité de mettre en place un processus efficace de gestion des contestations

Il semble que le montant de la redevance de post-stationnement conditionne fortement le volume de contestations générées par le système. De cette observation, deux modèles semblent ainsi se dégager de l'analyse :

- un système plutôt « draconien » fondé sur des niveaux de redevances élevées, avec, en parallèle, des volumes de contestations importants (rapportées au nombre de redevances émises) : c'est notamment ce modèle qui prévaut au Royaume-Uni, les contestations représentant, au premier niveau (contestation en premier lieu auprès de la collectivité locale en charge du stationnement) 20% du volume total des émissions de redevances de stationnement (le deuxième niveau, auprès des tribunaux spécialisés ne gérant qu'1%). La gestion est rendue efficace avec la mises en place de juridictions spécialisées, permettant de faire en sorte que le système ne souffre pas de carences spécifiques en la matière. Les deux juridictions mises en place (PATAS à Londres et PTP hors de Londres) parviennent à répondre efficacement aux contestations des automobilistes,
- à l'inverse, un système reposant sur la souplesse et la possibilité pour l'automobiliste de se racheter (système espagnol de redevances minorées), générant ainsi un nombre de contestations beaucoup moins élevé.

L'Espagne et le Portugal ont choisi de ne pas mettre en place de juridictions spécifiques, considérant notamment le peu de contestations formulées par les automobilistes qui ont la possibilité de choisir de payer la redevance minorée.

La Norvège a également des volumes de contestations moins élevés : pour illustration, à Oslo, les contestations représentent en moyenne 4% du nombre total de redevances émises dans l'année¹¹⁵. Il n'existe pas de juridiction spécifique, et à Oslo, c'est directement la ville qui gère les procédures de contestation et d'appel.

Enseignement n° 9 : La nécessité de faciliter l'accès aux fichiers d'immatriculations des véhicules

Les politiques d'accès au fichier d'immatriculation des véhicules sont très différenciées d'un pays à l'autre. La Norvège privilégie un accès très large, y compris pour les collectivités locales. C'est aussi le cas, dans une moindre mesure, pour la Royaume-Uni, et la Belgique. À l'opposé, la difficulté d'accès au fichier, aux Pays-Bas, est considérée comme un handicap pour les gestionnaires du stationnement.

Enseignement n° 10 : La communication doit se faire tout au long du processus de réforme et même au-delà

Il apparaît primordial, tout autant pour les collectivités locales que pour les responsables politiques gouvernementaux, d'engager un processus de communication envers les automobilistes, et plus largement envers les citoyens afin d'explicitier les tenants et les aboutissants de telles ou telles réformes touchant le stationnement payant sur voirie.

¹¹⁵ : Se référer à l'étude de cas sur Oslo, Norvège, p. 84.

ANNEXES

LISTE DES PERSONNES
CONSULTÉES DANS LE CADRE
DE L'ÉTUDE

GRANDE-BRETAGNE

Nick LESTER-DAVIS
Corporate Directorate, Director
LONDON COUNCILS
Andrew LUCK
Transport Manager
LONDON COUNCILS
Nigel WILLIAMS
Président, Directeur, Chair, Board of Directors
STATION, BRITISH PARKING ASSOCIATION
Wilfried THIERRY
Directeur Europe
VINCI PARK (ACTUEL INDIGO)
Timothy COLERIDGE
Conseiller, membre du cabinet en charge de la planification des transports
ROYAL BOROUGH OF KENSINGTON AND CHELSEA
Antoneta HORBURY
Transport Policy Manager
ROYAL BOROUGH OF KENSINGTON AND CHELSEA
Simon GLEDHILL
Service Manager - Network Management, Dorset Highways
DORSET COUNTY COUNCIL
Kirsty REEVES
PARKING ASSOCIATES LTD

BELGIQUE

Pascal SMET
Ministre du gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux Publics
MINISTÈRE DES TRANSPORTS, RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
Philippe BARETTE
Directeur de la Direction Stratégie
SPBR, BRUXELLES MOBILITÉ – DIRECTION STRATÉGIE

