

Forfait post-stationnement : le recours au stock pour financer les flux

→ LE STATIONNEMENT, OUTIL DE PILOTAGE DE L'ESPACE URBAIN

Le stationnement mobilise une part importante de l'espace public. Près de 4 % du territoire singapourien est ainsi alloué au stationnement (ouvrages et stationnements sur voirie). À Lille, le stationnement sur voirie représente près de 11 % de l'espace public urbain. Si le transport évoque l'image de flux de déplacements, il est important de préciser que le stationnement – le stock, donc – revêt une importance fondamentale dans les politiques de mobilités.

La disponibilité (place disponible) et l'accessibilité (coût) du stationnement sont un puissant déterminant du choix modal, au même titre que les vitesses moyennes des transports, la distance moyenne parcourue, le prix et les investissements en transports collectifs²⁵¹. Lorsque le stationnement est assuré (gratuit et disponible ou privé), la voiture est plébiscitée dans 80 % des cas (contre 58 % si le stationnement n'est pas assuré)²⁵².

→ CONSIDÉRER LE STATIONNEMENT COMME UNE REDEVANCE D'UTILISATION DE L'ESPACE PUBLIC

En France, en 2018, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite « MAPTAM ») a introduit la décentralisation et la dépenalisation du stationnement payant, consacrant le transfert de maîtrise et d'organisation du service public de stationnement aux collectivités locales. La loi MAPTAM a mis en place un forfait de post-stationnement (FPS) en lieu et place des amendes, en cas du paiement partiel ou du non-paiement de la redevance de stationnement. Cette modification légale introduit un important changement de paradigme : l'amende forfaitaire (17 euros dans l'ensemble des villes) est devenue une redevance

d'utilisation de l'espace public, variable selon le dépassement de la durée de stationnement. De plus, la loi ouvre aux villes la possibilité de faire varier le montant du FPS, leur permettant ainsi de faire du stationnement une véritable brique de leurs politiques de mobilité²⁵³.

À l'instar des amendes, le produit du forfait post-stationnement est destiné à financer les politiques de transports en commun respectueuses de l'environnement ainsi que les politiques de circulation et de mobilité.

→ LE STATIONNEMENT ABUSIF AU SECOURS DU FINANCEMENT D'USAGES VERTUEUX

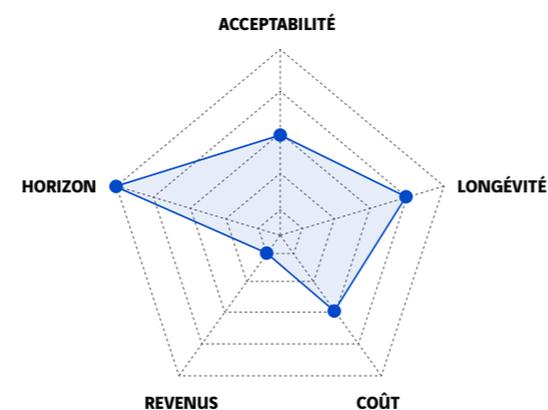
Le premier effet de la mise en place du FPS est une modification des comportements en matière de mobilité. Ont ainsi été observées à Lyon une réduction de la circulation automobile en ville et une augmentation de la fréquentation des transports en commun et des parcs relais (+4,6%). La mise en place du FPS a également coïncidé avec une diminution de 2,5 % du trafic automobile entre septembre 2017 et septembre 2018.

Le second effet est financier. À Lyon, l'introduction du FPS a engendré une forte augmentation du paiement du stationnement (de 50 %, contre 25 % avant le FPS). Ce phénomène s'explique notamment par le recours à des délégations du service de verbalisation à des entreprises privées qui ont permis aux municipalités d'augmenter les contrôles. Cette augmentation du taux de paiement du stationnement a induit une augmentation des recettes. Ainsi, en 2018, à Lyon, le produit lié au stationnement s'est élevé à 24,5 millions d'euros, contre 16,6 millions d'euros l'année précédant l'introduction du FPS²⁵⁴.

Toutefois, si le FPS abonde un budget dédié au financement d'une mobilité plus durable, les recettes du stationnement, elles, continuent d'être affectées au budget général. Ce choix ne garantit donc pas que les recettes soient utilisées pour financer les mobilités.



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.



Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

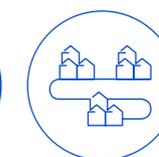


USAGER

À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE