

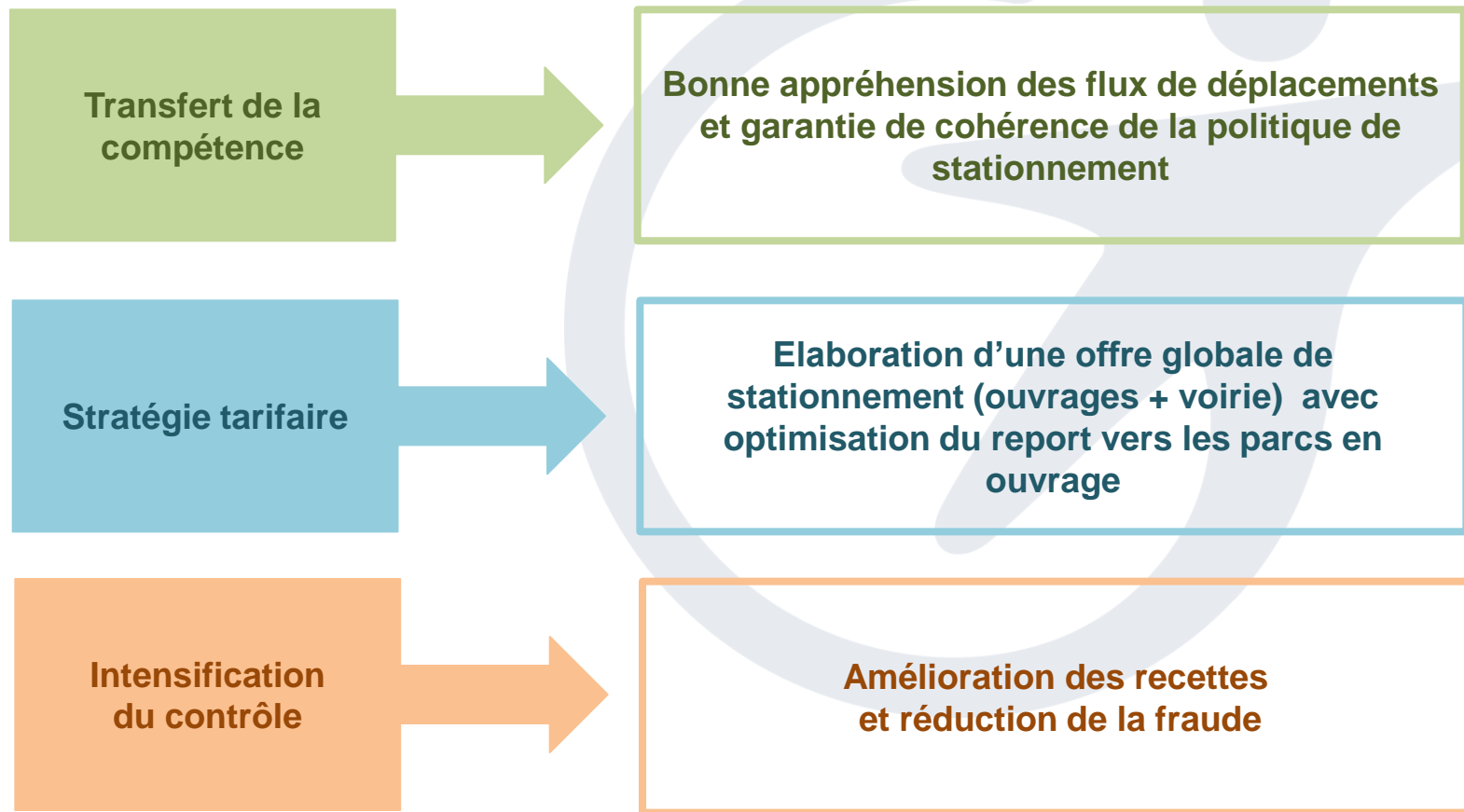


Se préparer à la mise en œuvre la réforme de la dépenalisation du stationnement

Calendrier et proposition de méthodologie

Se préparer

Les perspectives ouvertes par la réforme



Sommaire

1. Rappel du cadre législatif
2. Retour sur l'acquisition de la compétence
3. Méthodologie de mise en oeuvre
4. Focus sur les enjeux financiers



1

Rappel du cadre législatif

Dépénalisation du stationnement

Principes généraux de la réforme

- Le stationnement payant sur voirie donne lieu à l'application d'une **redevance de stationnement** qui se compose comme suit :
 - Dès le début du stationnement, **le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance** dont le montant :
 - est établi en vue de favoriser :
 - la fluidité de la circulation,
 - la rotation du stationnement des véhicules,
 - l'utilisation des transports collectifs ou respectueux de l'environnement
 - est modulable en fonction de la durée du stationnement, de la surface occupée, contribution à la pollution, catégories d'usagers (résidents).
 - Puis, application d'un **forfait post-stationnement** :
 - ≠ amende pour contravention de police (17€)
 - Montant maximum < montant de la redevance due pour la durée maxi de stationnement prévue

Dépénalisation du stationnement

Textes adoptés pour l'application de la réforme

- **Ordonnance n° 2015-45 du 23 janvier 2015** relative à la commission du contentieux du stationnement payant
- **Ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015** relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L.2333-87 du code général des collectivités territoriales
- **Décret n° 2015-557 du 20 mai 2015** relatif à la redevance de stationnement des véhicules sur voirie prévue à l'article L.2333-87 du code général des collectivités territoriales
- **Décret n° 2015-646 du 10 juin 2015** relatif à la commission du contentieux du stationnement payant
- **Décret n° 2015-1474 du 12 novembre 2015** relatif au recouvrement du forfait de post-stationnement impayé et de la majoration qui lui est appliquée
- **Arrêté du 1er septembre 2016** relatif aux modalités de reversement aux collectivités territoriales bénéficiaires du forfait de post-stationnement prévu à l'article L.2333-87 du CGCT
- **Arrêté du 6 novembre 2015** fixant les caractéristiques du numéro des avis de paiement et les spécifications techniques mentionnées à l'article R.2333-120-10 du code général des collectivités territoriales
- **Arrêtés du 15 décembre 2016** : titre d'annulation du FPS, modalités de délivrance du titre exécutoire et de l'avertissement en cas de FPS impayé
- Et aussi, **pour l'Île-de-France** :
 - Article 78 de la **loi n° 2016-1918 du 29 décembre 2016** de finances rectificative pour 2016
 - Dispositions particulières de la **loi n° 2017-257 du 28 février 2017** relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain

Dépénalisation du stationnement

Nécessité d'une clarification en matière de protection des données personnelles

- **Instauration de la détection automatique des véhicules stationnés irrégulièrement :**
 - Relève du champ d'application de l'article L.251-2 du code de la sécurité intérieure relative à la **mise en place de la vidéo-protection** pour la constatation des infractions aux règles de la circulation
 - Mais, l'**enregistrement de photographies à des fins de preuve des infractions** relèvent de l'article 26 de la loi du 6 janvier 1978 et pour l'application duquel sont considérés comme des traitements devant être réglementairement autorisés :
 - Dispositifs applicables en matière de lutte contre le terrorisme, les infractions criminelles relevant de l'article L. 233-1 du code de la sécurité intérieure
 - Cependant ce texte ne concerne pas les communes mais les services de police et de gendarmerie nationale, et les douanes
 - Traitement automatisé mis en place dans les communes en application de l'arrêté du 14 avril 2009
 - Cependant, les photographies du véhicule, du numéro d'immatriculation, des éventuels occupants (= données personnelles) ne sont pas spécifiquement visées par cet arrêté