Chantal ROLAND
Responsable de la Cellule Stationnement
SPBR, BRUXELLES MOBILITÉ – DIRECTION STRATÉGIE – CELLULE STATIONNEMENT
Erik CAELEN
Conseiller spécial auprès du Ministre des Transports bruxellois, expert des questions de stationnement en Belgique
MINISTÈRE DES TRANSPORTS, RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
Thierry KENSIER
SPBR, BRUXELLES MOBILITÉ – DIRECTION STRATÉGIE – CELLULE STATIONNEMENT
Fiorella IEZZI
Juriste
SPBR, BRUXELLES MOBILITÉ – DIRECTION STRATÉGIE – CELLULE STATIONNEMENT
Stéphane BASTIN
SPBR, BRUXELLES MOBILITÉ – DIRECTION STRATÉGIE – CELLULE STATIONNEMENT
Gorik VAN HOEN, Marc DEBONT
Cabinet du ministre Pascal SMET, Porte-paroles du Ministre
MINISTÈRE DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
Valérie MERTENS
Cabinet du ministre Pascal SMET, en charge de la communication
MINISTÈRE DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
Daniel VAN DE CASTEELE
Chef du Service de Rénovation Urbaine & Mobilité
COMMUNE D'IXELLES
Geoffrey USE (*jusqu'en décembre 2015*)
Responsable Mobilité Opérationnelle – Stationnement OTVP
COMMUNE D'IXELLES
Anne GILBERT
Service Communication
COMMUNE D'IXELLES

ESPAGNE

Adria GOMILA CIVIT
Directeur du service Mobilité
VILLE DE BARCELONE
Joao CAETANO DIAS
Director Business Development & Risk
EMPARK PORTUGAL & ESPAGNE S.A.
Antoni ROIG ALEGRE
Directeur de la division Stationnement
SERVICE MUNICIPAL DE BARCELONE (BSM),
VILLE DE BARCELONE
José EDO
Directeur général France, Espagne, Portugal
CALE

PAYS-BAS

Pieter LITJENS
Conseiller Stationnement
VILLE D'AMSTERDAM
Peters MARTENS
Director Business Intelligence
Q-PARK
Monique PLUIJM
Parkeerstrategie en marketing
EMPACTION BV.
Wiard KUNE
Coördinator team parkeerbeleid
Verkeer en Openbare Ruimte
VILLE D'AMSTERDAM
Sander van den BRANT
Adviseur parkeren, RVE Verkeer en Openbare Ruimte
VILLE D'AMSTERDAM
Nick van KUIJK
Communications, Mobility and Public Space
VILLE D'AMSTERDAM
Elisio BAPTISTA
Ancien Directeur du stationnement (jusqu'en février 2014)
Conseiller senior auprès de la Coopérative « ParkeerService »
VILLE DE NIEUWEGEIN,
PARKEERSERVICE
Tjeerd VELDERS
Directeur du stationnement
VILLE DE NIEUWEGEIN
Allard BLOM
SCANCAR ABSTRACT COMPUTING INTERNATIONAL B.V.

NORVÈGE

Egil ØSTVIK
Juriste
NORWEGIAN PARKING ASSOCIATION
Harald Marius SELJESTAD
Senior Executive Officer
AGENCY OF URBAN ENVIRONMENT, COMMUNE D'OSLO
Alf Arne IVERSEN
COMMUNE D'OSLO

PORTUGAL

Óscar RODRIGUES
Mobility Director
EMEL (EMPRESA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E ESTACIONAMENTO E.E.M.)
Paulo NABAIS
Directeur général
EMPARK PORTUGAL S.A
Fernando GOMES
Directeur commercial
EMPARK PORTUGAL S.A
Amadeu FERNANDES
Direction des opérations, gestion des contrats
EMPARK PORTUGAL S.A
João Caetano DIAS
Director Business Development & Risk
EMPARK PORTUGAL S.A

FRANCE

François Le VERT
Directeur-Associé
STATION
Romain CIPOLLA
Responsable, Pôle Mobilité Durable
Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART)
Marie MOLINO
Adjointe, Pôle Mobilité Durable
Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART)
Édouard LECOMTE
Secrétaire général
Fédération Nationale des Métiers du Stationnement (FNMS)

QUESTIONNAIRE

Le questionnaire a été envoyé à nos différents correspondants nationaux et/ou locaux par voie électronique et a été traduit, pour les besoins de l'étude, en anglais et en espagnol. Il comporte deux parties : l'une sur les généralités liées au processus de dépenalisation-décentralisation du stationnement payant sur voirie et les réformes mises en place, et l'autre sur les différentes études de cas correspondant aux villes étudiées dans la deuxième partie de notre étude.

PARTIE 1 : GÉNÉRALITÉS

1 Compétences et responsabilités

- 1a Qui est compétent en matière de transports publics urbains ?
- 1b Qui est compétent en matière de stationnement en ouvrage ?
- 1c Qui est compétent en matière de stationnement sur voirie ?
- 1d Qui est compétent en matière d'organisation du contrôle du stationnement ?
- 1e Qui est compétent en matière de voirie ?

2 Avant la réforme de dépenalisation-décentralisation

- 2a Comment le système du stationnement sur voirie fonctionnait ? Quel cadre juridique avant la réforme ?

- 2b Qui était compétent en matière de stationnement sur voirie? En ouvrage ?
- 2c Qui percevait les recettes de stationnement ? Quelle était l'affectation de ces recettes ?
- 2d Qui percevait le produit des amendes ? Quelle était l'affectation de ces produits ?
- 2e Quelle juridiction était chargée des contentieux ?

3 Depuis la réforme de dépenalisation-décentralisation

- 3a Éléments généraux
 - 3a¹ Quels sont les raisons principales qui ont été invoquées pour réformer le stationnement et adopter une loi de décentralisation/dépenalisation sur le stationnement ?
 - 3a² Quels sont les différents types d'infractions au stationnement concernés par la dépenalisation ?
 - 3a³ Qu'est-il advenu du pouvoir de police ? En d'autres termes, la police locale peut-elle encore constater et verbaliser le stationnement dépenalisé ? Quelles compétences pour la police locale ?

- 3b L'organisation du stationnement dépenalisé et décentralisé
 - 3b¹ Tarification et recettes du stationnement
 - 3b^{1a} Qui fixe le niveau des tarifs de stationnement issus des horodateurs et assimilés? Qui fixe le niveau des redevances de stationnement ? Comment les tarifs et le niveau des redevances sont-ils révisés ?
 - 3b^{1b} Quels liens existe-t-il entre montant des redevances horaires et montant des redevances forfaitaires ? Sur quelles bases ces montants sont-ils fixés ? En d'autres termes, comment les autorités doivent-elles justifier le choix de ces montants ?

- 3b^{1c} Qui perçoit les recettes de stationnement dépenalisé issues des horodateurs, etc. ? Qui perçoit les recettes de stationnement issues des redevances ?
- 3b^{1d} Quelles sont les règles pour l'affectation des recettes de stationnement (horodateur et assimilés, redevances) ?
- 3b^{1e} Les recettes de stationnement issues des horodateurs sont-elles soumises à la TVA ? Si oui, à quel taux ? Qui récupère la TVA ?
- 3b^{1f} Les recettes de stationnement provenant des redevances sont-elles soumises à la TVA ? Si oui, à quel taux ? Qui récupère la TVA ?
- 3b² Contrôle
 - 3b^{2a} Qui constate et dresse la redevance ?
 - 3b^{2b} Comment s'opère l'organisation du contrôle ? Qui en a la compétence ? La délégation au privé est-elle possible ?
 - 3b^{2c} Qu'en est-il de la possibilité d'immobilisation / enlèvement du véhicule ? Cela est-il permis ? Cela fonctionne-t-il ?
 - 3b^{2d} Qui contrôle les zones de stationnement réglementé ? Qu'en est-il des zones où le stationnement n'est pas réglementé ? Quelles sont les principales difficultés rencontrées ?
 - 3b^{2e} La délivrance des avis de paiement des redevances forfaitaires est-elle dématérialisée ? Sur tout le territoire ? Dans quelques villes seulement ?
 - 3b^{2e} Les agents de contrôle sont-ils assermentés ? Disposent-ils d'une formation spécifique ?
- 3b³ Contestation, recouvrement et contentieux

