



LES RENCONTRES DE L'AMF

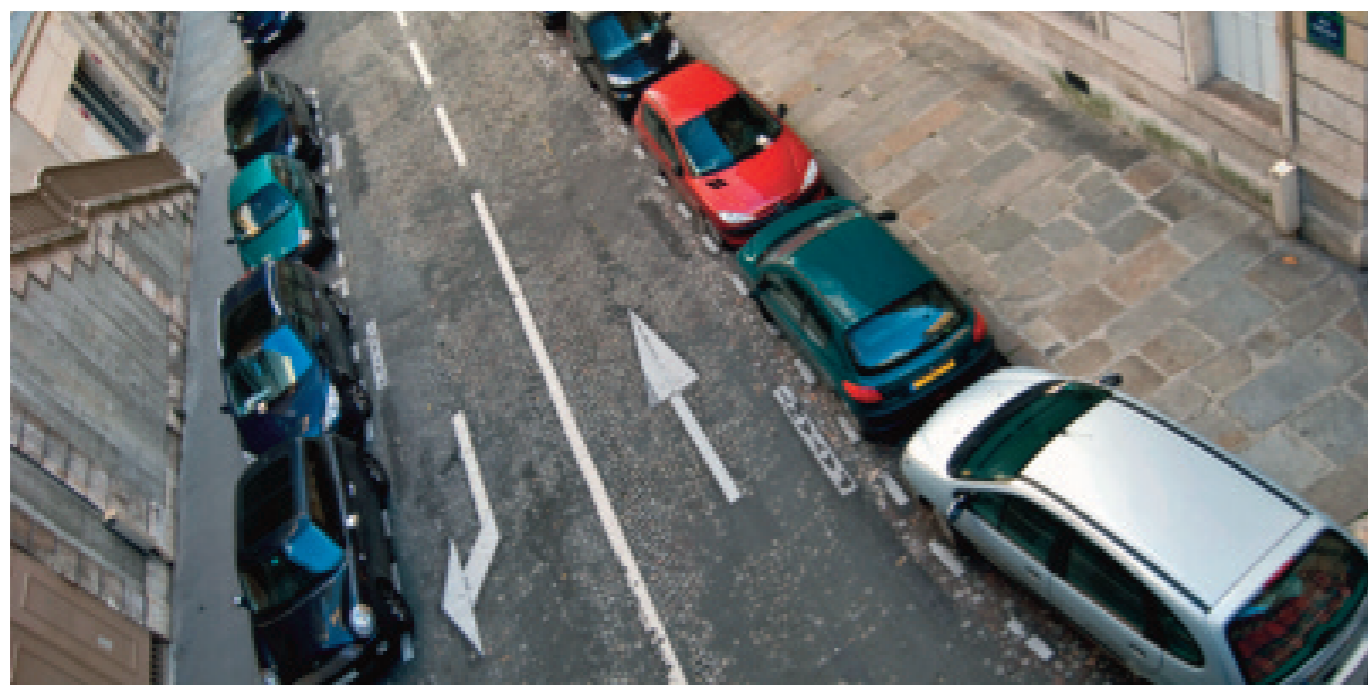


La réforme du stationnement payant

Compte-rendu
des Rencontres de l'AMF
du 9 février 2016

Réforme du stationnement payant : comment s'y préparer

Avec cette réforme, les maires disposent d'un levier supplémentaire pour piloter leur politique de mobilité. Son succès repose sur sa préparation et la concertation comme l'ont souligné les intervenants à la rencontre de l'AMF.



Demandée par les élus, soutenue par l'AMF, la réforme du stationnement aura mis dix ans à être adoptée. « L'inefficacité du système actuel, son caractère obsolète ont été dénoncés dès 2003 dans un rapport qui pointait l'absence de politique de stationnement », a rappelé Louis Nègre, président du GART et sénateur maire de Cagnes-sur-Mer, lors de la rencontre organisée par l'AMF le 9 février en partenariat avec le GART, France urbaine et l'AdCF. Rapports et missions se sont alors succédé jusqu'à la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM).

Priorités politiques. L'essence de cette

réforme : « Fournir aux maires et aux présidents d'intercommunalité un outil supplémentaire pour définir leur politique de mobilité et améliorer le cadre de vie, en particulier dans les centres-villes. C'est aussi une réponse à un système de stationnement complètement inefficace car, en moyenne, deux tiers des automobilistes ne paient pas leur stationnement, taux qui atteint jusqu'à 90 % à Paris. Ainsi, le fonctionnement actuel est injuste puisqu'il pénalise les personnes qui respectent les règles », a souligné Louis Nègre.

Avec la loi MAPTAM, le stationnement payant sur voirie passe désormais d'un régime pénal à un régime de redevances d'utilisation du domaine public, relevant

de la compétence du conseil municipal – ou du conseil communautaire si la ou les communes lui ont transféré les pouvoirs de police spéciale du stationnement. Toutefois, il est à noter que seul le maire peut fixer les zones de stationnement réglementé (ou le président de l'EPCI en cas de transfert des pouvoirs de police spéciale). Désormais, l'usager règle le montant de son stationnement au moment de garer son véhicule et est redevable, s'il ne le fait pas ou le fait insuffisamment, d'un forfait de post-stationnement (FPS) qui peut varier selon les communes, en remplacement de l'amende pénale de 17 euros.

Si la réforme concerne un peu plus de 790 communes pratiquant aujourd'hui le

stationnement payant, la principale avancée de la loi MAPTAM est de donner la faculté à l'ensemble des communes ou aux intercommunalités intéressées de créer un dispositif adapté aux spécificités de leur territoire. La politique de stationnement exprime en effet les objectifs de la collectivité en termes de mobilité. Elle définira par exemple des usages prioritaires (livraison, petits achats...), favorisera certaines pratiques (auto-partage, électromobilité...) avec une segmentation par quartier (centre-ville, résidentiel, centres économiques...).

Concertation. Définir un partage équitable de l'espace public implique des arbitrages entre des besoins parfois contradictoires entre salariés, résidents, commerçants, touristes... Des besoins qui peuvent aussi être évolutifs comme l'a expliqué Jean-Jacques Bernard, vice-président de Rennes métropole et président de la commission stationnement du GART : « Nous avons créé un nouveau quartier qui sera bientôt relié par une ligne de métro. Les entreprises n'ont cependant pas attendu son arrivée pour s'y installer et nous ont demandé des places de stationnement. L'objectif étant bien de favoriser à terme les transports en commun, nous avons mis en place, en concertation avec les entreprises, une zone de stationnement provisoire qui sera ultérieurement réduite. »

Un exemple qui illustre le nécessaire dialogue entre la collectivité chargée du stationnement et l'intercommunalité responsable de l'organisation de la mobilité mais aussi l'importance d'une pédagogie de la réforme auprès de l'ensemble des catégories d'usagers. Cette réforme nécessite donc un important travail préalable d'état des lieux, de définition d'une politique de mobilité et de choix organisationnels, financiers et techniques. « Deux ans ne sont pas de trop pour mettre en place la réforme dont il ne faut pas sous-estimer la complexité », insiste Frédéric Massing, directeur adjoint du Pôle mobilité et espaces publics de la ville de Metz.

Dans les grandes agglomérations, il apparaît indispensable que les intercommunalités et les communes réfléchissent de concert. « Si la politique de stationnement est du ressort des communes, la politique de mobilité – via les plans de déplacements urbains (PDU) et les plans climat air énergie territorial



De nouvelles modalités de contrôle et de contentieux

Concernant le contrôle, pour être pleinement efficace, la réforme de décentralisation du stationnement nécessite un renforcement des politiques de surveillance visant à assurer parallèlement :

- la vérification du paiement de la redevance de stationnement. En cas d'absence de ticket ou d'insuffisance de paiement, l'usager doit alors s'acquitter

déclaré avec accusé de réception ou transmis via un procédé électronique sécurisé. Les communes ont alors un mois pour y répondre. « À noter que contrairement au principe du "silence vaut consentement" pratiqué pour de nombreuses procédures administratives, les RAPO seront considérés comme rejetés en cas d'absence de réponse de l'entité gestionnaire », a précisé le préfet Stéphane Rouvé.