Dépénalisation du stationnement

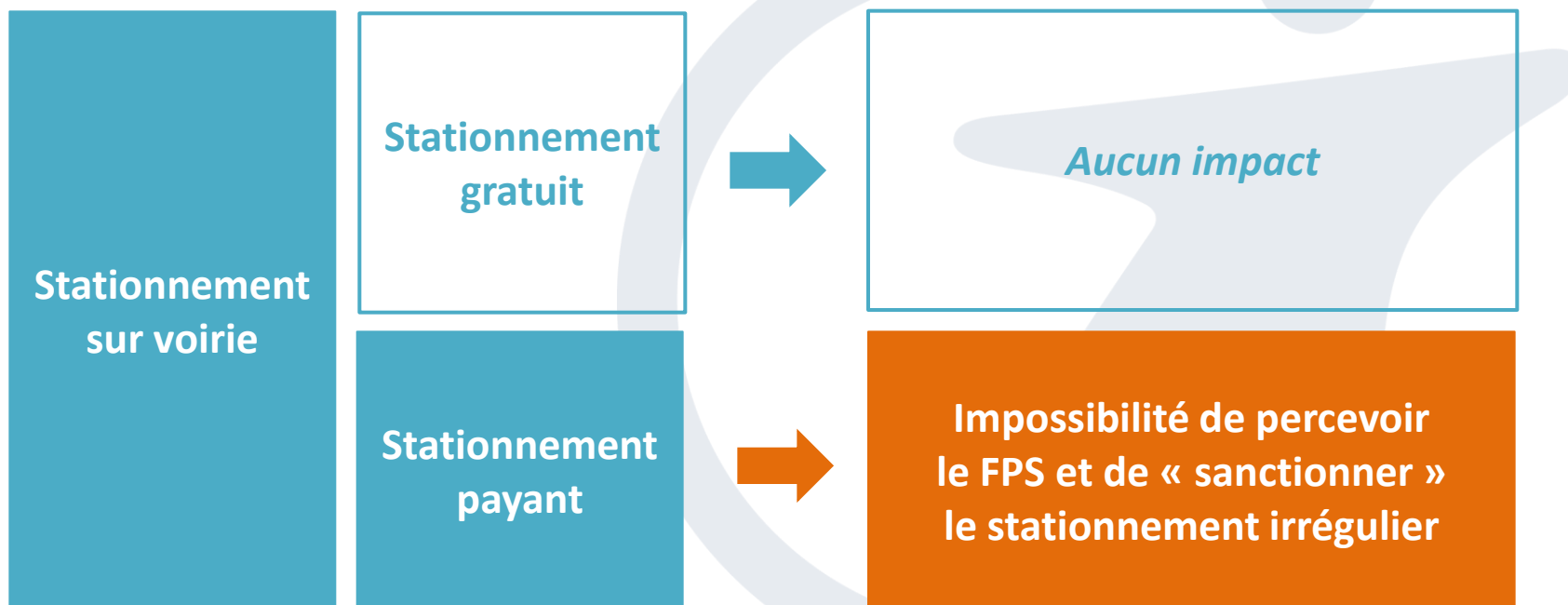
Impact de la transition énergétique pour la croissance verte



- L'arrêté du 21 juin 2016 établit une nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques lui-même défini en fonction :
 - de la catégorie du véhicule
 - de la motorisation du véhicule
 - de la norme « Euro »
 - de sa date de 1^{ère} immatriculation
- Cette nomenclature peut être utilisée :
 - pour des restrictions à l'accès au ZCR
 - pour l'instauration de voies réservées
 - et aussi pour une modulation de la tarification du stationnement

Dépénalisation du stationnement

Et si la réforme n'est pas mise en œuvre ?



Dépénalisation du stationnement

Calendrier de la réforme



2

Retour sur l'acquisition de la compétence

Retour sur l'acquisition de la compétence

Rappel des principes

<p>Arrêté portant règlement du stationnement</p> <p>(amplitude horaire, jours et zones où l'arrêt et le stationnement des véhicules sont réglementés)</p>	<p>A-priori :</p> <p>Compétence du Maire</p>	<p><u>Mais :</u></p> <p>Compétence du Président de l'EPCI compétent en matière de VOIRIE (transfert automatique de la compétence « police spéciale de la circulation et du stationnement »)</p> <p><i>Et sauf opposition du maire notifiée à l'EPCI avant le 01/07/2014</i></p> <p>Ce transfert est sans incidence sur les prérogatives relatives à la politique tarifaire</p>
<p>Délibération instituant la politique tarifaire*, déterminant les zones de stationnement payant et procédant au choix du mode de gestion et du recours à un tiers contractant</p>	<p>A-priori :</p> <p>Compétence du conseil municipal</p>	<p><u>Mais :</u></p> <p>Compétence du Conseil Communautaire de l'EPCI compétent en matière de MOBILITE (compétence de plein-droit ou sur transfert)</p> <p>+ Avis obligatoire de la collectivité concernée si la redevance s'applique sur le domaine public dont cette collectivité a la charge</p>

16 % des EPCI bénéficient du transfert

Retour sur l'acquisition de la compétence

Dans les Métropoles à statut spécial

	Métropole de Paris	Métropole de Lyon	Métropole Aix-Marseille-Provence
Compétences des métropoles	<p>Pas de compétence de plein droit en matière de stationnement.</p> <p>Pas de compétence « mobilité ».</p>	<p>La Métropole est compétente, en matière de création, aménagement et entretien de la voirie du domaine public routier de la métropole de Lyon et en matière de parcs et aires de stationnement.</p> <p>La compétence « mobilité » de la métropole a été transférée au SYTRAL.</p>	<p>La Métropole est compétente en matière de création, aménagement et entretien de voirie; et aussi en matière de parcs et aires de stationnement ●</p> <p>La Métropole a la qualité d'AOM.</p>
Compétences des territoires	<p>La compétence « voirie » des anciens EPCI est transférée à l'EPT, et elle est exercée sur le périmètre des anciens EPCI et dans les mêmes conditions, jusqu'à ce que le Conseil de territoire décide au plus tard le 31 décembre 2017, d'étendre le champ d'exercice de ces compétences sur la totalité du périmètre de l'EPT, ou, au contraire, de les restituer en tout ou partie aux communes. A défaut de délibération, l'exercice de la compétence sera étendu à l'ensemble du périmètre de l'EPT.</p>	-	<p>La compétence de la Métropole en matière de voirie est délégable aux conseils de territoires. ●</p>
Compétences des communes membres	<p>Les maires conservent la maîtrise de la politique tarifaire ● ●</p>	<p>La police du stationnement relève des maires. ● ●</p> <p>Une consultation du président du conseil de la Métropole est toutefois prévue préalablement à l'édiction d'un acte réglementaire en matière de stationnement.</p>	<p>Pas de transfert de compétence «politique tarifaire » vers la Métropole mais son avis sera sollicité ?</p>

Retour sur l'acquisition de la compétence

Dans les Métropoles de droit commun

	Métropole de Brest	Métropole de Bordeaux	Eurométropole de Strasbourg	Métropole européenne de Lille
Compétences des métropoles	<p>Compétence « Mobilité »</p> <p>Compétence parcs de stationnement et gestion du stationnement sur voirie, <u>par application des décisions de police des maires</u> ●</p>	<p>Compétence « Mobilité »</p> <p>Compétence voirie et stationnement</p>	<p>Compétence « Mobilité »</p> <p>Compétences voirie et parcs de stationnement</p>	<p>Compétence « Mobilité »</p> <p>Compétence espace public & voirie (<u>hors aires affectées à des équipements communaux</u>)</p>
Compétences des communes membres	<p>Police du stationnement non transféré à la Métropole au 01/01/2018</p> <p>●</p>	<p><u>Délibération spéciale par laquelle les communes ont conservé la compétence police du stationnement</u></p> <p>Non transférée à la Métropole à ce jour ● ●</p>	<p><u>Compétence en matière de stationnement non transféré à la Métropole à ce jour</u> ● ●</p>	<p><u>A priori, compétences conservées par les communes</u> ● ●</p>

3

Méthodologie de mise en oeuvre

Etapes de mise en œuvre de la réforme

Sécurisation juridique des actes des communes et des EPCI

- **La Circulaire du ministère de l'Intérieur du 10 mars 2016** comporte des préconisations à l'attention des communes et des EPCI pour la mise en place de la réforme :
 - Adoption d'un **arrêté portant réglementation de la circulation**
 - Objet : détermination des zones où le stationnement est autorisé et où il ne l'est pas, indication des plages horaires sur lesquelles le stationnement est réglementé ou limité
 - Adoption d'une délibération instituant le **barème tarifaire** de paiement immédiat de la redevance de stationnement et le montant du **forfait post-stationnement**
 - Rappel du principe de proportionnalité, le produit du barème ne devant pas excéder très largement les coûts de gestion de la redevance et les besoins financiers correspondant aux dépenses auxquelles doit être affecté le produit du FPS
 - **Contractualisation** avec des tiers si externalisation de la surveillance du stationnement :
 - Conclusion d'un nouveau contrat ou d'un avenant à un contrat existant, dans le respect des règles applicable en matière de commande publique

Etapes de mise en œuvre de la réforme

« To Do List »

- **Adaptation de la gouvernance des SEM & SPL**
 - Montpellier Méditerranée Métropole :
 - Avec le transfert de la compétence « voirie et stationnement », rachat par la Métropole de 2/3 des parts détenues par la Ville dans le capital de **TaM**
 - Initialement, part du capital social de la SEM : 27,79 % Métropole
 - Depuis février 2016, part du capital social de la SEM : 46,02 % Métropole
 - Métropole de Rouen :
 - Avec la reprise de la compétence « parcs et aires de stationnement » par la Métropole, adaptation de la composition du capital social de la SPL **Rouen Normandie Stationnement**
 - Initialement, capital social : 95% Ville et 5 % Métropole
 - A partir de juillet 2015 : 40 % Ville et 60 % Métropole
 - Adaptation de l'objet social de la SPL qui se voit confier la gestion de la fourrière municipale et l'organisation, la gestion, l'exploitation et l'entretien du stationnement en voirie

Etapes de mise en œuvre de la réforme

« To Do List »

- **Choix du mode de gestion de l'activité « contrôle du stationnement payant en voirie »**
 - Ville d'Albertville
 - Principe de gestion directe du stationnement en voirie non remis en cause
 - S'agissant du stationnement en ouvrage, pas de renouvellement de la gestion déléguée pour une harmonisation du mode de gestion des deux services. En octobre 2016, choix de la gestion directe pour la stationnement en ouvrage
 - Solution provisoire pour que la Ville définisse sa politique globale de stationnement
 - Ville de Roubaix
 - Depuis 2012, exploitation du stationnement payant en voirie et en ouvrage confiée à la SEM **Ville Renouvelée** dans le cadre d'un marché public
 - Pour le contrôle du stationnement et la gestion des RAPO, choix de la gestion déléguée
 - Périmètre de la future DSP : concession du stationnement payant sur voirie, en ouvrage et en parking clos

Etapes de mise en œuvre de la réforme

« To Do List »

- **Choix du mode de gestion de l'activité « contrôle du stationnement payant en voirie »**
 - Ville de Metz
 - Novembre 2015 : maintien du mode de gestion du service relatif au stationnement payant sur voirie avec une **extension du périmètre du service délégué**.
 - A l'occasion du renouvellement du contrat, le délégataire sera ainsi en charge du contrôle du stationnement, gestion des FPS et des RAPO
 - Ville de Marseille
 - Février 2017 : choix de l'**externalisation du contrôle** du stationnement payant sur voirie et de la gestion des RAPO

Etapes de mise en œuvre de la réforme

« To Do List »