- 3b^{3a} Qui est en charge du recouvrement ? Est-ce la collectivité locale ? L'État ? Quel est le coût de ce recouvrement ?
- 3b^{3b} De qui relève le contentieux ?
- 3b^{3c} À qui revient la charge de la preuve ?
- 3b^{3d} Comment fonctionne la chaîne de contestation et de contentieux ?
- 3b^{3e} Dans quelles circonstances la redevance forfaitaire peut être annulée, et qui prend la décision de son annulation ?
- 3b⁴ Accès au fichier d'immatriculation des véhicules
- 3b^{4a} Quelles sont les règles d'accès au fichier d'immatriculation des véhicules ?
- 3b⁵ Contractualisation avec des entreprises
 - 3b^{5a} Est-il possible de déléguer la gestion du stationnement sur voirie dépenalisée à des entreprises ? Comment sont structurés les contrats ? Quel est le coût de ces délégations ?
 - 3b^{5b} La délégation est-elle source de meilleure efficacité ?
- 3b⁶ Efficacité du système
 - 3b^{6a} Quelle est l'efficacité du système dépenalisé du stationnement ?
 - 3b^{6b} Quels sont les obstacles rencontrés suite à l'introduction du stationnement dépenalisé ?
 - 3b^{6c} Comment les premiers obstacles rencontrés ont-ils été surmontés ?
 - 3b^{6d} Le système est-il aujourd'hui finalisé ? Si non, quelles sont les prochaines étapes ?

PARTIE 2 : ÉTUDES DE CAS : VILLE DE...

- 4a Quels sont les objectifs assignés à la politique de stationnement à... ?
- 4b Quel est le dimensionnement de l'équipe chargée de gérer le stationnement à... ? (nous aurons besoin de connaître des ordres de grandeur pour faire l'étude d'impact de la mise en œuvre de la réforme).
- 4c Comment fonctionne le stationnement à durée limitée (ou zone bleue) ?
- 4d Comment est géré le stationnement des deux roues motorisées ?
- 4e Le contrôle du stationnement est-il délégué au privé ? Si oui, depuis quand ? Sur la base de quel contrat ? Quel est le coût de cette délégation ?
- 4f Données sur le stationnement dépénalisé à... :

- 4g La politique mise en œuvre en matière de stationnement a-t-elle été suivie d'effets sur la politique de mobilité et des transports à Barcelone ? Pouvez-vous nous fournir des données à ce sujet ?
- 4h Les recettes issues du stationnement sont-elles utilisées pour améliorer la desserte en transports en commun ?

...	2010	2011	2012	2013
Taux de paiement à l'horodateur (taux de respect)				
Taux de verbalisation				
Taux de recouvrement des amendes				
Coûts de recouvrement d'un acte				
Coûts en personnel				
Nombre de contestations				
Les recettes de stationnement issues des horodateurs				
Les recettes de stationnement issues des amendes				

BIBLIOGRAPHIE

MINEFI-DGTPE, 2011, « Organisation du stationnement payant en Allemagne, Espagne, Belgique, Italie, aux Pays-Bas », 21 pages.

CONNEXIONS, septembre 2014, Dossier : « Décentralisation du stationnement : outil de régulation », pages 2 à 6.

LOUIS NÈGRE, novembre 2011, « Rapport sur la dépénalisation et la décentralisation du stationnement », 32 pages.

THE ROYAL BOROUGH OF KENSINGTON AND CHELSEA, December 2014, « Annual parking and enforcement report 2014 », 20 pages.

THE ROYAL BOROUGH OF KENSINGTON AND CHELSEA, October 2012, « Annual parking and enforcement report 2012 », 20 pages.

THE ROYAL BOROUGH OF KENSINGTON AND CHELSEA, October 2012, « Annual parking and enforcement report 2011 », 20 pages.

THE ROYAL BOROUGH OF KENSINGTON AND CHELSEA, October 2012, « Annual parking and enforcement report 2010 », 20 pages.

WIARD KUNE, 2014, « Improving mobility and public space, Parking policy in Amsterdam », City of Amsterdam, 26 pages.

Leendert Miedema, Advisor PRO Parkeerregieorgaan, Department of Infrastructure Traffic and Transport, « Parking in Amsterdam », march 2014, INTERTRAFFIC.

PARKING REVIEW, September 2013, « London authorities issuing fewer parking penalties, new stat reveal ». Accounting for public parking income, pages 8 à 17.

