Argumentaire économique pour une décentralisation du stationnement

Le passage en 3D [Décentralisation + Dépénalisation + Dématérialisation du stationnement]

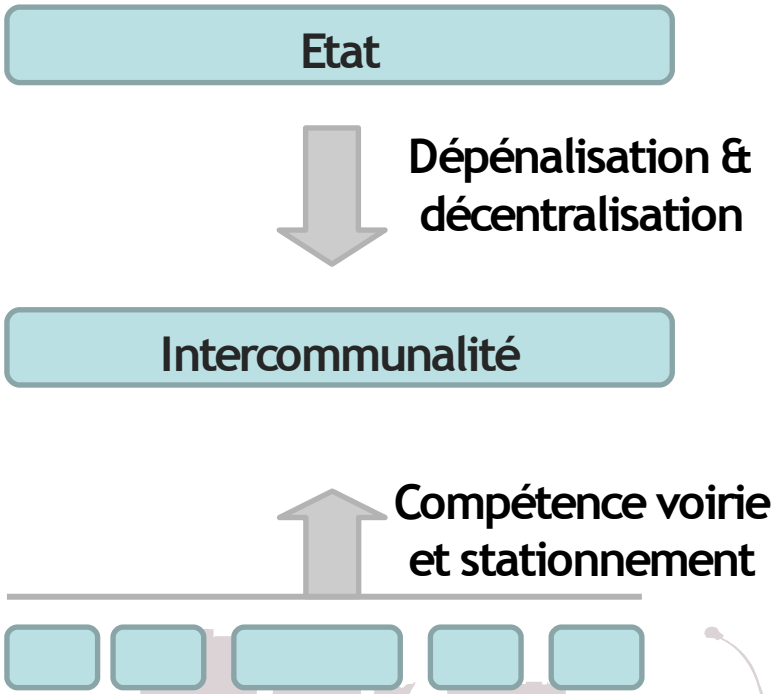
Cliquez pour modifier le style des sous-titres du masque

Julien Allaire - avril 2011
RSTT

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

Introduction

L'AOM D: deux mouvements de transfert de compétences



- Suite à la loi LAURE (1996), les AOTU doivent, dans le cadre des PDU, définir la politique de stationnement.
- Toutefois le système actuel lié au pouvoir de police du maire et au système pénal régissant le stationnement ne permet pas de mettre en place une politique répondant aux objectifs de la loi LAURE.
- Avec la décentralisation et la dépénalisation, les AOTU pourraient disposer pleinement de la compétence stationnement.
- Ce passage se ferait dans une logique gagnant-gagnant pour tous les acteurs

GART

>>> Les dysfonctionnements du système actuel

- Montant de l'amende trop faible pour être dissuasif dans les grandes agglomérations : 11 puis 17 € à comparer avec la moyenne européenne qui est de 24€.
- Le respect des règles et le paiement à l'horodateur sont faibles : 2 heures payées en moyenne par place et par jour.
- Les méthodes de contrôle sont archaïques.
- Le taux de recouvrement des amendes forfaitaires et non forfaitaires est faible : le recouvrement des amendes des radars automatiques est de 70 % tandis qu'il est de 35 % pour le stationnement.
- Le système de Procès Verbal coûte cher à l'Etat : 25 € /PV selon le rapport Brassens
- Le stationnement sur voirie relève du pouvoir de police du Maire et les infractions du droit pénal.



Système de pénalisation actuel

Recettes

Dépenses

Non payée

Amende Forfaitaire Majorée (AFM)

Payée: 34 %

Recettes pour l'Etat

Non payée : 60 %

Amende Forfaitaire (AF)

Payée spontanément : 40 %

Recettes des amendes encaissées par l'Etat
- Recettes de circulation
- Recettes des radars automatiques
- Recettes de stationnement

553 M€ en 2008

Reversées aux collectivités:
- Communes > 10 000 h. : 316 M€
- Communes < 10 000 h. : 60 M€
- Région IdF : 59 M€
- STIF: 118 M€