- **Si externalisation, lancement de la procédure d'attribution du contrat correspondant**
 - Ville de Strasbourg :
 - Lancement de l'appel d'offres « DSP exploitation du stationnement payant en voirie »
 - Durée du contrat : 10 ans
 - Valeur estimée : 40 M€ (14.330 places)
 - Ville de Bordeaux :
 - Lancement de l'appel d'offres « MP surveillance contrôle et gestion technique du stationnement sur voirie »
 - Durée du marché : 2 ans (reconductible pour une durée de 2 ans)
 - Valeur estimée : 3,5 M€ HT par an (21.708 places)
 - Ville de Paris :
 - Lancement de l'appel d'offres « MP contrôle du stationnement payant sur voirie »
 - Durée du marché : 6 ans
 - Valeur estimée : NC (140.588 places)

Etapes de mise en œuvre de la réforme

« To Do List »

- **Si externalisation, lancement de la procédure d'attribution du contrat correspondant**
 - Communauté urbaine du Grand Dijon :
 - Lancement de l'appel d'offres « DSP exploitation des services de la mobilité» incluant l'exploitation des services de transport urbain, de stationnement et de mise en fourrière (durée 6 ans)
 - **Décision du Conseil d'Etat 21 septembre 2016 n° 399656** : *« la communauté urbaine du Grand Dijon, a pu, sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, considérer que les services de transport urbain, de stationnement et de mise en fourrière, qui concourent à l'organisation de la mobilité des habitants sur le territoire de la communauté urbaine, présentaient entre eux un lien suffisant et décider de les confier à un délégataire unique afin d'assurer une coordination efficace entre les différents modes de transport et de stationnement, dont une partie significative des usagers est identique (...) »*
 - Validation jurisprudentielle de la mise en place d'une DSP « globale »

Etapes de mise en œuvre de la réforme

« To Do List »

- **Adaptation des équipements et des modalités de paiement**
 - Métropole de Brest :
 - Renouvellement du parc d'horodateurs et modernisation des moyens d'exploitation pour permettre le **paiement par carte bancaire et téléphone mobile**
 - Ces adaptations techniques sont traitées par voie d'avenant à la DSP existante
 - Ville de Saint-Etienne :
 - Conclusion d'un marché public de services relatif à l'évolution technologique des moyens de paiement du parc d'horodateurs existants (carte bleue avec ou sans contact, **connexion téléphonique de type GSM** pour la centralisation des données)
 - Ville de Lyon :
 - Conclusion d'un marché public pour l'extension du parc d'horodateurs (extension du stationnement payant) et dématérialisation des outils de stationnement (gestion technique centralisée ...)

Etapes de mise en œuvre de la réforme

« To Do List »

- **Définition de la politique tarifaire et détermination du montant du FPS**
 - Ville de Bayonne :
 - Juillet 2015 : définition d'une **tarification unique sur tout le centre-ville** et fixation du montant du FPS (20€)
 - Ville de Paris :
 - Fin 2016 : Définition d'une **tarification « véhicules visiteurs et résidents »**, **définition d'un tarification « véhicules professionnels »**. Fixation du FPS en zone I « centrale - arrondissements 1 à 11 » (50€) et en zone II « périphérique - arrondissements 12 à 20 » (35€), principe de minoration du FPS (- 30%) s'il est acquitté dans un délai de 72h

Etapes de mise en œuvre de la réforme

« To Do List »

- **Sort des agents de surveillance de la voie publique (ASVP)**
 - Ville de Cagnes-sur-Mer :
 - Le **transfert au délégataire** d'un certain nombre des ASVP, après concertation, sous forme de détachement ou mise à disposition et sur la base du volontariat est envisagé,
 - Ville de Bordeaux :
 - Le cahier des charges établi pour l'appel d'offres demande que les candidats s'engagent à faire une **offre de reprise de tous les agents non-titulaires** affectés à la surveillance du stationnement payant au 31/12/2017.
 - Ville de Marseille :
 - Février 2017 : pas de « reprise » du personnel ASVP par le partenaire privé, mais **redéploiement des ASVP municipaux sur le contrôle du stationnement gênant**

Etapes de mise en œuvre de la réforme

« To Do List »

- **Sort des agents de surveillance de la voie publique (ASVP)**
 - Ville de Paris :
 - Novembre 2016 : pas de reprise du personnel ASVP par le titulaire du marché public , mais **redéploiement sur de nouvelles missions** (missions de sécurité et de lutte contre les incivilités, renforcement de l'unité d'appui qui accompagne l'ouverture des équipements au public la nuit, en soirée, et le week-end ...)
 - **Loi n° 2017-257 du 28 février 2017 relative au statut de Paris** : les agents de la préfecture de police en charge du contrôle du stationnement payant sont placés sous l'autorité du Maire de Paris au plus tard le 31/12/2017

Etapes de mise en œuvre de la réforme

« To Do List »

- **Mise en place de l'Observatoire du stationnement**
 - Si l'Observatoire du stationnement n'a pas déjà été mis en place par la collectivité locale, possibilité d'en confier la réalisation au partenaire privé, dans le cadre des obligations contractuelles qui lui sont confiées :
 - Ville de Montpellier
 - Ville de Strasbourg
 - Ville de Cagnes sur Mer
 - Ville d'Angers

4

Focus sur les enjeux financiers

Focus sur les enjeux financiers

Données économiques

- Recettes liées aux **droits de stationnement acquittés spontanément** par les usagers estimées à **un peu plus d'1 Md €**
 - Villes de + 100.000 habitants : tarification moyenne de 1,75 € de l'heure
 - Villes moyennes (20.000 à 100.000 habitants) : tarification moyenne de 0,80 € de l'heure
- *Jusqu'au 31/12/2017, fraction du produit des amendes relatives aux infractions au stationnement payant reversée par l'Etat aux collectivités territoriales **estimée à 107 M€***
 - *Difficile d'isoler le montant concernant spécifiquement le stationnement irrégulier*
- A partir du 01/01/2018, **nouvelles recettes résultant de l'application du FPS** :
 - Nouvelles recettes dont le montant a été estimé, en 2013, à 195,5 M€
 - Mécanisme de **compensation de la perte de recettes pour l'Etat** défini par la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016 :
 - **Prélèvement d'une partie des 170M€ des recettes issues du contrôle-sanction automatisé** reversées aux collectivités territoriales depuis 2006

Focus sur les enjeux financiers

Destination du barème tarifaire de stationnement immédiat

- Le montant du barème tarifaire de stationnement immédiat est établi de manière à assurer la **couverture de l'ensemble des coûts nécessaires à la collecte du produit du paiement immédiat**
- **Installation, adaptation, maintenance des horodateurs :**
 - Financés par le barème tarifaire de stationnement **si les horodateurs servent uniquement à la collecte de ce produit** (recommandation MIDS – Février 2017)



Focus sur les enjeux financiers

Destination du FPS

- Le produit du FPS finance les **opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation**
- C'est-à-dire :
 - les opérations identiques à celles énumérées à l'article R. 2334-12 du CGCT :
 - même affectation que le produit des amendes de police relatives à la circulation routière
 - les opérations relevant du champ d'application des articles L1231-14 à L1231-16 du Code des transports :
 - autopartage, covoiturage, service public de location de bicyclettes
- Une partie du FPS peut être utilisée pour financer des **opérations de voirie** :
 - Si la commune ou l'EPCI qui a institué la redevance de stationnement est compétent en matière de voirie

Focus sur les enjeux financiers

Adaptation des flux financier à la répartition des compétences

- **Hors Ile-de-France :**
 - **Métropoles et communautés urbaines :** **100% du produit du FPS est reversé par la commune à son EPCI** déduction faite des coûts de mise en œuvre du FPS
 - **Métropole de Lyon :** le produit du FPS est **reversé par les communes à la Métropole de Lyon** déduction faite des coûts relatifs à la mise en œuvre des FPS
 - **Autres EPCI (ne disposant pas de l'ensemble des compétences) :** la commune ayant instauré la redevance de stationnement et l'EPCI signent une convention (année N) fixant la part du produit du FPS qui sera reversé à l'EPCI pour l'exercice de ses compétences « mobilité » et « voirie d'intérêt communautaire » (en année N+1)

Merci de votre attention

