

ORGANISATION DU STATIONNEMENT PAYANT EN ALLEMAGNE

Le cadre juridique de la politique de stationnement payant

Les services de police des Länder et des communes veillent au respect des règles de stationnement. En Allemagne, cette compétence relève des Länder pour l'édiction des règles. Les communes et Les Länder sont compétents pour leur mise en oeuvre.

Cette compétence relevant du droit régalien, il est impossible de la déléguer à des prestataires privés. Une initiative législative lancée il y a quelques années par les Länder, laquelle aurait permis de déléguer en partie le contrôle du respect des règles en matière de stationnement, n'a pas été poursuivie pour des raisons de droit constitutionnel.

Les sanctions en cas de non paiement

Le non-paiement est une infraction au droit pénal. Il existe, pour cette infraction au droit pénal, des procédures simplifiées.

La gestion des amendes : pouvoirs de contrainte l'autorité chargée du recouvrement

Le taux de paiement spontané des amendes pour stationnement est estimé à environ 65%.

Le non respect de ces règles constitue une infraction susceptible d'être sanctionnée par une amende. Celle-ci s'élève d'une manière générale – et selon le degré de l'infraction – entre 10 et 35 €. Dans certains cas seulement (par ex. dans le cas où ce stationnement bloque l'intervention d'un véhicule de secours), l'amende peut s'élever jusqu'à 40 €. Sur place, l'amende (jusqu'à 35 €) peut être perçue si le contrevenant est déterminé sur le lieu de l'infraction. Mais en règle générale, il s'ensuit une procédure écrite, selon que les autorités pourront prouver ou non qui a procédé au stationnement illégal du véhicule. Si elles le peuvent, alors la personne concernée pourra régler spontanément l'amende. Si le contrevenant s'y refuse, cela donnera lieu à une décision administrative, contre laquelle il pourra exercer un recours juridictionnel. La décision administrative comme le jugement judiciaire ont force exécutoire. On applique alors les règles habituelles relatives à l'exécution d'une peine (amende, saisie, etc...).

Les autorités de l'Etat sont responsables de l'exécution de cette peine. Mais la particularité de ces infractions au stationnement payant tient au fait que – si le propriétaire du véhicule contrevenant se refuse à payer l'amende – il ne sera pas possible de prendre une décision ayant force exécutoire (ni donc par la même une décision judiciaire) lorsque n'est connu que le propriétaire du véhicule et qu'il est impossible de prouver que celui-ci a lui-même mis son véhicule en stationnement interdit. Dans ce cas, le coût de la procédure (18 € au total) revient alors au propriétaire du véhicule ; l'amende en soit ne peut être perçue.

La politique de stationnement payant

Il s'agit d'une politique de gestion des déplacements urbains. Cependant, les recettes correspondantes sont inscrites sans affectation particulière au budget des collectivités territoriales qui ont émis la contravention.

En Allemagne, l'expérience montre que les contraventions de stationnement ont un effet dissuasif sur les conducteurs. Cela sous-entend néanmoins d'avoir aussi mis en place un système de surveillance assidue. Le risque de mise en fourrière de voitures gênant la circulation routière a un effet particulièrement dissuasif sur les conducteurs du fait des fortes amendes appliquées.

La fixation des tarifs relève de la compétence des communes. Habituellement, les espaces de stationnement sont répartis en zones afin de pouvoir appliquer plusieurs tarifs. En règle général, le tarif ne varie pas selon la plage horaire ou la durée de stationnement. Il s'avère que dans le centre ville des grandes agglomérations comme celle de Munich ou Hambourg, le tarif est nettement plus élevé que dans les plus petites villes. Afin d'assurer une répartition tant soit peu équitable du bien rare qu'est l'espace de stationnement, la durée de stationnement est en règle générale limitée (le plus souvent à deux heures dans les grandes villes). De nombreuses communes accordent un stationnement gratuit de courte durée (environ 10 minutes) aux conducteurs afin de leur permettre de faire leurs petites courses journalières (le dit « règlement pour aller chercher le pain »). Le montant de l'amende est indépendant du tarif de stationnement.

Le tarif de l'amende de stationnement n'est pas lié au tarif de stationnement mais est fixé en fonction de la gravité de l'infraction pour la circulation tout en tenant compte des tarifs des amendes et contraventions appliquées pour d'autres infractions routières. Si l'infraction occasionne une gêne à des tiers, l'amende fait l'objet d'une majoration. Exemple : stationnement sur un passage piéton : 15 € -, avec gêne occasionnée : 25€. Dans le cas de l'infraction de stationnement, les sanctions augmentent avec la durée de l'infraction, mais le tarif maximal de 35 € cité ci-dessus ne peut être dépassé. Les montants ont été fixés dans le catalogue des amendes du ministère fédéral du transport, de la construction et du logement (BMVBW) en commun avec les Länder (Bundesrat). Le catalogue est disponible sur le site Internet du BMVBW.

**ORGANISATION DU STATIONNEMENT PAYANT
EN BELGIQUE**

Le cadre juridique de la politique de stationnement payant

Les communes sont compétentes en matière de stationnement payant. Cette compétence peut être exercée en commun par un groupe de communes et même déléguée en partie ou en totalité, à un prestataire privé. Par exemple, VINCI Park Belgium, filiale belge de VINCI Park (département de gestion du stationnement du Groupe VINCI) gère le stationnement payant sur la voie publique dans quatre villes belges (Ostende, Malines, La Panne et Diest). Elle assure la fourniture et l'entretien de distributeurs automatiques de tickets de stationnement et en perçoit les recettes. Si les autorités le demandent, elle gère également les amendes que dressent les agents de police ou ses propres contrôleurs. Depuis 2001, VINCI Park Belgium dispose de ses propres collaborateurs pour le contrôle du stationnement payant.

Les sanctions en cas de non-paiement :

a) La loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (Moniteur Belge du 25.2.2003) a modifié en grande partie la législation applicable en matière de roulage. Les arrêtés royaux du 22 décembre 2003 (Moniteur Belge du 31.12.2003) ont fixés la date d'entrée en vigueur de ces nouvelles dispositions pour le 1er mars 2004. Parmi les nombreuses dispositions de cette législation, la dépénalisation du stationnement constitue une modification importante pour les communes.

L'article 6 de la loi du 7 février 2003 modifie l'article 29 des lois coordonnées; l'article 29 énoncera, dorénavant, en son paragraphe 2, 2ème alinéa que "les stationnements à durée limitée, les stationnements payants et les stationnements sur les emplacements réservés aux riverains définis dans les règlements précités ne sont pas sanctionnés pénalement".

Trois types d'infractions sont ainsi dépénalisés:

- le *stationnement à durée limitée*, qui est réglementé à l'article 27 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975; il vise le stationnement en zone bleue, le stationnement de maximum 24 heures en agglomération de véhicules hors d'état de circuler, le stationnement de maximum trois heures sur la voie publique des véhicules publicitaires et le stationnement de maximum huit heures consécutives en agglomération des véhicules automobiles et des remorques dépassant 7,5 tonnes de masse maximale autorisée;

- le *stationnement payant*, qui est défini comme étant "toute réglementation concernant un emplacement ou un ensemble d'emplacements de stationnement dont l'utilisation est autorisée contre paiement, suivant les modalités et conditions portées sur place à la connaissance des intéressés" (article 2.33 de l'A.R. du 1.12.1975) est réglementé par l'article 27.3 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975;

- le *stationnement sur les emplacements réservés aux riverains*; ces emplacements sont réglementés par l'article 27ter de l'arrêté royal du 1er décembre 1975.

Cette dépénalisation a des conséquences importantes pour la gestion du stationnement. Jusqu'à présent, les infractions liées au stationnement étaient sanctionnées pénalement. Cependant, l'article unique de la loi du 22 février 1965 donnait la faculté aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur. La pratique du stationnement payant à double tarif a ainsi été fortement étendue dans les différentes communes ainsi que la privatisation des tâches liées au stationnement sur la voie publique.

Depuis le 1er mars 2004, la dépenalisation du stationnement à durée limitée, du stationnement payant et du stationnement sur les emplacements réservés aux riverains est effective; Ces infractions ne sont donc plus poursuivies pénalement et les agents de police ne peuvent plus les constater, à moins qu'il ne s'agisse d'un stationnement gênant ou d'une occupation illicite d'emplacements réservés (par exemple, emplacements réservés aux personnes handicapées). Les communes doivent donc gérer ce type de stationnement et il leur appartient désormais de mandater des fonctionnaires pour le contrôle de ce stationnement. La loi autorise expressément les communes à établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur pour les trois types d'infractions dépenalisées.

b) Certaines infractions graves conservent une sanction de nature pénale. Par exemple :

- Arrêt ou stationnement sur le trottoir, les accotements en saillie en agglomération, les pistes cyclables... uniquement lorsque cet arrêt ou ce stationnement oblige les usagers faibles à emprunter la chaussée
- Stationnement sur un arrêt de tram ou de bus, sur un emplacement réservé aux personnes handicapées sans carte spéciale.
- Arrêt ou stationnement sur un passage pour piétons ou pour cyclistes ou à moins de 3 mètres en deçà de ces passages

Ces infractions seront toujours verbalisées par des fonctionnaires de police locale (la Belgique est en effet divisée en 196 zones de police locales) ou sur les autoroutes par des agents de la police dite « UPC » (Unité Provinciale de Circulation). Les procès verbaux sont ensuite transmis au parquet territorialement compétent.

La gestion des amendes : pouvoirs de contrainte de l'autorité chargée du recouvrement

Concernant les comportements toujours pénalisés, les procès verbaux sont pour l'instant dressés par des fonctionnaires de police locale (la Belgique est en effet divisée en 196 zones de police locales) ou sur les autoroutes par des agents de la police dite « UPC » (Unité Provinciale de Circulation). Les procès verbaux sont ensuite transmis au parquet territorialement compétent qui décide de poursuivre l'affaire ou de la classer sans suite. La sécurité routière étant l'une des priorités du politique actuelle du gouvernement belge, les poursuites judiciaires connaissent une pratique de plus en plus sévère, accompagnée de campagnes de prévention.

Quant aux mesures dépenalisées, le gouvernement a décidé d'élargir la compétence du recouvrement des amendes et de leur constatation aux fonctionnaires communaux. En effet la loi publiée au moniteur belge le 1er mars 2004 sur la sécurité de la route, modifie le code de la route et la loi de 1961 qui donne aux communes une compétence en matière de rétribution (ou « taxe » pour Bruges et Courtrai). Ainsi le conseil communal de chaque commune doit élaborer des règlements spécifiques à sa commune afin de fixer le régime des rétributions applicables aux comportements fautifs. Les services communaux ont en charge la réclamation du paiement et peuvent saisir les juridictions civiles (juges de paix en Belgique) en cas de poursuite. A noter qu'à Bruges, Courtrai et Bruxelles le contentieux relève préalablement des huissiers de justice puis éventuellement des juges de paix.

La politique de stationnement payant

En février 2004, le Ministre fédéral de la Mobilité et de l'Economie Sociale et l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) ont lancé, en collaboration avec les trois Régions, une campagne de sensibilisation consacrée aux usagers faibles, avec pour slogan : le trottoir n'est pas un parking. Cette campagne avait pour but de sensibiliser les nombreux automobilistes, qui ont encore trop souvent l'habitude de s'arrêter ou de se garer "quelques instants" sur le trottoir ou sur la piste cyclable, sur les dangers qu'ils font courir aux usagers faibles.

En Belgique, l'organisation et la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une commune (ou dans certains cas d'un groupe de communes) est

décrite dans un document d'orientation intitulé Plan Communal de Mobilité. Il poursuit les objectifs suivants :

- l'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de la commune;
- la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité.

Le plan communal de mobilité contient au minimum :

- Un diagnostic de la mobilité sur le territoire communal mettant notamment en évidence les enjeux et les dysfonctionnements majeurs.
- Les objectifs à atteindre en matière de déplacements des personnes et des marchandises et d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement et les priorités à assurer.
- Des mesures et recommandations.

Extrait du guide pour l'élaboration des Plans Communaux de Mobilité rédigé par la Direction Générale des transports de la région wallonne :

Le stationnement est un outil-clé. Il est porteur de plusieurs enjeux importants.

Parce qu'il conditionne l'accessibilité automobile, il est un déterminant essentiel du choix modal. Ainsi, de nombreuses enquêtes montrent que, à offre de transport public équivalent, c'est la garantie de trouver facilement une place de stationnement à destination qui est le facteur déterminant du choix de l'automobile. Le stationnement est donc un levier essentiel pour susciter des modifications de comportement.

En outre, la demande de stationnement est aussi variée que le sont les motifs de déplacements : domicile-lieu de travail, déplacements professionnels, achats,

Ces demandes peuvent être concurrentes à certains endroits ou à certains moments. Ils peuvent être la cause de graves dysfonctionnements : TP bloqué ou circulation gênée par le stationnement en double file, envahissement des espaces réservés au piétons, des arrêts de bus, des aires de livraison, des emplacements de stationnement pour personnes handicapées, etc.

Une politique adaptée de gestion du stationnement permet de traiter de manière différenciée les différentes demandes de stationnement. En agissant sur la durée autorisée et le tarif, en donnant une certaine priorité aux résidents, on peut pénaliser les usages de l'automobile que l'on souhaite dissuader et faciliter les usages à encourager.

Généralement, en zone urbaine, on cherche à dissuader le stationnement longue durée (navetteurs) au profit des usagers de courte et moyenne durées (clients de commerces) et des riverains.

Ces politiques de gestion du stationnement nécessitent un contrôle suffisant afin d'être respectées et efficaces.

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR <http://www.ibsr.be/index.jsp>) réalise des études sur ces questions.

Les politiques tarifaires adoptées par les principales agglomérations

Les tarifs appliqués dans les principales agglomérations belges varient selon les zones, les jours, les horaires et la durée du stationnement. Des cartes spéciales sont délivrées aux résidents et aux personnes handicapées.

La carte de stationnement pour personnes handicapées : Sur tout le territoire belge, une carte spéciale de stationnement est octroyée:

- aux personnes qui sont atteintes d'une invalidité permanente de 80 % au moins;

- aux personnes dont l'état de santé provoque une réduction d'autonomie d'au moins 12 points, mesurés conformément aux guide et échelle applicables dans le cadre de la législation relative aux allocations aux personnes handicapées;
- aux personnes atteintes d'une invalidité permanente découlant directement des membres inférieurs et occasionnant un taux d'invalidité de 50 % au moins;
- aux personnes atteintes de paralysie entière des membres supérieurs ou ayant subi l'amputation de ces membres;
- aux invalides civils et militaires de guerre ayant au moins 50 % d'invalidité de guerre.

La carte de stationnement pour personnes handicapées autorise:

- le stationnement aux emplacements réservés exclusivement aux handicapés (signalés par un sigle bleu représentant un handicapé en voiturette);
- le stationnement sans limitation de durée aux endroits où la durée de stationnement est limitée (zones bleues);
- le stationnement gratuit là où la durée de stationnement est limitée par un parcomètre, dans les communes qui l'autorisent;
- le stationnement gratuit aux emplacements réservés par la SNCB.

La carte de riverain : peuvent demander une carte de riverain afin de bénéficier d'un stationnement gratuit, les personnes habitant le long de la voie publique ou dans une zone soit :

- située en zone bleue;
- où sont installés des horodateurs;
- où des emplacements réservés aux riverains sont prévus

L'arrêté ministériel du 3 mai 2004 (M.B. 21.5.2004), modifiant l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désigne les personnes qui peuvent obtenir la carte de riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation. Les communes peuvent ajouter des conditions à l'obtention d'une carte de riverain et, notamment, celle de ne pas bénéficier d'un emplacement de stationnement dans un rayon de 400 mètres de son domicile. L'autorité communale détermine également le nombre de cartes ou de vignettes de riverain qui peuvent être fournies par logement.

Quelques exemples de tarification dans les principales villes belges :

Ville de Gand (région flamande) :

Tarif 1 : 20 euros pour 5 heures

Tarif 2 : Il s'agit du tarif horodateur. Dans le centre-ville, le tarif est progressif : un euro la première heure, puis 1,5 euros la deuxième et troisième heure avec un maximum de trois heures de stationnement. Dans la zone dite « P-route » s'applique un tarif linéaire de 0,5 euro pour 40 minutes de stationnement avec un maximum de 2 euros pour 3 heures et un maximum de 3 heures de stationnement. Il existe également des forfaits pour 24h (10 euros dans le centre-ville et 2,5 euros dans la zone P-route).

Ville d'Ixelles (région de Bruxelles-capitale) :

Les tarifs suivants s'appliquent à Ixelles dans les zones équipées d'horodateurs:

tarif 1: 0,25 € pour 15 minutes (soit 1 € pour 60 minutes et 2 € pour 120 minutes) avec un maximum de 2 heures de stationnement;

tarif 2: 12 €. Ce tarif est appliqué automatiquement en cas de non respect du tarif 1;

tarif 3: gratuit. La gratuité est accordée aux personnes à mobilité réduite et aux habitants du quartier détenteurs d'une carte de riverain.

MINÉFI - DGTPE

Ville de Liège (Wallonie) :

Il existe deux zones de stationnement payant :

Zone courte durée : Maximum 1h30

Zone moyenne durée : Maximum 3h

Tarif horodateur : 0,25 EUR par quart d'heure ou fraction de quart d'heure, à l'exception d'un stationnement ne dépassant pas une demi-heure qui coûte 0,10 EUR à payer impérativement avec de la monnaie (5 ou 10 cents - pas de carte).

Tarif vignette : 250 EUR par année civile (ou 125 EUR par semestre civil) pour l'achat de la VIGNETTE DE STATIONNEMENT.

Cette vignette doit être apposée de manière bien visible derrière le pare-brise de son véhicule.

En cas d'absence de ticket sous le pare-brise du véhicule, choix irréfragable du tarif forfaitaire journalier de 25 EUR.

Le stationnement en zone horodateur est :

- payant du lundi au samedi inclus de 8h à 12h30 et de 13h30 à 18h
- gratuit les dimanches et jours fériés.

ORGANISATION DU STATIONNEMENT PAYANT EN ESPAGNE

Cadre juridique de la politique de stationnement payant

Le stationnement payant n'a été généralisé en Espagne qu'à partir des années 1990. Aujourd'hui, la plupart des 8 000 communes ont instauré des systèmes de stationnement payant, Madrid étant la dernière grande ville espagnole à l'introduire en 2002.

Le niveau territorial compétent en matière de stationnement payant est celui de la commune. Cette compétence procède de deux sources : la loi sur les « *bases du régime local* » qui énonce les grands principes d'organisation et compétences des entités locales, et la « *loi sur le trafic, la circulation des véhicules à moteur et la sécurité routière* » qui fixe la liste des infractions administratives et sanctions applicables aux véhicules en stationnement irrégulier.

A la suite de divers contentieux, la compétence normative des communes a été renforcée par une loi (5/1997 du 24 mars 1997) et un décret d'application (RD 116/1998 du 30 janvier 1998) qui prévoit que « *le régime de stationnement dans les voies urbaines est régi par **ordonnance municipale** ; les mesures nécessaires qui seront adoptées pourront prévoir, notamment, les limitations de la durée de stationnement, ainsi que des mesures dûment spécifiées y compris le retrait du véhicule ou son immobilisation en l'absence du titre qui autorise le stationnement dans les zones à durée de stationnement limitée ou en cas de dépassement de l'autorisation donnée, jusqu'à ce qu'ait été identifié son conducteur* ».

La plupart des 8 000 communes ont adopté des ORA (ordonnances de règlement de stationnement) ou des instruments équivalents (ESRO, OTA, AREA...). Ainsi, par exemple l'OTA de Bilbao¹ fixe les zones, horaires, tarifs, infractions et sanctions de stationnement réglementé dans la ville, et un autre texte dispose les normes générales de gestion et recouvrement des amendes. Toutes les communes ont deux instruments, l'un sur le stationnement, et l'autre de nature fiscale.

Chaque commune est compétente pour définir la politique de stationnement applicable à son territoire (zonage, tarification applicable, régime de sanctions) et percevoir les taxes qui lui correspondent.

La loi relative aux bases du régime local prévoit cependant la faculté, pour les communes, de déléguer à une autre entité telle que la communauté autonome (région), une autre entité locale ou à d'autres entités locales (région ou agglomération de communes par exemple), à condition de faire partie de ce territoire, la gestion, la liquidation, l'inspection et le recouvrement des impôts et taxes (« *tributos* ») que la loi leur attribue. La décision, qui devra être adoptée par le conseil municipal, fixe la portée et le contenu de ladite délégation et sera publiée. Quelques communes ont fait le choix d'une gestion commune du recouvrement des redevances de stationnement, en particulier l'agglomération de Barcelone, mais aussi de petites communes qui ne disposent pas de personnel et de savoir-faire.

La ville de Madrid souligne que l'absence de fait d'un exercice en commun est un frein au bon recouvrement des amendes de stationnement (par exemple pour l'identification des propriétaires de véhicules non résidents).

La compétence peut être exercée en propre ou déléguée partiellement.

¹ La compétence normative de la ville de Bilbao s'exprime à travers deux textes législatifs, adoptés par le conseil municipal :
- la « *Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento (OTA) de la Villa de Bilbao* » du 17 janvier 2002 (Ordonnance de Circulation et Stationnement de la ville de Bilbao) qui régit le stationnement payant (emplacements réglementés et durée de stationnement).
- la « *Ordenanza Fiscal General de Gestión, Recaudación e Inspección* » (Ordonnance fiscale générale de Gestion, Recouvrement et Inspection) –modifiée en dernier lieu par décision du 26 septembre 2003 et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004 - qui contient les normes générales et les principes de base de gestion, recouvrement et inspection relatifs aux impôts et autres recettes de droit public qui constituent le régime fiscal de la ville de Bilbao.

Dans la réalité, une majorité des communes espagnoles a confié la gestion des stationnements payants à **des sociétés privées** dans le cadre d'appel d'offres. Selon les communes, des différences peuvent exister quant au champ des services privatisés : il peut prévoir l'installation et la gestion de parcmètres et inclure l'apposition d'un avis de procès-verbal sur le pare-brise du véhicule en infraction ou même l'envoi du procès-verbal (signé par l'autorité investie du pouvoir de sanction). Dans tous les cas, la gestion des procès-verbaux d'infraction et des sanctions, questions qui sont étroitement liés à l'exercice de pouvoirs de police du maire (« *alcalde* »), reste dans les compétences locales.

Quelques communes gèrent le stationnement payant à travers des « sociétés municipales ». Elles constituent l'une des modalités de gestion directe du service public, mais sous forme de société de droit commercial (SA ou SARL) pour la réalisation d'activités économiques, industrielles ou de services. Le capital peut appartenir en totalité à la commune, ou réserver une part à un partenaire privé (NB : cette modalité de gestion ne se confond pas avec la société d'économie mixte (« *sociedad mixta* ») qui existe aussi en Espagne, mais qui n'est pas utilisée par la gestion des parcmètres.

A titre d'exemple, la ville de **Madrid** a soumis à appel d'offres l'installation et la gestion des stationnements payants du SER « Servicio de Estacionamiento Regulado » (site Internet www.sermadrid.com). Depuis le 1^{er} novembre 2002, 3 entreprises privées interviennent dans trois secteurs distincts de la capitale (Setex-Sufi Aparcamientos pour la zone 1, Estacionamientos y Servicios SA en zone 2 et Dor en zone 3). La ville a conclu des contrats d'une durée de 11 ans. Le marché prévoit qu'en contrepartie de l'achat des parcmètres, l'installation, l'entretien et la vérification de la bonne application des normes en vigueur, le recouvrement du produit des stationnements, et l'apposition d'un avis de procès verbal sur les véhicules en stationnement irrégulier, les entreprises gestionnaires perçoivent mensuellement une rémunération. Les contrats ne prévoient pas d'évolution dans la rémunération du prestataire, à l'exclusion d'une clause d'indexation annuelle sur le niveau de l'inflation réelle. En 2003, le SER de Madrid gérait 44 000 places payantes avec 450 contrôleurs de droit privé, en « concurrence » avec la police municipale ainsi que les agents de la circulation (« *agentes de movilidad* ») depuis 2004. Des chiffres qui ont doublé depuis puisque Madrid dispose actuellement de 88 000 places de stationnement payant et 800 contrôleurs privés gérant un total de 2 200 parcs mètres.

Bilbao a adopté des modalités de gestion identiques à celles de Madrid. En revanche, à **Barcelone**, la gestion du service de stationnement est confiée à une société municipale (Barcelona Servicios Municipales).

Les sanctions en cas de non-paiement

Selon la loi espagnole, le stationnement irrégulier est une infraction administrative légère, passible d'une amende pouvant aller toutefois jusqu'à 300 euros. La sanction en cas de non-paiement est administrative, son recouvrement ne fait pas appel à l'intervention du juge. La sanction relèverait du domaine pénal dans l'hypothèse, plus rare, de falsification d'une autorisation de stationnement ou d'insulte à un agent...

Le droit espagnol est très protecteur de l'utilisateur, comme l'atteste la procédure d'établissement et recouvrement d'une amende, dont les étapes sont les suivantes :

- Dépôt d'un avis de procès-verbal sur le pare-brise du véhicule en stationnement irrégulier par le contrôleur ou l'agent municipal (cette étape n'est pas obligatoire et l'absence d'avis de procès-verbal n'exonère pas le contrevenant de son paiement),
- notification d'une « *denuncia* » par la commune au domicile du propriétaire² qui l'invite, dans un délai de 15 jours, à communiquer à la commune le nom de la personne qui conduisait le véhicule au moment où l'infraction a été constatée, le défaut de réponse vaut imposition

² Pour cela, il faut que la commune demande au ministère de l'intérieur, Dirección General de Tráfico, détentrice des registres d'immatriculation des véhicules, de communiquer les coordonnées du propriétaire du véhicule.

- automatique d'une amende de 300 euros pour non-respect de l'obligation de communication du nom du conducteur³,
- notification d'un avis d'infraction (PV). L'utilisateur peut répondre à l'administration et contester l'amende ; l'administration communale peut accepter les éléments apportés par l'utilisateur ou confirmer sa position (normalement l'administration accepte jusqu'à deux contestations à ses courriers),
 - dans l'hypothèse où l'administration ne classe pas le dossier, envoi d'une amende dont le montant peut varier selon les communes sans dépasser le plafond prévu par la loi de 90 euros, avec injonction de payer dans les 15 jours à compter de la date de sa communication. Si le contrevenant s'acquitte dans ce délai, le montant de l'amende est celui fixé par le PV ; s'il s'acquitte en retard, l'amende est augmentée d'un montant de 20% auxquels s'ajoutent les intérêts de retard.

Plusieurs communes ont mis en place des mécanismes incitatifs permettant de s'acquitter d'une amende en amont de la procédure administrative. Ainsi, la ville de Bilbao propose le paiement de l'amende directement au parcmètre avec une réduction de 50% (soit 6 euros au lieu de 12 euros ou 30 euros au lieu de 60 euros selon la zone). Pour cela, il existe en Espagne des cartes électroniques pré-payées permettant de s'acquitter du paiement de l'amende au parcmètre. De même si le constat est effectué par un agent municipal investi de l'autorité (police, agent de la circulation), le contrevenant qui s'acquitte spontanément de l'amende a droit à une réduction (par exemple bonification de 30 % de l'amende dont le prix normal est de 30 ou 42 euros à Madrid).

La gestion des amendes : pouvoir de contrainte de l'autorité chargée du recouvrement

A Madrid, comme indiqué supra, deux acteurs sont susceptibles d'intervenir :

- le contrôleur appose l'avis de PV d'infraction mais n'est pas autorisé à l'émettre et a fortiori à percevoir les amendes, l'envoi du PV au propriétaire du véhicule est effectué par les services communaux auprès desquels s'effectue le paiement de l'amende ;
- la police municipale, ou les agents de circulation (« *agentes de movilidad* ») peuvent verbaliser sur le champ et percevoir le produit de l'amende.

La mise en place du stationnement payant est trop récente (moins de 2 ans à Madrid) pour permettre d'avoir des données permettant de mesurer l'efficacité du recouvrement. L'amélioration du recouvrement des amendes constitue une priorité pour la ville.

Les statistiques disponibles de l'année 2004 sur les amendes de circulation (sans distinction de celles liées au stationnement) à **Madrid** mettent en évidence 588 802 amendes recouvrées (dont 64% sur une base volontaire) pour un total d'amendes traitées par les services de la ville de 3,2 millions, soit un taux de recouvrement de 18% par rapport au nombre de PV émis. Ce taux est comparable à la ville de **Bilbao** (la part des PV recouvrés oscillant entre 26 et 20%).

Les règles de recouvrement (« *reglamento general de recaudacion* ») prévoient le principe selon lequel l'Etat et l'ensemble des collectivités territoriales espagnoles disposent du privilège de l'exécution forcée pour le recouvrement des dettes. Les moyens de recouvrement prévus sont nombreux, et par ordre de liquidité décroissante, la saisie sur compte bancaire, sur salaire ou traitement, sur un crédit, sur un crédit d'impôt, sur un bien.

Pour mettre en oeuvre l'exécution forcée, le maire édicte un ordre de saisie (« *orden de predacion de bien* »). Dans la pratique, les communes appliquent des procédures de saisie sur le compte bancaire du contrevenant.

³ La responsabilité personnelle (« *responsabilidad personalisima* ») est un principe de droit constitutionnel.

La politique de stationnement payant

Le décret d'application de la loi sur la sécurité routière dispose que les ordonnances municipales de circulation ont pour objectif « *la réglementation de l'usage des voies urbaines, qui doit être compatible avec la répartition équitable des stationnements entre tous les usagers, la nécessaire fluidité du trafic motorisé et l'usage piétonnier des rues, ainsi que les mesures de stationnement limité, dans le but de garantir la rotation des places de stationnement* ».

Ces objectifs sont soulignés par la ville de **Madrid**, soucieuse avant tout de décongestionner le centre et d'accroître la rotation des places de stationnement. A cet effet, le nouveau règlement urbain de circulation appliqué depuis 2005 impose aux propriétaires ayant épuisé les 2 heures de stationnement à sortir du quartier dans lequel le véhicule se trouve et a mis en place la saisie obligatoire du numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule pour l'obtention du ticket de stationnement. Ce système de contrôle existe déjà dans plusieurs villes espagnoles (Bilbao,...).

A noter également que l'utilisation des véhicules à 2 roues (motos, bicyclettes...) n'est pas soumise à l'obligation de stationnement payant dans les zones réglementées. Il semblerait que ce choix procéderait de l'idée d'encourager ce mode de transport, plus rapide et ne participant pas à la congestion du trafic.

Peut-on mesurer l'efficacité de cette politique ? Pas encore. La ville de **Madrid** évoquait une diminution de 5% du trafic. Les perspectives de recouvrement d'amendes sont orientées à la hausse dans l'ensemble des communes espagnoles, et mettent en évidence le nombre encore insuffisant de places de stationnement réglementé (16 000 à Bilbao pour une population de 360 000 habitants, 88 000 à Madrid pour une population de 3 millions d'habitants auxquels s'ajoutent 1,5 millions d'habitants des communes environnantes, les jours ouvrés en semaine).

Les politiques tarifaires adoptées par les principales agglomérations

Une enquête récente de la Fédération Espagnole des Consommateurs réalisée dans 28 villes d'Espagne révèle que les villes les plus chères sont **Barcelone** et **Bilbao** en ce qui concerne le stationnement payant.

A **Madrid**, les tarifs sont identiques sur les 3 zones de découpage de la ville. Ils sont également identiques selon les plages horaires, les variations tarifaires portent donc uniquement sur la durée du stationnement et le type de place occupée (cf. tableau comparatif des tarifs 2004 des villes de Bilbao, Barcelone et Madrid).

Plus précisément, **la ville de Madrid** distingue 2 types de places : **les places vertes** qui sont soit réservées aux résidents du quartier et dans ce cas, non limitées en temps de stationnement, soit autorisées aux visiteurs et résidents d'autres quartiers mais dans ce cas limitées à **1 heure** et à un tarif supérieur aux **places bleues**. Ces dernières, sont destinées principalement aux visiteurs pour une durée de **2 heures maximum** ou aux résidents mais sous les mêmes contraintes de temps et de tarifs.

Le pourcentage de places bleues (visiteurs) ne doit pas dépasser 25% du total de la zone réglementée ni 30% dans aucun quartier.

Est considérée comme résidente toute personne physique enregistrée auprès de la commune, qui habite dans l'une des rues incluses dans les zones soumises à réglementation. En contrepartie du paiement d'une taxe (trimestriellement ou annuellement), elle se voit octroyer un badge autorisant le stationnement, sans limitation de temps, dans les places vertes du quartier où se situe sa résidence.

En semaine, les horaires d'application des stationnements payants sont de 9h00 à 20h00 réduits au mois d'août de 09h00 à 15h00. Le samedi, les emplacements sont payants de 9h00 à 15h00 et restent libres le dimanche et les jours fériés.

A Madrid, 88 000 places de stationnement sont régulées par le biais d'un parc-mètre, près de 68 000 sont des places vertes et les 22 000 restantes des emplacements bleus. Ce qui représente 77,2 % de stationnements réservés à l'usage des résidents. Madrid a adopté une politique qui privilégie clairement ses résidents qui ne paient que 24 euros le stationnement à l'année.

Bilbao prévoit 5 types de secteurs différenciés par la gestion du stationnement qui sera appliqué à chacun d'eux, étant entendu qu'un secteur peut inclure plusieurs zones, une seule ou seulement une partie. De même, une zone peut comprendre un ou plusieurs secteurs de stationnement différents. La ville de Bilbao dispose de 11 zones de stationnement correspondant à 16 894 places de stationnement. Du lundi au vendredi (jusqu'au samedi pour les zones commerciales), les horaires sont de 09h00 à 13h30 et de 15H00 à 20h00.

Deux types de tarifs, résidents et non résidents, ont été établis selon la durée du stationnement :

- Pour les résidents, on distingue les secteurs oranges (à usage exclusif des résidents de la zone), les secteurs bleus (stationnement illimité et gratuit) et les secteurs marrons (Stationnement gratuit limité à 2 heures (possibilité de stationner à nouveau passées 3 heures)).
- Pour les non résidents, l'ordonnance prévoit le secteur bleu (stationnement prolongé d'une durée de 4 heures, avec possibilité de stationner à nouveau passées 3 heures, d'une part ; et le secteur marron (haute rotation, durée de stationnement limitée à 2 heures d'autre part).

Les amendes pour non paiement ne sont pas liées aux tarifs des stationnements.

TABLEAU COMPARATIF ENTRE LES VILLES DE BARCELONE, BILBAO ET MADRID

Tarifs 2005	BILBAO	BARCELONE	MADRID
<u>Stationnements résidents</u>			
	Gratuit	Gratuit avec carte de stationnement A défaut payant 0,20€ /j avec un max. 1€/sem.	24€ l'année stationnement illimité
<u>stationnements résidents utilisés par visiteurs</u>			
20 premières minutes			0,50€
1 demie heure			0,90€
1 heure		2,75€ (zone A max. 1H.) ou 2,50€ (zone B max. 2H.)	1,80€ (max. 1H)
Fractions		0,05€	0,05€
<u>Stationnements non-résidents</u>			
20 premières minutes			0,25€
1 demie heure	0,37€		0,40€
1 heure	0,84€	2,25€, 2€, 1,75€ ou 1€ (selon zone A, B, C ou D)	0,95€
1 heure ½	1,34€		1,50€
2 heures	2,10€		2,50€ (tps max.)
3 heures	4,10€		
4 heures	6,30€		
Fractions		0,05€	0,05€

ORGANISATION DU STATIONNEMENT PAYANT EN ITALIE

Cadre juridique de la politique de stationnement payant

Le Code de la Route à l'article 7 règlemente la circulation dans les centres habités. La compétence de la gestion du stationnement est attribuée aux Communes.

Les principales fonctions attribuées aux collectivités locales sont réglées par les lois n°142 de 1990 et n°127 de 1997. Le premier texte attribue aux municipalités la gestion des services publics locaux, l'aménagement de son territoire et l'organisation de son tissu économique en lui attribuant une autonomie politique beaucoup plus poussée qu'auparavant. Le second texte donne la possibilité d'utilisation des différents modes, en fonction des exigences, de gestion des services publics. Les services publics peuvent être gérés :

- en régie
- en concession à tiers
- par une société par actions, à capital mixte publics/privés

Plusieurs communes ont attribué à des sociétés par actions la gestion de leur stationnement payant. La loi n°127 de 1997 accorde aux municipalités la possibilité d'effectuer ce choix. Par exemple, la Commune de Rome a créé, dans le cadre de sa politique de déplacement urbain, une agence, Sta Spa, chargée de gérer le stationnement payant sur voirie.

Sta spa est une société par actions qui est détenue à hauteur de 97,8% par la Commune de Rome, le reste du capital appartenant à la société gestionnaire du service public de transport de la ville, la société Atac Spa.

Plusieurs autres municipalités de taille importantes ou moyenne comme Milan, Naples, Florence, Gênes ou Turin ont également créé des sociétés par actions gestionnaires du stationnement payant.

Les sanctions en cas de non-paiement

La sanction est de nature administrative.

La gestion des amendes : pouvoir de contrainte de l'autorité chargée du recouvrement

En cas d'absence de paiement, l'agent de stationnement verbalisera l'automobiliste. L'amende sera ensuite notifiée, dans les 150 jours après la verbalisation à l'automobiliste qui aura 60 jours pour payer. Au cours de ces 60 jours, l'automobiliste peut présenter recours auprès du Préfet. Le recours peut être présenté également au Juge de Paix. Les délais sont alors de 30 jours à compter de la date de notification de l'amende.

Un recours peut être présenté contre la décision du Préfet ou du Juge de paix auprès de l'autorité judiciaire avec la présentation d'une demande d'opposition dans les délais de 30 jours à compter de la décision.

En cas de non paiement de l'amende ou de non présentation de recours dans les délais de 60 jours un titre de recette est émis par le responsable du recouvrement de la municipalité pour le recouvrement du montant de l'amende (une majoration est appliquée, le montant de l'amende est double).

Le titre de recette est un acte exécutif et représente la dernière étape du processus de recouvrement. Une fois le titre de recette notifié, l'intéressé a 60 jours pour effectuer le paiement. Il peut également présenter un recours. En cas de non paiement du titre de recette, la saisie des biens mobiles enregistrés auprès du registre national des automobiles au nom de l'intéressée est prononcée. Les délais de prescription sont de 5 ans à compter de la date de notification de l'amende.

La politique de stationnement payant

L'article 36 du Code de la Route prévoit, que toutes les villes avec une population supérieure à 30 000 habitants ont l'obligation de rédiger le Plan Urbain du Trafic (PUT).

Le Plan Urbain du Trafic est un instrument technique et administratif qui a pour but d'améliorer les conditions de circulation, la sécurité routière, ainsi que la mise en œuvre d'un ensemble d'actions pour réduire la pollution atmosphérique et le bruit, et la rationalisation de la consommation énergétique par rapport à des indicateurs environnementaux.

Le contenu du PUT est établi par une directive du Ministère des Infrastructures et des Transports. Trois niveaux sont prévus :

- Le Plan Général du Trafic Urbain (PGTU) représente le premier niveau, projet préliminaire du PUT. Il définit les axes stratégiques des déplacements urbains au travers de plans spécifiques relatifs aux composantes du trafic (piétons, véhicules, stationnements).
- Les plans spécifiques appliquent sur le territoire (divisé par zone), les directives du PGTU
- Les plans d'intervention spécifiques par zone

En 2002, la commune de Rome a créé une Agence pour le contrôle et la qualité des services publics locaux. Cette Agence exerce son activité sur l'ensemble des services publics locaux fournis sur le territoire de la Commune. Les fonctions et tâches qui lui sont attribuées lui permettent d'effectuer l'évaluation des services fournis avec une indépendance de jugement. Pour exercer cette fonction, un pouvoir d'acquisition de la documentation nécessaire auprès du gestionnaire pour vérifier le respect des objectifs définis par le contrat de service lui est attribué.

Le contrat de service signé entre la Commune de Rome et Sta Spa, en particulier en ce qui concerne la gestion du stationnement payant, établit des obligations du gestionnaire du service qui sont vérifiés par des indicateurs de service, comme le fonctionnement des installations (horodateurs) et l'état de maintenance de la signalisation horizontale et verticale.

Les principales obligations de Sta Spa sont :

- vente et recouvrement des tickets
- contrôle des zones de stationnement, verbalisation par des agents de stationnement habilités de la Sta
- contrôle de la fonctionnalité des horodateurs
- Etude et monitoring des données sur l'état d'utilisation des parkings sur voirie
- maintenance de la signalisation verticale et horizontale
- relevé semestriel de la qualité perçue et fournie (couverture territoriale des tickets prépayés, fonctionnement horodateurs, contrôle du stationnement, communication et information aux usagers, efficacité de la signalisation, état de la maintenance de la signalisation)

Le département de la Commune de Rome chargé de la mobilité est attributaire de la fonction de contrôle sur Sta Spa. Le département a activé un contrat de monitoring de la qualité fournie par les services de mobilité, en particulier sur ceux concernant le stationnement payant. Le contrat de service prévoit la constitution d'un comité technique permettant de vérifier l'application du contrat de service entre la Commune et Sta Spa.

Données infrastructurelles et de gestion du service de stationnement payant géré par Sta

Nombre de places en stationnement payant	62 000
Places motocycles	13 000
Quartiers intéressés (exclus la zone limitée à la circulation, centre ville)	25
Horodateurs	1 500
Agents de stationnement habilités	220
Nombre de verbalisation	614 000/an

Le contrat prévoit un ensemble d'instrument permettant de réduire les violations du Code de Route pour cette typologie de stationnement de la part des usagers : contrôle de la réglementation du stationnement par les agents de stationnement de Sta Spa et de la fréquence de l'activité de contrôle faite par les agents.

La mise en place d'un système de contrôle sur les modes d'utilisation par les usagers du stationnement payant, tel que autorisations résidents et autorisations payantes, taux d'évasion, typologie et montant moyen payé pour la stationnement fournit un ensemble de données qui, constamment mises à jour, permet d'évaluer le degré de réalisation des objectifs prévus. Dans ce contexte, l'Agence réalise un plan de contrôle trimestriel du service du stationnement payant. Chaque année, l'Agence publie un rapport annuel sur l'ensemble des services publics et également sur l'efficacité du stationnement payant sur voirie

Au sein de Sta Spa un Observatoire sur la mobilité urbaine a été mis en place, conformément au Plan Général du Trafic Urbain. L'objectif est, à partir des données observées, de développer des campagnes d'information pour améliorer les déplacements urbains

Un exemple de vérification réalisée au cours du 2^{ème} trimestre 2004 par l'Agence sur le stationnement payant de la ville de Rome indique ceci : 86,7% des usagers respectent les règles du stationnement payant ; en revanche, 13,3% sont des infractions. En considérant les seuls usagers payant (exclus les résidents, et les autorisés), la répartition est la suivante : usagers en règles 59%, infractions 41 %. Cette analyse est réalisée par quartier. Les indicateurs sont la présence sur le terrain des agents de stationnement de Sta Spa, la maintenance de la signalisation et le fonctionnement des horodateurs, pris en compte chaque trimestre.

Politiques de tarifs adoptées par les principales agglomérations

La politique des tarifs pour le stationnement payant est arrêtée par la municipalité, en accord avec le Ministère des Infrastructures et des Transports.

Dans la plupart des villes, les tarifs ne varient pas selon les zones, horaire, ou la durée. En revanche, pour les parkings de correspondance, les tarifs varient selon l'horaire et la durée. Pour les résidents, le seul cas est représenté par la Commune de Rome qui a récemment approuvé l'introduction d'un tarif dans les zones à stationnement payant. Cette mesure sera activée en janvier 2005 (avant cette décision les résidents stationnaient gratuitement).

Le montant de l'amende est établi par les dispositions du Code de la Route. (art ...). Ces dispositions s'appliquent à la totalité du territoire national.

ANNEXE Source : Il Sole 24 Ore, 2 février 2004**Le stationnement payant dans les plus importantes villes italiennes**

Ville	Nombre de places			Prix horaire du stationnement payant €	Recettes annuelles pour le stationnement (2002) €
	gratuit	payant	Places réservées handicapés		
Bari	70 000	4 000	1 100	1,15	n.d.
Gênes	238 000	3 712	1 054	n.d.	1 000 000
Florence	14.230 <i>(résidents)</i>	19 707	850	1,00	600 000
Milan	33 730	18 183	3 128	1,50	17 250 000
Naples	n.d.	24 000	1 200	1,00	800 000
Palerme	n.d.	26 000	n.d.	1,50	n.d.
Rome	n.d.	62 000	2 060	1,00	20 308 000
Turin	70 000	50 000	3 500	2,00	15 000 000

ORGANISATION DU STATIONNEMENT PAYANT AUX PAYS-BAS

Le cadre juridique de la politique de stationnement payant

Les communes sont compétentes en matière de politique de stationnement aux Pays-Bas. Au total, il existe 467 communes aux Pays-Bas. La Loi sur les Communes, « Gemeentewet », spécifie que chaque commune néerlandaise est responsable de sa propre politique de stationnement payant. La plupart des communes néerlandaises ont développé une note sur le stationnement (« Parkeernota ») dans laquelle la politique de stationnement en vigueur est décrite.

Les communes néerlandaises fixent leur propre politique de stationnement payant. Afin de déterminer la politique des tarifs, plusieurs grandes communes comparent leurs tarifs de stationnement à ceux d'autres grandes communes afin de les concurrencer.

Une vingtaine de communes néerlandaises ont délégué l'exécution de leur compétence de stationnement à un prestataire privé, à savoir l'entreprise « Parkeer Groep Nederland » (Groupe de stationnement néerlandais). Cette société privée fournit du personnel de contrôle, des parcmètres, des panneaux de signalisation, et assure la réparation des parcmètres en panne, le traitement des plaintes et l'information du public sur la politique de stationnement en vigueur dans la commune.

En général, trois manières de stationnement payant sont distinguées par les communes néerlandaises, à savoir :

1. les places de stationnement le long de la rue ;
2. les parkings couverts ;
3. les parcs de stationnement.

Les communes néerlandaises sont à 100% propriétaires des places de stationnement le long de la rue, à 81% propriétaires des places de stationnement sur les parcs de stationnement et à 42% propriétaires des places de stationnement dans les parkings couverts.

Les communes néerlandaises font une distinction entre places de stationnement public et places de stationnement régulées. Les places de stationnement public sont définies comme gratuites, tandis que la politique de stationnement communale s'applique aux places de stationnement régulées. Une détérioration de l'accessibilité de la commune et de la qualité de vie sont en général les facteurs déterminants pour la régulation d'une place de stationnement. Selon le bureau d'études néerlandais IOO, bureau spécialisé dans les études économiques, l'ensemble des communes néerlandaises sont propriétaires de près de 90% des places de stationnement régulées aux Pays-Bas.

L'ensemble des places de stationnement le long de la rue sont de la propriété et exploitées à 100% par les communes néerlandaises. Les communes néerlandaises louent également des places de stationnement auprès d'exploitants privés de parkings couverts ou de parcs de stationnement : 74% des places sur les parcs de stationnement et 45% des places dans les parkings couverts sont exploitées par les communes.

Une commune peut être propriétaire de plusieurs places de stationnement régulées qui sont exploitées par un prestataire privé (notamment dans le cas des parcs de stationnement) et vice versa (notamment dans le cas des parkings couverts). Dans le premier cas, les communes sont propriétaires à 81% des places de stationnement sur les parcs de stationnement et 74% de ces places sont exploitées par un prestataire privé. Dans le deuxième cas, les communes sont propriétaires à 42% des places de stationnement dans les parkings couverts, tandis que 45% de ces places sont exploitées par les communes.

% des places de stationnement dont les communes sont propriétaires ou qui sont louées par les communes

% de places de stationnement régulées	1 000–20 000 habitants	20 000–50 000 habitants	50 000–100 000 habitants	>100 000 habitants	Total
Les communes sont propriétaires des places de stationnement:					
- le long de la rue	100%	100%	100%	100%	100%
- sur les parcs de stationnement	63%	80%	77%	91%	81%
- dans les parkings couverts	-	41%	52%	40%	42%
Total	94%	95%	93%	93%	93%
Les places de stationnement sont louées par les communes :					
- le long de la rue	100%	100%	100%	100%	100%
- sur les parcs de stationnement	30%	65%	79%	91%	74%
- dans les parkings couverts	-	55%	52%	43%	45%
Total	85%	93%	93%	93%	93%

Source : IOO, bureau d'études spécialisé dans les études économiques, étude sur le stationnement aux Pays-Bas, fin 2002 (derniers chiffres disponibles).

Quatre grandes entreprises privées spécialisées dans la gestion, l'exploitation et la construction des parkings couverts et des parcs de stationnement sont actives aux Pays-Bas, à savoir : Q-Park, PMN, APCOA et Interparking Nederland. Les activités de ces entreprises sont les suivantes :

- recherche de lieux d'implantation potentiels ;
- développement de projets et réalisation de parkings couverts ou parcs de stationnement ;
- exploitation et gestion de parkings couverts et/ou de parcs de stationnement ;
- management et formation du personnel spécialisé ;
- distribution et gestion de permis de stationnement ;
- contrôle du stationnement payant et verbalisation.

Les sanctions en cas de non-paiement

Jusqu'aux années 1990, les peines relevant toute contravention aux règles de circulation étaient punies d'une amende de nature pénale et saisies au tribunal. A partir de 1990, la Loi Mulder a été introduite. Depuis le vote de cette loi, le paiement des amendes ne ressort plus des compétences du tribunal, mais peut désormais être considéré comme un paiement d'impôt. Par conséquent, la sanction liée au non-respect des règles de circulation est maintenant de nature administrative.

Les communes néerlandaises font une distinction entre deux types d'amendes pour stationnement non réglementaire, à savoir : une amende pour le non-paiement des frais de stationnement, « naheffingsaanslag » (imposition complémentaire), et une amende pour le stationnement sur un lieu interdit, « aankondiging van beschikking » (annonce d'infraction).

Amende pour le non-paiement des frais de stationnement

La Loi sur les Communes spécifie que chaque commune néerlandaise a le droit de sanctionner les propriétaires de voitures en cas de non-paiement des frais de stationnement ou si la durée maximale de stationnement est dépassée. La Loi sur les Communes fixe le montant de l'amende infligée qui s'élève pour l'année 2005 à €46. Ce montant est toujours augmenté des frais pour une heure de stationnement (les tarifs varient selon les zones). Les communes sont chargées de l'encaissement des amendes et les recettes sont versées dans un fonds communal propre à chaque commune. En cas de non-paiement de l'amende, les communes peuvent faire appel à un huissier (« deurwaarder »).

Amende pour le stationnement sur un lieu interdit

Contrairement à l'amende pour le non-paiement des frais de stationnement, l'amende pour le stationnement sur un lieu interdit est infligée par la police néerlandaise et relève, par conséquent, des compétences du Ministère de la Justice. L'Agence centrale pour l'encaissement des amendes, « Centraal Justitiele Incasso Bureau » (CJIB), une agence du Ministère de la Justice, est chargée de l'encaissement des amendes. Aux Pays-Bas, c'est la CJIB qui délivre l'amende et qui est, par conséquent, le destinataire du paiement.

La gestion des amendes : pouvoirs de contrainte l'autorité chargée du recouvrement

Aussi bien les communes que l'Etat néerlandais reçoivent des recettes liées aux amendes de stationnement payant. Les communes sont chargées de l'encaissement des amendes infligées pour le non-paiement des frais de stationnement, tandis que l'Etat néerlandais, par le biais du Ministère de la Justice, reçoit des recettes liées au stationnement interdit.

Au niveau national, les sanctions infligées en vertu de la Loi Mulder ont été enregistrées par l'Agence centrale pour l'encaissement des amendes (CJIB). En 2003, 10 570 030 sanctions ont été infligées qui se répartissent comme suivant :

- Vitesse : 7 650 719 amendes ;
- Stationnement interdit : 1 176 606 amendes ;
- Passer un feu rouge : 385 179 amendes ;
- Autres : 1 357 526 amendes.

Le nombre d'amendes prélevées par les communes n'est pas enregistré au niveau national. A titre indicatif, la commune de La Haye (capitale gouvernementale des Pays-Bas) a infligé 121 564 amendes en 2004.

En revanche, les recettes de l'ensemble des communes néerlandaises provenant du stationnement payant ont été enregistrées par l'Office néerlandais des Statistiques, CBS. Sur l'ensemble de l'année 2003, ces recettes se sont élevées à €532,5 millions.

Selon l'IOO, près de 25% du total des recettes des grandes communes, telles que La Haye, Amsterdam et Rotterdam est constitué par des amendes infligées pour le non-paiement des frais de stationnement. Dans les petites communes, ce pourcentage s'élève en moyenne à 18% (ces pourcentages ont été calculés par l'IOO, il s'agit d'estimations, la plupart des communes néerlandaises ne disposent pas de données quantitatives). A peu près 75% des recettes des grandes communes proviennent des permis de stationnement, des taxes sur le stationnement et des prix payés pour le stationnement payant.

Au niveau national, le CJIB s'est fixé l'objectif de 94% de sanctions payées au maximum un an après infraction. En 2003, le CJIB a respecté cet objectif : 95% des amendes ont été payées au bout d'un an. En 2003, le CJIB a infligé 10 570 030 sanctions, dont 10 386 229 sanctions ont été payées l'année même (cf. page 3 pour la répartition des sanctions). 87% de ces sanctions ont été payées immédiatement par carte de virement bancaire, 5% ont été payées après la première sommation et 2% ont été payées après la deuxième sommation. Au total, 314 444 dossiers ont été transférés à des huissiers en 2003, contre 290 000 en 2002. Selon un responsable du CJIB, 283 779 affaires ont été traitées par des huissiers en 2003.

Au niveau communal, les communes néerlandaises décident elles-mêmes de la politique de stationnement et d'éventuels objectifs à réaliser. Selon un responsable de la commune de La Haye, la politique de stationnement payant ne figure pas parmi les priorités sur l'agenda politique de la plupart des communes néerlandaises. L'efficacité du recouvrement n'est pas mesurée à La Haye dans la mesure où la commune ne rencontre plus de problèmes à encaisser des amendes.

Contrairement aux autres grandes communes néerlandaises, la commune de La Haye a supprimé les sabots depuis le 1^{er} avril 2004 pour une période de deux ans. En 2006, la commune de La Haye prendra, sur la base d'une évaluation, une décision sur la suppression définitive des sabots. Les sabots ont été introduits dans les années 90 avec l'objectif d'améliorer l'accessibilité de La Haye et l'encaissement des amendes (la plupart des amendes infligées n'étaient pas payées). Cependant, les dernières années, les visiteurs, les entrepreneurs et les habitants de La Haye sont de bonne volonté à payer les frais de stationnement et les éventuelles amendes. Selon un responsable de la commune de La Haye, la commune rencontre de moins en moins de problèmes à encaisser les amendes infligées. Ces facteurs ont été à la base de la décision du maire et de ses adjoints de supprimer les sabots à partir du 1^{er} avril 2004.

Aussi bien le CJIB que les communes peuvent faire appel à un huissier en cas de non-paiement. Le CJIB et les communes envoient d'abord une carte de virement bancaire, « acceptgiro », au contrevenant. En cas de non-paiement, une première sommation est envoyée éventuellement suivie d'une deuxième. Le CJIB a transféré 314 444 dossiers à des huissiers (cf. question 2.4, ce chiffre comprend l'ensemble des sanctions infligées par le CJIB et non pas uniquement les sanctions liées au stationnement payant, une spécification n'est pas disponible). Aucune information n'est disponible sur le nombre de dossiers transférés à des huissiers par les communes.

La politique de stationnement payant

En général, la politique de stationnement payant est un élément de la politique de gestion des déplacements urbains, afin d'améliorer l'accessibilité et la qualité de vie dans les grandes villes. Les objectifs suivants sont poursuivis par la plupart des grandes communes néerlandaises dans leur politique de stationnement : améliorer l'accessibilité, la qualité de vie et la sécurité routière des grandes communes néerlandaises, assurer une utilisation optimale des places de stationnement payant existantes, augmenter le nombre de parkings couverts, stimuler l'utilisation des transports en commun et du vélo et diminuer la circulation dense.

Les mesures prises par les communes afin de réaliser ces objectifs sont, entre autres, les suivantes :

- rendre les places de stationnement des entreprises accessibles au grand public pendant la soirée ;
- encourager les visiteurs à garer la voiture à la périphérie de la ville ;
- limiter la durée de stationnement des places le long de la rue par le biais d'un disque de stationnement ;
- créer davantage de parkings couverts ;
- rendre les places de stationnement le long de la rue plus chères que celles dans les parkings couverts.

Les politiques tarifaires adoptées par les principales agglomérations

La Loi sur les Communes spécifie que chaque commune est responsable de sa propre politique de stationnement et a le droit de fixer ses propres tarifs de stationnement. Les tarifs varient fortement à l'intérieur de et entre les différentes communes néerlandaises. La politique des tarifs menée par une commune dépend, entre autres, de la situation sur place, de la qualité des équipements de stationnement et de la qualité des places de stationnement (contrôle, distance par rapport au centre-ville, durée du stationnement).

En général, les communes néerlandaises de plus de 100 000 habitants appliquent une politique de tarifs selon les zones, les horaires et la durée de stationnement. A titre indicatif, la commune d'Amsterdam fait une distinction entre six zones de stationnement différentes. Les tarifs dépendent des zones et des horaires.

Les tarifs de stationnement en vigueur à Amsterdam selon les zones et les horaires

	<i>Centre</i>	<i>Quartier des musées</i>	<i>Quartiers situés à la périphérie I</i>	<i>Quartiers situés à la périphérie II</i>	<i>Zones industrielles I</i>	<i>Zones industrielles II</i>
Lundi– samedi 9h– 24h	€3,20	€3,20	€1,90	€1,90	€1,-	€1,-
Dimanche 12h-24h	€3,20	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit
Carte valable pour un jour 9h- 19h	€19,20	€19,20	€11,40	€11,40	€6,-	€6,-
Carte valable pour une nuit 19h-24h	€12,80	€12,80	€7,60	Gratuit	€4,-	€4,-

Source : Site Internet de la commune d'Amsterdam, www.amsterdam.nl. Tarifs appliqués dans les rues.

La politique des tarifs varie selon les différentes communes néerlandaises. Afin d'améliorer la qualité de vie dans les rues, la plupart des grandes communes néerlandaises, telles qu'Amsterdam, Rotterdam, 's-Hertogenbosch, Haarlem, Amersfoort et Maastricht, ont rendu les places de stationnement dans les parkings couverts moins chères que les places de stationnement le long de la rue. A titre d'exemple, à Rotterdam, les tarifs de stationnement dans les parkings couverts sont de 25% moins élevés que ceux appliqués dans les rues. Dans d'autres communes, les visiteurs peuvent garer leurs voitures à titre gratuit dans les parkings couverts pendant une période limitée, par exemple trois heures, afin d'augmenter le nombre de visiteurs. Ceci est notamment le cas à Zoetermeer et Nieuwegein, villes moyennes dans l'ouest du pays.

Les permis de stationnement

La plupart des communes de plus de 100 000 habitants appliquent un système de permis de stationnement obligatoire pour les résidents et les entrepreneurs. Ce permis est uniquement valable pour le quartier de résidence ou le lieu d'implantation exact. Les tarifs de ces permis varient selon les zones, les horaires, le nombre de permis... Les tarifs pour les résidents varient entre €17 par an dans les communes moyennes (Hoorn) et €150/€200 par an dans les grandes communes (La Haye). Dans certaines communes (Nieuwegein par exemple), les résidents peuvent obtenir leur permis à titre gratuit. Les tarifs des permis de stationnement pour les entrepreneurs sont plus chers que ceux pour les résidents. A titre d'exemple, dans la commune de Rotterdam, le prix d'un permis de stationnement pour les résidents s'élève à €8,69 par mois, tandis que le prix d'un permis pour les entrepreneurs s'élève à €26,08 par mois.

Les amendes pour non-paiement

Les amendes pour non-paiement sont partiellement proportionnelles aux tarifs en vigueur. Le prix de base de l'amende pour le non-paiement des frais de stationnement est fixe et s'élevait pour l'année 2005 à €46. Ce montant est toujours augmenté des frais pour une heure de stationnement (les tarifs varient selon les zones). Un grand nombre de communes néerlandaises se servent toujours des sabots comme moyen de pression pour le paiement des frais de stationnement. A Amsterdam, le prix de l'enlèvement d'un sabot s'élève à €68 (tarifs 2005). Si ce montant n'est pas payé en 24h, la commune fait remorquer la voiture (€153,90, tarifs 2005) et facture un montant de €216,90 (€68 + €153,90).