

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>5293</b>	<b>De Mme Brigitte Liso ( La République en Marche - Nord )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Action et comptes publics (M. le SE auprès du ministre)		<b>Ministère attributaire</b> > Intérieur
<b>Rubrique</b> > automobiles	<b>Tête d'analyse</b> > Prix stationnement	<b>Analyse</b> > Prix stationnement.
Question publiée au JO le : <b>13/02/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>28/08/2018</b> page : <b>7631</b> Date de changement d'attribution : <b>27/02/2018</b> Date de signalement : <b>31/07/2018</b> Date de renouvellement : <b>22/05/2018</b>		

### Texte de la question

Mme Brigitte Liso attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès du ministre de l'action et des comptes publics, sur les conséquences de l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement payant dans les communes. En effet, si l'intention de la réforme d'assurer une meilleure rotation des véhicules était salutaire, la réalité est beaucoup moins positive. On assiste à l'explosion des prix du stationnement et surtout des amendes, parfois jusqu'à 250 %. Ce phénomène s'accompagne inévitablement d'un recul de la mobilité en centre-ville, entraînant l'exclusion de toute une population. L'impact est direct sur l'activité économique. Celle-ci s'organise de plus en plus en périphérie dans les grands complexes commerciaux. Le concept de « no parking, no business » est bien présent. On est bien loin des intentions initiales du législateur. Lorsqu'une réforme n'atteint pas ses objectifs, il convient probablement de l'améliorer. Dans ce cas, il est possible d'envisager l'encadrement du prix maximal du stationnement par le législateur, dans une fourchette raisonnable. Elle lui demande de bien vouloir lui préciser l'état de sa réflexion à ce sujet.

### Texte de la réponse

Entrée en vigueur le 1er janvier 2018, la réforme du stationnement payant sur voirie est une réforme de décentralisation. Elle a été introduite dans la loi no 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles par un amendement sénatorial, voté à l'unanimité, et a été soutenue par plusieurs associations de collectivités. Conformément au principe de libre administration des collectivités territoriales, il appartient à chaque commune ou intercommunalité de décider de mettre en œuvre ou non cette réforme. Ainsi des collectivités ont fait le choix de ne pas l'appliquer et d'établir la gratuité du stationnement, parfois en le réglementant (zones bleues). D'autres ont souhaité réguler le stationnement en le rendant payant sur tout ou partie de leur territoire dans le nouveau cadre fixé par le législateur. En l'occurrence, en application de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales (CGCT), la collectivité doit établir par délibération, d'une part, le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance de stationnement et, d'autre part, le montant du forfait de post-stationnement (FPS), qui est uniquement dû en cas d'absence de paiement ou d'insuffisance de paiement de la redevance. Chaque collectivité peut moduler ce barème et notamment prévoir une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers, dont les résidents. Au vu des éléments recueillis par les acteurs de la réforme, les collectivités, dans leur très grande majorité, n'ont pas augmenté le tarif des premières



heures de stationnement par rapport aux grilles qu'elles appliquaient en 2017 pour une même durée de stationnement. Cependant, dans la mesure où le montant du forfait de post-stationnement correspond, selon les termes de la loi, à la durée maximale de stationnement prévue, ces mêmes collectivités ont souvent décidé d'allonger la plage horaire du stationnement autorisé et ont adapté en conséquence leur grille tarifaire. Les montants des FPS varient ainsi d'une commune à l'autre, sachant que, dans certaines d'entre elles, l'automobiliste a la possibilité de bénéficier d'une minoration du montant du FPS s'il le paye dans un délai fixé par la ville. Les dispositifs locaux arrêtés selon les principes présentés ci-dessus peuvent naturellement être ajustés. Ainsi, au cours du premier semestre 2018, plusieurs collectivités ont modifié leurs barèmes tarifaires et les montants des FPS, voire redéfini les secteurs de stationnement payant sur leur territoire. Concernant les effets de cette réforme sur la mobilité en ville, les premiers résultats rendus publics par les collectivités elles-mêmes et les associations qui les représentent répondent aux objectifs de mobilité durable fixés par la loi et affichés par ses promoteurs. Il est ainsi constaté : - une amélioration sensible du taux de respect du paiement immédiat à l'horodateur ; - une diminution du nombre de voitures dites « ventouses » qui nuisent à la mobilité et notamment à l'accès aux commerces de centre-ville ; - une plus grande facilité pour les automobilistes de trouver une place, ce qui améliore la fluidité du trafic en ville et contribue également à la réduction de la pollution de l'air ; - une hausse des demandes de cartes de stationnement (pour les résidents et les professionnels) comme des abonnements dans les parkings. Des travaux sont en cours sur les modalités d'application de la réforme du stationnement et ses effets. Attendues en fin d'année, leurs conclusions permettront d'évaluer précisément les résultats obtenus et d'apprécier, le cas échéant, l'opportunité d'adaptations. En tout état de cause, le Gouvernement reste attentif aux conditions de la mise en œuvre de cette réforme, dans le respect du principe de libre administration des collectivités.