LONDON COUNCILS, 2013, « Code of practice on civil parking and traffic enforcement ».

DORSET COUNTY COUNCIL, 2013, Dorset County Council Parking Services. « Annual report 2012/2013 », 20 pages.

COMMISSARIAT GÉNÉRAL À LA STRATÉGIE ET À LA PROSPECTIVE, décembre 2013, « Pour une politique du stationnement au service des usagers », rapport du groupe de travail présidé par Olivier Paul-Dubois-Taine, 146 pages.

ORDENANZA FISCAL No3.12, « Tasas por el estacionamiento regulado de vehiculos à la via publica », pages 269 à 277.

AYUNAMIENTO DE BARCELONA, <https://w30.bcn.cat>

AYUNAMIENTO DE BARCELONA, 2011, « Dades Basiques de Mobilitat », 20 pages.

JOHN VAN DIJK, ParkeerService, 2014, « Public parking Cooperation in Holland », 8 pages.

CITY OF OSLO, 2014, Agency for Urban Environment, « *Parking Statistics 2010-2013* ».

MARIO ANGEL ELIPE, 2010, « *La dépénalisation-décentralisation du stationnement a prouvé son efficacité. Pour une gouvernance publique, efficiente, durable, équitable et créative* », no93.

FNMS, 20 novembre 2014, Commission Stationnement et Mobilité, Décentralisation du stationnement. « *Groupe de travail sur la tarification et les règles de contrôle. Réunion de travail avec l'ANTAI* ».

VILLE, RAIL ET TRANSPORTS, LES CAHIERS DU GART, 2014, « *La décentralisation du stationnement vue d'Europe* », 19 pages.

FNMS, Commission V2S, février 2008, « *Parking adjudication in England and Wales. Verbalization du stationnement en Angleterre et au Pays de Galles* », rédigée par Caroline Sheppard, premier magistrat du stationnement au Royaume-Uni.

DEPARTMENT FOR TRANSPORT, November 2010, « *Operational Guidance to local authorities: parking policy and enforcement* ». Traffic Management Act 2004.

EPA, LONDON COUNCILS, 2013, « *Bilan de la dépénalisation du stationnement au Royaume-Uni* ». Présentation faite par Nick LESTER et Nigel WILLIAMS.

David MC NEILL, Director of Public Affairs and Stakeholder Engagement, Transport for London, 17 octobre 2013, Visite des élus du GART.

DEPARTMENT FOR TRANSPORT, janvier 2011, « *Civil parking Enforcement Statistics 2009/2010* ».

VINCI PARK, SERGE CLEMENTE, 12 septembre 2013, « *Stationnement payant sur voirie : l'expérience du système britannique* ».

KEOLIS, avril 2011, « *Focus : le stationnement, nouveau maillon de la chaîne de mobilité. Un atout au cœur des politiques de mobilités* », Magazine KEO DES IDÉES NEUVES SUR LA MOBILITÉ.

FÉDÉRATION DES VILLES MOYENNES, en partenariat avec EFFIA, février 2013, « *Le stationnement, enjeu de mobilité urbaine*. »

ROAD TRAFFIC REGULATION ACT 1984.

BRITISH PARKING ASSOCIATION, juin 2005, « *A review of decriminalised parking enforcement for the British Parking Association* », 56 pages.

NICK LESTER, LONDON COUNCILS, « *Will free parking save the high street ?* »

GREGORY PIERCE, DONALD SHOUP, 2013, San Francisco Park : « *Pricing parking by demand* », ACCESS, The magazine of UCTC.

SOPHIE TYLER, GILES SEMPER, PETER GUEST, BEN FIELDHOUSE, 2012, « *The relevance of parking in the success of urban centres* ». A review for London Councils.

TRAFFIC PENALTY TRIBUNAL, 2008, « *Annual Report 2007/2008* ».

TRAFFIC PENALTY TRIBUNAL, 2012, « *Annual Report 2011/2012* ».

JOINT ANNUAL REPORT OF THE PARKING AND TRAFFIC ADJUDICATORS 2011/2012.

RÉGION DE BRUXELLES MOBILITÉ, novembre 2011, IRIS 2. « *Plan de mobilité de la région Bruxelles-Capitale* », 143 pages.

COMITÉ SECTORIEL POUR L'AUTORITÉ FÉDÉRALE, 2009, Délibération AF n°12/2009 du 1^{er} octobre 2009, portant autorisation unique sur l'accès au répertoire de la DIV à des fins d'identification des personnes qui sont débitrices, du fait de l'utilisation d'un véhicule, d'une rétribution, taxe ou redevance de stationnement (AF/MA/09/010).

BRUXELLES MOBILITÉ, SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES, 2014, PLAN RÉGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT. « *Mieux se garer pour mieux bouger* », 69 pages + annexes.

Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de circulation routière et de l'usage de la voie publique (Code de la route, commenté par Éric Caelen), région de Bruxelles-Capitale, Association de la ville et des communes de la région Bruxelles-Capitale, Cellule Mobilité.

CHRISTOPHE GOETHALS, 2011, « *Les transports publics urbains en Belgique* », CIRIEC.

SÉNAT DE BELGIQUE, session de 2003-2004, Bulletin 3-19, Question no3-872 de M. Ceder du 25 mars 2004. Procès-verbal, « *redevances et différence de traitement* ».

BRUSSELS STUDIES INSTITUTE, septembre 2013, « *La mobilité*

quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires ».

Loi du 20 décembre 2002 relatif au recouvrement amiable des dettes des consommateurs.

COMMUNE D'IXELLES, 2010, Extrait du registre aux délibérations du Conseil municipal. Séance du 18 novembre 2010.

COMMUNE D'IXELLES, septembre 2014, Plan d'action communal de stationnement de la Commune d'Ixelles, septembre 2014.

Loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière.

Loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur.

Code de la TVA, Belgique, extrait : section 2 – chapitre III : « *prestations de services. Cas particuliers* ».

Lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière.

Loi relative aux agents de police, à leurs compétences et aux conditions d'exercice de leurs missions.

CERTU, mai 2011, « *Organisation et financement des transports publics terrestres des voyageurs en Europe. Fiche n°3 : La Belgique* », 12 pages.

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE, août 2010, « *Le stationnement dépenalisé* », Dossier thématique la CeMathèque n° 30, 40 pages.

Arrêté du 18 juillet 2013 du gouvernement de la région Bruxelles-Capitale relatif aux zones de stationnement réglementé et aux cartes de dérogation.

Arrêté du 18 juillet 2013 du gouvernement de la région Bruxelles-Capitale portant le volet réglementaire du plan régional de politique de stationnement

CHANTAL ROLAND, RÉGION BRUXELLES-CAPITALE, novembre 2008, Projet d'ordonnance portant organisation de la politique de stationnement et création de l'Agence du stationnement de la région Bruxelles-Capitale.

Ordonnance du 29 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et portant création de l'Agence du stationnement de la région de Bruxelles-Capitale.

AJUNTAMENT DE BARCELONA, octobre 2012, « *Plano de movilidad urbana de Barcelona 2013-2018. Introducion, Diagnosi i Escenaris* ».

AJUNTAMENT DE BARCELONA, mai 2014, « *PMU : Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018* ».

Plan de mobilité « *IRIS 2* » de la région Bruxelles-Capitale, 146 pages.

AJUNTAMENT DE BARCELONA, 2013 « *Dades basiques de mobilitat* ».

GABRIEL JODAR, avril 2010, « *Traits de la politique multimodale des déplacements urbains de la ville de Barcelone : enjeux et résultats, MedCités* ».

Magazine Egis Contact, « *Amsterdam révolutionne le contrôle du stationnement urbain* », novembre 2015, page 10.

Code of Practice on Civil Parking and Traffic Enforcement (march 2011) : <http://www.londoncouncils.gov.uk/policy-lobbying/transport/parkinginlondon/codeofpracticeoncivilparking.htm>

<https://www.cjib.nl/> (CJIB : Centraal Justitiell Incassobureau (Ministerie Van Veilgheid en Justitie).

Loi du 8 décembre 1992, relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, article 36 bis, Moniteur Belge du 18 mars 1993.

Article L330-2 du Code de la Route : <http://legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228&idArticle=LEGIARTI000006841197>

REMERCIEMENTS

Le GART et STATION tiennent à remercier les responsables des services techniques des différentes villes européennes interrogées, qui ont eu la gentillesse de nous fournir l'ensemble des informations et données nécessaires à la réalisation de cette étude, en particulier :
Antoneta Horbury (Kensington & Chelsea),
Chantal Roland (Bruxelles),
Geoffrey Usé (Ixelles),
Antoni Roig Alegre (Barcelone),
Wiard Kuné (Amsterdam),
Elisio Baptista (Nieuwegein),
Harald Marius Seljestad (Oslo),
Oscar Rodrigues et Paulo Nabais (Lisbonne),
Kirsty Reeves et Simon Gledhill (Dorset).

Par ailleurs, cette étude n'aurait pas pu être aussi complète sans le témoignage et la contribution des personnalités politiques et des directeurs en charge du stationnement qui apportent aux acteurs français de précieux conseils et font part de leurs expériences locales :
Pascal Smet (Bruxelles),
Timothy Coleridge (Kensington & Chelsea),
Adria Gomila Civit (Barcelone),
Wiard Kuné (Amsterdam),
Elisio Baptista & Tjeerd Velders (Nieuwegein).

Nos remerciements vont également aux différents experts consultés dans le cadre de cette étude, nous permettant de mieux comprendre les enjeux des réformes engagées dans les différents pays, et en particulier :
Nick Lester (London Councils et British Parking Association),
Laurence Bannerman (European Parking Association),
Wilfried Thierry (Indigo Park, anciennement Vinci Park),
Eric Caelen (Région de Bruxelles-Capitale).

Enfin, nos remerciements s'adressent aux services communications des villes étudiées, pour les différents visuels fournis.

Pilotage et réalisation de l'étude :

Mounia MOUDJED
Chargée de mission auprès du Directeur général (GART)
François LE VERT
Directeur-Associé (STATIOM)

Cette étude est consultable sur les sites Internet du GART
www.gart.org et de STATIOM www.statiom.fr

Ont également participé à la réalisation de cette étude :

Romain CIPOLLA
Responsable du pôle Mobilité durable (GART)
Marie MOLINO
Adjointe du pôle Mobilité durable (GART)

Suivi de publication :

Mouloud HOUACINE
Responsable communication externe (GART)

Sous la direction de :

Guy LE BRAS
Directeur général (GART)
Nigel WILLIAMS
Président (STATIOM)

Crédits photographiques :

Première de couverture : Christian Müller ; p. 8 : zjk ;
p. 58 : Roboriginal ; p. 63 : Parkeon ; p. 74 : Pixelshop ;
p. 84 : Commune d'Oslo ; p. 91 : Amsterdam ;
p. 103 : Parkeerservice ; p. 113 : Empark Portugal ;
p. 121 : Parkeon ; p. 127 : Parkeon.

Conception graphique :

Hyperbold

Impression :

Imprimerie Brindel

Date de publication : Mars 2016

LE GART, L'ASSOCIATION DES COLLECTIVITÉS AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

Fondé en 1980, le GART est l'association fédérant les AOT qui agit en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à la voiture individuelle. En sa qualité d'acteur incontournable du monde de la mobilité, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, des autorités organisatrices de transport, et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.

STATIONM

Stationm, société de conseil dédiée au stationnement, s'est particulièrement spécialisée dans l'étude des questions relatives à la gestion du stationnement sur voirie et des technologies qui lui sont liées. Son expertise, qui repose sur l'expérience internationale de ses consultants, lui permet d'analyser les bonnes pratiques rencontrées dans différents pays pour proposer des solutions adaptées aux problématiques françaises.

LES ÉTUDES DU GART

Basées sur l'expertise des élus et de l'équipe permanente, les études du GART accompagnent les adhérents ainsi que les professionnels du transport public dans l'exercice de leur compétence. Par sa dimension analytique, cette collection apporte des éléments explicatifs indispensables à la compréhension des grands sujets d'actualité des autorités organisatrices, et offrent ainsi une meilleure connaissance des évolutions propres au secteur.

stationm

18, av. des Champs-Élysées
75008 Paris
infos@stationm.fr
www.stationm.fr

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

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

 @GART_officiel