



Faire évoluer le stationnement pistes de réflexions

GT Stationnement AITF – 23 septembre 2021

Webinaire AMF – AITF 06 octobre 2021

Olivier Asselin, AITF

Animateur du groupe de travail stationnement

oasselin@lillemetropole.fr

Objectifs:

- Mieux accompagner les élus locaux dans la mise en œuvre de leurs politiques de stationnement
- Mieux identifier les leviers à faire évoluer du côté de l'Etat

➤ Listing des sujets identifiés

Aménagement de l'espace public

- Quel partage d'un espace public contraint ?
 - Un rôle structurant de la présence automobile sur les formes d'aménagement.
 - Présence croissante des vélos et EDP, place des piétons, des PMR, de la logistique urbaine...
 - Des choix d'aménagement, de réglementation, et de contrôle sont nécessaires pour prioriser certains usages (mobilité, espaces verts, mobilier urbain...) et certains usagers (y compris parmi les automobilistes) au détriment d'autres : il n'y a pas la place pour tout.
 - La réponse a un problème de stationnement va au-delà de la seule question de l'offre.
- Exemple / sécurité routière : obligation de suppression du stationnement 5m en amont des passages piétons d'ici au 31/12/2026 (LOM).
 - Enjeu sur la responsabilité juridique en cas d'accident après le 01/01/2027 : la responsabilité n'est plus liée au pouvoir de police du maire mais à la compétence voirie.
 - Estimation : impacte environ 2% de l'offre sur voirie.
 - Opportunité pour aménagement d'autres équipements : micro espaces verts (arbres, sans masquer la visibilité...), stationnement vélo (arceaux) ou EDP, sécurisation des passages piétons...

Enjeux de gouvernance

- Un sujet à l'interface de pouvoirs et compétences :
 - Pouvoir de police circulation et stationnement, d'urbanisme
 - Compétence mobilité durable, urbanisme, voirie, parcs et aires de stationnement...
 - Intermodalité et liens avec régions, SCNF, RATP, STIF... ?
- Un encadrement par les Plans de Mobilité renforcé dans la loi (L1214-2°7 + L1214-5 du code des transports), mais avec une difficulté globale à écrire des PDM prescriptifs : l'échelle communale reste en général l'échelle de référence, quels sont alors les outils de coordination, de dialogue, et d'appui pour **légitimer une approche à l'échelle intercommunale ?**
- Communication : comment parler d'un tel sujet au grand public ?
- Une exemplarité des employeurs publics ? Avoir une action sur le stationnement en centre-ville pose régulièrement la question des déplacements des agents et de l'intérêt d'accompagner ces actions par un « management » de la mobilité au sein même des mairies ou sièges d'EPCI (Plans de Déplacement Administration).

Enjeux liés au contrôle

- Mise en œuvre du pouvoir de police + stationnement payant :
 - Gestion RH du contrôle : polices municipales / pluricommunales / intercommunales // ASVP / PM / agents privés (pour le stationnement payant)
 - Outils de contrôle : LAPI / PDA, une productivité démultipliée // Droit d'opposition ?
 - Définition du montant des PV (Etat) / FPS (Communes / EPCI)
 - Redistribution du montant des PV (CAS) et du FPS (conventions locales...)
 - Gestion des recours (RAPO), relations avec l'ANTAI, la CCSP...
 - Places réservées à des usagers particuliers: livraisons, transports de fonds, PMR etc + aujourd'hui usagers TC et covoiturage + définition du « signe distinctif » prévu par la loi ?
- Accès au SIV ? Partiel ?
 - Mise en œuvre des politiques en faveur des véhicules « propres » hors abonnés ?
 - Elargissement du contrôle LAPI aux infractions pénales ? Aujourd'hui: contrôle semi-automatisé sur stationnement payant.
 - Autres objets liés au stationnement : ZFE, voitures volées...
 - Enjeu des données personnelles / RGPD : droit d'opposition? Mise en demeure de la CNIL ?
- Des problématiques transfrontalières
 - Contrôle des plaques étrangères : infractions pénales de stationnement + stationnement payant dépenalisé.
 - Cartes européennes de stationnement pour personnes handicapées : connexion des fichiers nationaux ? Harmonisation des cartes ?

Stationnement des personnes handicapées

- Normes d'aménagement des places réservées aux titulaires des CMI / CES : une large majorité de places dérogatoires.
- Quel respect des 2% ? ➡ places réservées ≠ « *places accessibles et adaptées* »
- Lutte contre la fraude :
 - Quel contrôle des usages indûs (amende de 5^{ème} classe) ?
 - Quel contrôle des fausses cartes, hors du champ contraventionnel (délit de faux et usage de faux) ?
 - Une circulation des Cartes Européennes de Stationnement qui va continuer (CMI = modèle français).
- Accès au fichier CMI : accès PM/ASVP/agents privés, uniquement par serveur téléphonique.
- Les impacts de la gratuité : incitation à la fraude, difficultés de contrôle, FPS indus...
- Jurisprudences Conseil d'Etat (24 mars 2021) :
 - Légitimité de demander une déclaration préalable de plaque d'immatriculation aux détenteurs de CES/CMI (horodateurs, applis de paiement, fichier local...) [Lien](#)
 - Pas d'obligation d'apposition sous pare-brise en zone payante (gratuité a posteriori...) [Lien](#)