Les sommes sont versées aux communes via les Conseils Généraux

Gestion administrative des amendes

25 € / PV Selon le rapport Brassens

Etablissement d'un PV

1 PV/place /mois

Pas de PV

Pas de paiement à l'horodateur



Stationnement payant sur voirie

Paiement à l'horodateur

2h/jour / place

Abonnement

Recettes directes pour la collectivité

515 € /place /an

Système de contrôle

340 € /place /an

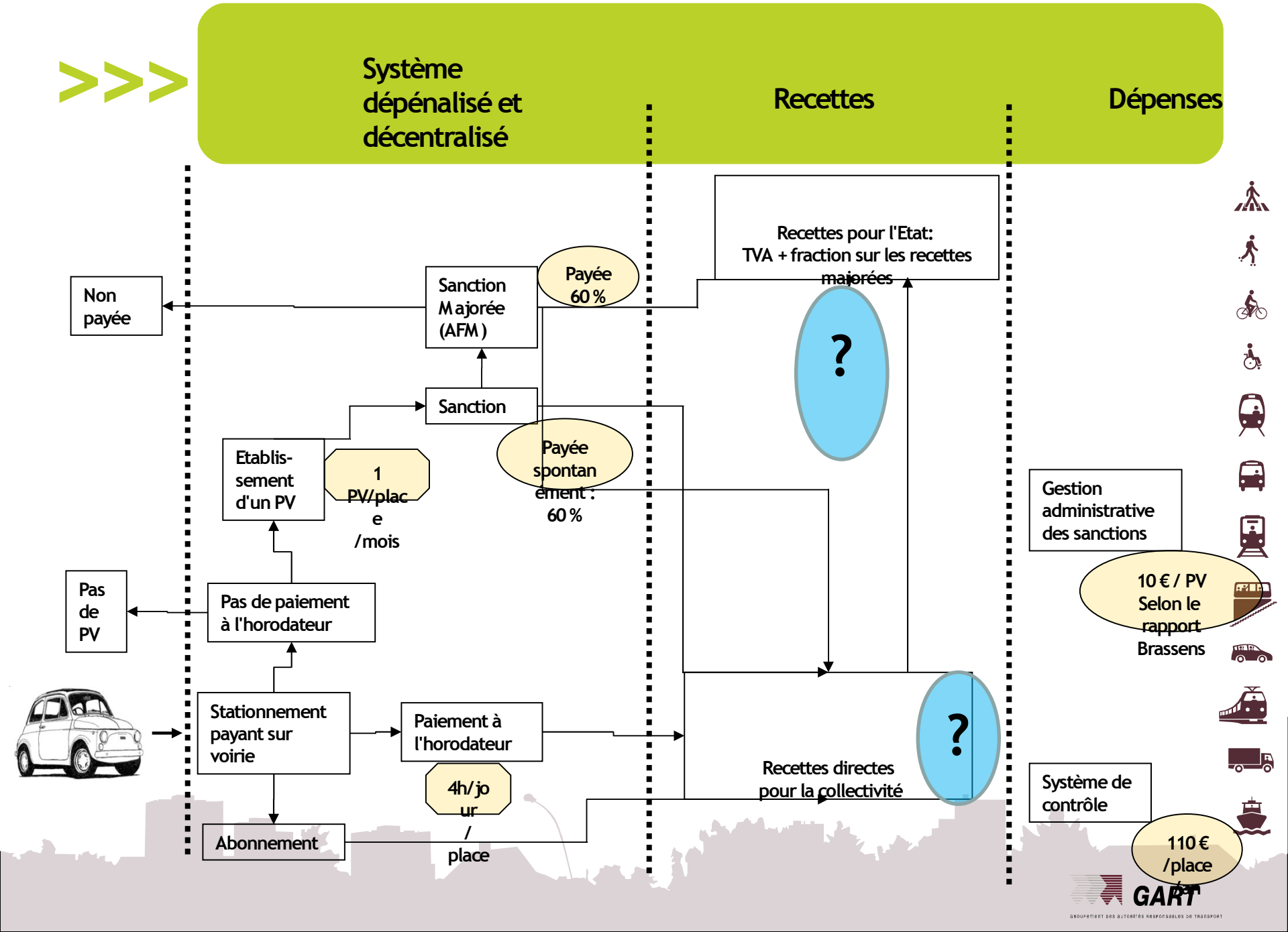
GART

GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

>>> Description d'un système décentralisé et dépénalisé du stationnement

- Le stationnement deviendrait un service public à caractère industriel et commercial (géré soit en régie ou en DSP).
- Le montant de la pénalité serait fixé par l'Autorité Organisatrice de Transport Urbain. Il pourrait donc dépendre du coût de l'heure de stationnement de façon à être dissuasif.
- Les recettes à l'horodateur deviendraient plus importantes (on pense pouvoir doubler le nombre d'heures payées en ayant un montant d'amende plus important).
- Le mode de contrôle et la gestion des pénalités serait modernisé et deviendrait moins coûteux : on peut diviser par deux le coût de la gestion (rapport Brassens)
- L'Etat percevrait une TVA à 19,6 % sur le paiement à l'horodateur et les pénalités versées.




Système dépénalisé et décentralisé
Recettes
Dépenses
Recettes pour l'Etat: TVA + fraction sur les recettes majorées
Non payée
Sanction Majorée (AFM)
Payée 60 %
Sanction
Payée spontanément : 60 %
Etablis-sement d'un PV
1 PV/place /mois
Pas de PV
Pas de paiement à l'horodateur
Stationnement payant sur voirie
Paiement à l'horodateur
4h/jour / place
Abonnement
Recettes directes pour la collectivité
Gestion administrative des sanctions
10 € / PV Selon le rapport Brassens
Système de contrôle
110 € /place
GART

Estimation financière du passage en 3D

(par place de stationnement et par an)

Recettes moyennes /place/an	Système Actuel		Système 3D (scénario 1)	
A l'horodateur	2h/ place /jour	515,00 €	4h/place /jour	1 030,00 €