L'usager peut introduire un recours administratif préalable et obligatoire auprès de la commune

- d'un forfait de post-stationnement ;
 - le contrôle du stationnement interdit, gênant, très gênant ou abusif. Ces cas relèvent quant à eux toujours du système pénal et leur contrôle reste à la charge de l'autorité détentrice du pouvoir de police.
- Dans un délai maximum d'un mois suivant la date de notification de l'avis de paiement du FPS (forfait de post-stationnement), l'usager peut introduire un recours administratif préalable et obligatoire (RAPO) auprès de la commune ou du tiers auquel aura été déléguée (par DSP ou marchés) la mission de contrôle du stationnement. Ce RAPO doit être envoyé par lettre recommandée

avec pour préalable de s'être acquitté du FPS. Elle se tournera alors vers la collectivité pour obtenir des précisions sur les raisons du rejet du RAPO. « Une nouvelle charge pour les collectivités ? », s'est interrogé le représentant de la ville de Rouen lors des débats du 9 février dernier. « Les collectivités devront respecter un formalisme administratif pour gérer ce contentieux mais dans les faits les communes gèrent déjà les récriminations des usagers de manière informelle », a fait remarquer Jean-Luc Rigaut, maire d'Anney et co-président du groupe de travail AMF transports-mobilités.

(PCAET) – sont pilotés par les intercommunalités », a rappelé Olivier Asselin, chargé de mission politique du stationnement à la métropole de Lille. « Le stationnement est un sujet éminemment transversal et demande une approche différenciée par territoire », a renchéri Jean-Jacques Bernard.

Gestion des contentieux

L'un des points les plus sensibles de la réforme est la fixation de la grille tarifaire. Comme l'a rappelé le préfet Stéphane Rouvé, « il n'y a pas une semaine où la presse ne se fasse pas l'écho de problèmes de stationnement de telle ou telle catégorie d'usager et les élus vont devoir faire preuve de beaucoup de pédagogie pour expliquer la réforme. Il convient également de faire attention à ne pas trop complexifier les délibérations car plus ce sera compliqué, plus il y aura de risques contentieux ».

Le GART, régulièrement interpellé par les médias sur un soi-disant nouveau « matraquage fiscal », estime, par la voix de son directeur général, Guy Le Bras, que « la réforme ne pénalise pas ceux qui avaient l'habitude de payer. Elle favorise la rotation des véhicules et le droit à stationner. Enfin, il y a la possibilité de déduire le montant de la redevance déjà acquittée du montant du FPS demandé à l'usager ». Et de souligner qu'à Londres, il est désormais facile de stationner en plein centre-ville, tout comme dans les villes touristiques espagnoles et italiennes.

Enfin, la mise en œuvre de la loi implique un dispositif réglementaire finalisé, pour l'essentiel, en octobre 2015. « Il reste maintenant à réaliser la partie technique et organisationnelle du dispositif contentieux, a expliqué Stéphane Rouvé, préfet, délégué de la Mission interministérielle pour la décentralisation du stationnement (MIDS). Nous travaillons notamment à la mise en place du système de gestion des contentieux pour lequel nous attendons entre 100 000 et 600 000 requêtes potentielles (après les recours administratifs préalables obligatoires – RAPO). La nouvelle juridiction sera basée à Limoges et la procédure de traitement sera totalement dématérialisée. »

Olivier DEVILLERS
et Florence MASSON

Les points clefs de la mise en œuvre

La réforme a des impacts juridiques, organisationnels et techniques. Elle a pour préalable un état des lieux et une réflexion sur les emplacements et tarifs.



Entre des villes où le taux de paiement spontané est de 70 % et d'autres où il atteint difficilement 30 %, entre une petite cité touristique isolée et une métropole où existe une offre abondante d'alternatives à la voiture, les situations locales sont très différentes. Et les réponses à apporter aussi. **État des lieux.** Ce doit être le point de départ de toute politique de stationnement. « Certaines collectivités bénéficient d'un observatoire du stationnement, d'autres font appel à un cabinet spécialisé ou passent un partenariat de recherche avec une université », explique M. le préfet Rouvé. L'objectif est d'identifier les zones tendues, d'en déterminer les raisons (présence d'une gare, d'un centre commercial, d'un monument...), de qualifier les différents types d'usager et de quantifier ces phénomènes.

Outre les taux de paiement, les collectivités peuvent utiliser les statistiques existantes sur les PV fournies par les services de police. Cet état des lieux doit aussi examiner l'ensemble

des contrats de DSP (parking en ouvrage, horodateurs...) et leur date d'arrivée à échéance qui sont susceptibles d'impacter les choix de la collectivité (fixation de nouvelles règles, renouvellement des matériels...).

Aspects financiers. La décision d'instituer un stationnement payant est un choix de la collectivité, qui peut toujours s'en tenir à la création d'une zone bleue.

Les communes pourront moduler la grille tarifaire selon plusieurs critères à définir (voir guide du CEREMA). Cette même grille de redevances, duquel découleront le tarif de FPS applicable, et les durées de stationnement maximales par zone, seront fixées par une délibération du conseil municipal adoptée au plus tard en 2017.

Calculée « en fonction du degré de rotation attendu des véhicules et des objectifs de report modal », cette grille doit aussi être cohérente avec celle des parkings en ouvrage. En effet, selon la loi, son « montant ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationne-

ment dans la zone considérée », une disposition mal comprise par un certain nombre de communes qui pratiquent aujourd'hui des tarifs très bas. « Sur la base d'un tarif fixé à un euro l'heure pour une durée autorisée de 4 heures, le FPS serait à 4 € quand l'amende était à 17 € », s'est exclamé un élu. « Il faut passer à une logique de tarification progressive », a expliqué Guy Le Bras, directeur général du GART. À Annecy, par exemple, Jean-Luc Rigaut, maire et président de la communauté d'agglomération, précise que dans la zone touristique « la durée de stationnement maximale devrait passer de 1 h 15 à 2 heures, avec probablement un quart d'heure gratuit puis un tarif inchangé de 1,6 € pour l'heure suivante. En revanche, pour les trois quarts d'heure restants, le tarif passe à 5 € par tranche d'un quart d'heure, soit un FPS d'un peu moins de 17 € ».

Cette même délibération devra définir aussi les modalités de gestion des RAPO et le recours ou non à un tiers contractant (public ou privé), pour assurer la collecte des redevances et le contrôle du stationnement.

Contrôle. Il est la clé du succès de la réforme. « L'exemple de Londres montre qu'un automobiliste a 98 % de chances de

Externaliser les contrôles



- + Transfert de la complexité (RAPO...) sur le prestataire
- + Prestation de stationnement globale
- + Fixation d'objectifs et d'une redevance minimum quasi garantie (DSP)
- + Indulgences gérées par le prestataire



- Moindre marge de mansuétude pour le prestataire
- Faible lisibilité pour l'usager du partage des responsabilités entre prestataire (stationnement payant) et collectivité (stationnement gênant)
- Réticence des personnels transférés
- Coût à bien évaluer



seguier.fr

se faire contrôler dans la demi-heure qui suit son stationnement. Associé à une redevance de post-stationnement très élevée (entre 90 et 110 € selon les cas), il rend le système particulièrement efficace », explique Guy Le Bras du GART. Ce contrôle peut être effectué par des ASVP de la ville ou confié à un prestataire. « Un des problèmes de l'externalisation est que les usagers ne comprendront pas pourquoi cet employé – qui devra pou-

voir être identifié facilement – pourra contrôler un véhicule en dépassement de stationnement mais ne pourra pas verbaliser un autre sur un passage piéton... puisque le stationnement gênant entre dans les prérogatives exclusives des autorités de polices », avertit Frédéric Massing, de la ville de Metz. D'un autre côté, l'externalisation déchargera la collectivité de la gestion des RAPO et pourra être assortie d'obligations de résultat.

Aspects techniques. Les collectivités doivent établir un diagnostic des matériels en place, seuls les systèmes qui permettent un paiement de la totalité de la durée dès le début du stationnement pouvant être conservés. Elles doivent aussi faire figurer des mentions obligatoires sur les tickets et horodateurs (voir encadré). Si les collectivités sont libres du dispositif technique à mettre en œuvre dès lors qu'il est conforme à la réglementation, les technologies numériques peuvent aider à accroître l'efficacité globale du dispositif. « Les villes ayant mis en place le paiement par carte et le paiement sans contact sur les horodateurs ont constaté des augmentations sensibles du taux de paiement du stationnement », a souligné Thierry Brusseau, de la Fédération nationale des métiers du stationnement. Le smartphone autorise, lui, un paiement et une prolongation à distance du stationnement. De même l'usage des Personal Digital Assistant, appareil numérique portable, par les agents de contrôle permet un traitement plus efficace et plus rapide des FPS tout en limitant les risques d'erreur et donc de contentieux. **O. D. et F. M.**

Impact sur les équipements et mentions obligatoires

La nouvelle réglementation prévoit un certain nombre de mentions obligatoires qui seront indiquées sur les horodateurs et les justificatifs de paiement, participant à la pédagogie de la réforme auprès des usagers. Ces changements impactent les équipements et impliquent un inventaire et une planification anticipée des modifications.

1. L'information des automobilistes sur le barème tarifaire applicable, le principe et le montant du FPS via un dispositif d'affichage ad hoc ou sur les horodateurs. Les collectivités peuvent utiliser des stickers collés sur les horodateurs.

2. Le justificatif de paiement doit comporter la date et l'heure d'impression du ticket

et la mention « forfait exigible à défaut de paiement suffisant ». Ces ajouts peuvent impacter le format du papier sur lequel sont imprimés les tickets.

3. Établissement des FPS : la loi n'impose pas l'utilisation d'assistant personnel de type PDA, les communes peuvent continuer d'utiliser un support papier du type « carnet à souche ». Pour les collectivités équipées de PDA, une mise à jour du logiciel de procès-verbal électronique (PVE) est indispensable. L'ANTAI ne fournit pas de logiciel d'émission du FPS à intégrer sur les PDA. Il appartient aux collectivités de faire l'acquisition d'un logiciel spécifique auprès d'un éditeur, en vérifiant la compatibilité avec les matériels en place.

Pornic : réflexions en cours sur le modèle de stationnement

Face à l'ampleur des investissements et à une perspective de faible rentabilité, la municipalité privilégie le scénario du retour à la zone bleue.

Située à 45 kilomètres de l'agglomération nantaise, Pornic voit les visiteurs affluer chaque week-end à partir de début mars jusqu'à la fin de l'automne avec un pic pour la saison estivale. Face à l'encombrement des rues commerçantes et pour tenter d'améliorer le taux de rotation des véhicules, une précédente municipalité avait créé en 1998 une zone de stationnement payant en centre-ville. Pornic compte actuellement huit horodateurs couvrant 63 places de stationnement et dispose d'un parking clos de 90 places. Or, en été, cette ville de 14 000 habitants peut voir sa population multipliée par 7 sur une journée.



Les commerces du centre-ville auraient pu pâtir d'une extension de la zone de stationnement payant.

« Avant même l'arrivée de la nouvelle loi, nous savions qu'il fallait renouveler des horodateurs devenus obsolètes. C'est à partir de ce moment-là que nous avons lancé notre réflexion sur l'évolution de notre politique de stationnement », raconte Jean-Michel Brard, maire de la commune. La ville a ainsi commandé une étude qui a démontré que les capacités de stationnement étaient satisfaisantes par rapport aux besoins. Sur un sujet sensible pour cette commune touristique, la réflexion a ensuite été menée au sein de la municipalité et avec les commerçants et riverains. Car, comme le souligne l' élu, « il est essentiel que les décisions sur de tels sujets soient partagées avec la population ». La municipalité a commencé également à travailler sur un élargissement de la zone de stationnement payant et les investissements potentiels, voire une externalisation, tout en s'interrogeant aussi sur un éven-

tuel retour à du stationnement réglementé en zone bleue. « Il est nécessaire de trouver une solution en phase avec notre objectif de faire de Pornic une ville ouverte et accueillante », précise Jean-Michel Brard. Mais la ville entend également améliorer la rotation des véhicules en renforçant les contrôles. Dans cette optique, Pornic est passée en 2015 au procès-verbal électronique (PVE), sys-

tème qui évite les erreurs et les contestations tout en permettant aux agents d'être plus efficaces. La municipalité va par ailleurs revoir les missions des six policiers municipaux et de l'ASVP (cinq en période estivale) pour rendre plus visible leur présence sur la voie publique. Une évolution que le maire entend mener à effectif et budget constant.

O. D.

Réforme mode d'emploi



Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a publié un guide de recommandations sur la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement

payant sur voirie. Au-delà d'une présentation détaillée de la réforme – fixation des barèmes, gestion des contentieux... –, il fournit un éclairage sur les modalités d'externalisation et détaille son impact sur les équipements. Il comporte aussi un rétro planning des décisions à prendre par les collectivités, des modèles d'arrêtés, de délibérations et de fiche de RAPO. Ce guide est à télécharger gratuitement sur www.certu-catalogue.fr.

Numérique et transition en douceur à Metz

La ville va déléguer la gestion du stationnement voirie et du contrôle, afin de simplifier le parcours usager.

Ville commerçante, Metz est aussi marquée par un engagement ancien dans le domaine de l'écologie urbaine. Deux caractéristiques qui ont conduit les élus à se doter très tôt d'une politique volontariste de stationnement. C'est ainsi que parallèlement au développement d'espaces piétonniers, les places de stationnement en voirie (8 400 places) ont été privilégiées sur le stationnement en voirie (2 800 places payantes, 1 100 places en zone bleue). Par ailleurs, afin de sensibiliser les usagers au coût de l'espace public, la ville a introduit dès 2010 le paiement du stationnement à la minute par téléphone mobile, et a investi dans le renforcement des contrôles (23 ASVP). Avec des résultats encourageants puisque dans la zone tendue, le taux de paiement dépasse désormais les 70 %.

« La réforme du stationnement payant ne change pas fondamentalement la donne pour Metz », explique Guy Cambianica, conseiller municipal, délégué au stationnement. « Nos objectifs restent de concilier accessibilité du centre-ville, attractivité commerciale et limitation de la pollution. Il est aussi évident que notre politique de stationnement est étroitement connectée au PDU métropolitain ». Car, au-delà du stationnement auto-



La ville a introduit dès 2010 le paiement du stationnement à la minute par téléphone mobile.

mobile, il s'agit de fournir à l'usager toute l'information dont il a besoin sur les moyens de se déplacer et les arbitrages multimodaux. La réforme a en revanche un impact conséquent sur l'organisation du système et la ville prépare l'échéance depuis plus d'un an. « Nous avons eu la chance de disposer d'un observatoire du stationnement pour alimenter une réflexion qui a été menée de façon totalement transversale et avec l'aide d'une assistance à maîtrise d'ou-

vrage. Ce travail nous a permis d'établir un diagnostic très précis sur la situation actuelle, de cartographier finement les besoins par quartier pour bâtir le nouveau cahier des charges », poursuit l' élu.

L'arrivée à échéance de la DSP stationnement voirie en 2016 facilite ensuite une transition en douceur. L'intention de la ville est de continuer à externaliser son stationnement voirie en y adjoignant les contrôles et la gestion des contentieux (RAPO) comme la loi l'y autorise. Ce transfert va avoir des conséquences dans l'affectation des personnels chargés de la surveillance de la voirie qui font actuellement l'objet d'arbitrages. Guy Cambianica précise que, « dans le nouveau dispositif, un des points sur lesquels nous serons vigilants sera l'expérience utilisateur. Celle-ci doit être fluide sur l'intégralité du parcours usager, et pour cela nous misons beaucoup sur les technologies numériques et en particulier sur le téléphone mobile ».

En termes de tarification enfin, le dispositif devrait être fondé sur une forte progressivité pour concilier le maintien de tarifs acceptables pour les usagers sur les premières heures, l'incitation à ne stationner que pour un temps utile et l'obtention d'un forfait de post-stationnement véritablement dissuasif. L'usager aura par ailleurs accès à des places gratuites à durée très limitées et disposera des parcs en ouvrage pour le stationnement longue durée.

Le choix du délégataire devrait être finalisé cet automne. 2017 sera une année de transition où l'ancien système cohabitera avec le nouveau, Metz faisant partie de villes préfiguratrices avant l'entrée en vigueur de la réforme au 1^{er} janvier 2018.

O. D.