Aménagement et gestion des IRVE

- Quelle implantation des bornes?
 - Compétence ? Planification (SDIRVE, cf [guide](#)) ? Localisation ? Quantité ?
 - Distinction voirie / hors voirie (parcs de stationnement, équipements publics...), normes de sécurité incendie ?
 - Positionnement de la borne sur l'espace public, protection face aux chocs automobiles, accessibilité des bornes (décret en attente), interopérabilité des services de recharge...
- Accessibilité des places équipées de bornes :
 - Toujours en attente de l'arrêt ministériel % de places accessibles, mais dans l'attente, 100% de nouvelles places accessibles ([position ministère écologie](#)).
 - Conflit de normes (largeur des places / largeur des trottoirs) qui bloque l'implantation d'IRVE.
 - Les places ne sont pas réservées aux PMR, quid des possibilités de dérogations CCDSA ?
 - Enjeu sur déploiement de places non accessibles / moindre déploiement de places accessibles
- Prise en charge des coûts ?
 - Coûts d'implantation et d'exploitation des bornes, de mise aux normes des réseaux...
 - Coûts de mise en accessibilité des places
 - Perte de recette en zone payante et dans les parcs de stationnement : sous-occupation, gratuité totale/partielle éventuelle...
- Quel contrôle ?
 - Comment identifier le véhicule « en charge » ?

Stationnement et planification urbaine

- Le PLU réglemente l'offre des constructions nouvelles, par des minimas (encadrés en partie par la loi) et des maximas (selon desserte TC)
 - Fixer des minimas ne garantit pas qu'il n'y ait pas de report sur voirie (ex: stationnement sur trottoirs en lotissement et détournement d'usage des garages). Mais le stationnement a un coût d'investissement et de fonctionnement : les minimas ont un impact sur les coûts de construction, car le coût du stationnement est difficile à rentabiliser (prix au m² de la place de stationnement plus faible que prix du logement), notamment dans les opérations de logements.
 - Contradiction enjeux de mobilité durable et d'attractivité économique :
 - « fixer des normes maximales pour réduire l'usage de la voiture »
 - vs « les employeurs veulent du stationnement pour leurs salariés/attractivité RH »
 - Dérogations diverses : zones tendues en logement et proximité TC, stationnement vélo, friches, autopartage...
- Lien entre création d'offre privée et capacité à contrôler/verbaliser le stationnement sur l'espace public.
- Planifier une réglementation du stationnement sur l'espace public en même temps que les projets urbains ? Rôle des OAP dans la conception et la réglementation de l'espace public ?

Stationnement et habitat social

- Sujet de l'impossibilité de lier le loyer du logement HLM de celui de la place de stationnement : report sur voirie, insécurisation voire fermeture des parkings, perte de recette, coûts de fermeture ou de réouverture.
- Opérations de résidentialisation par les bailleurs sociaux : pose de grilles et de barrières : enjeux de gestion, de report sur l'espace public (fuite au péage)...
- Un encadrement des minimas dans la loi (L151-35 du code de l'urbanisme) pour les nouvelles constructions.
- Mutualisation des places de stationnement existantes sous utilisées dans l'offre privée (notamment HLM) :
 - De nouveaux acteurs depuis qq années
 - Des textes qui évoluent pour la faciliter (notamment abonnements, [arrêté du 07 décembre 2020](#))

Des données de stationnement et de leur usage



- Connaissance du stationnement : quid de l'enquête quinquennale du CEREMA (dernière en date : 2015)? Pas d'autre suivi et d'évaluation nationale (sauf GART & CEREMA en 2019 sur mise en œuvre dépenalisation).
 - Observatoires locaux du stationnement ? Un observatoire = 1ETP ?
 - Données de stationnement : standardisation, opendata, mesure de l'offre privée, RGPD (plaques d'immatriculation)... Obligations de mise à disposition ?
- Des données pour un appui aux politiques de stationnement et à leur évolution.
- + Questions sur la fiscalité du stationnement :
- surfaces de stationnement (bureaux, logements) / objectifs de ZAN + contrôle des déclarations a posteriori ? Revenus taxe foncière ?
 - Le stationnement au lieu de travail un avantage en nature (non reconnu) incitant à la mobilité automobile ?

En résumé

- Un sujet structurant et touche à tout
- Un sujet qui nécessite des choix politiques à échelle locale et nationale, et ne peut se résumer à des choix techniques, malgré une large palette d'outils
- Une coordination à renforcer pour améliorer la mise en œuvre de ce levier :
 - Coordination au niveau local
 - (re)Mettre en place une approche interministérielle du sujet
 - Créer un dialogue régulier avec les collectivités locales, EPCI et AOM.