Amende Forfaitaire (ou sanction)	1/place /mois AF : 11€ (40%)	*52,80 €*	1/place /mois AF : 24 € (70%)	201,60 €
Amende Forfaitaire (ou sanction) majorée	Montant : 33 € (20%)	*79,20 €*	Montant : 72 € (15%)	129,60 €
Impayés	(40 %)		(15%)	-
Total		647,00 €		1 361,20 €

Coût moyen /place/an	Système Actuel		Système 3D	
Contrôle	Coût du contrôle	340,00 €	Coût du contrôle	200,00 €
Charges de gestion	Sur la base de 18 € / PV	216,00 €	Sur la base de 10€ / PV	120,00 €
TVA Sur la base de 19,6 %				176,64 €
Recettes nettes pour la collectivité locale		175,00 €		734, 96 €
Recettes de l'Etat		*- 84,00 €*		*306,24 €*

(Evaluation GART sur la base des données CERTU)

>>> Une réforme « gagnant - gagnant »

- Pour les AOT:
  - Elles fixent librement le montant des sanctions (quelles limites ?).
  - Il y a une cohérence au sein de la politique de stationnement et de la politique de mobilité
  - Possibilité d'augmenter les ratios R/D des TC
- Pour l'Etat
  - La gestion des amendes de stationnement est centralisée au Centre National de Traitement de Rennes.
  - Le système de contrôle et de gestion est modernisé (PVe).
  - Un volet pénal est conservé en cas d'impayé.
  - L'Etat perçoit le montant de la TVA.
- Pour 1 million de places:
  - Le système global génère un milliard € de recettes supplémentaires
  - Etat : au minimum 300 M€
  - Collectivités locales : au minimum 600 M€.



La régulation de l'offre de stationnement

Résidentiel	Pendulaire	Visiteur
Parking privé individuel		
Parking privé collectif		
Parking en ouvrage et en enclos	Parking en ouvrage et en enclos	Parking en ouvrage et en enclos
Stationnement payant sur voirie	Stationnement payant sur voirie	Stationnement payant sur voirie
Stationnement gratuit sur voirie	Stationnement gratuit sur voirie	Stationnement gratuit sur voirie
	Parking d'entreprise	Parking de commerces (hyper, etc.)



GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

Merci de votre Attention !

Julien Allaire

www.gart.org



GART

GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT