

LA DÉCENTRALISATION

et dépénalisation du
stationnement payant
sur voirie

2017



COMMENT METTRE EN ŒUVRE LA RÉFORME DU STATIONNEMENT PAYANT AU 1^{er} JANVIER 2018 ?

Par rapport au système de PV actuel, cette réforme change beaucoup la forme mais peu le fond, hormis sur trois points :

1. l'utilisateur devra composer avec un montant de FPS variable selon les communes ;
2. les contestations seront gérées localement ;
3. la collectivité locale pourra confier la surveillance à un tiers.

Cependant, cela implique d'effectuer des choix technologiques et organisationnels à de nombreux niveaux, en respectant le calendrier.



OPPORTUNITÉS POUR LA COLLECTIVITÉ ET ACTIONS POUVANT ÊTRE RÉALISÉES PAR SARECO

Cette réforme implique de nombreux changements de forme bien que la finalité et le fonctionnement global restent les mêmes. Mais comme il faut intervenir sur les équipements et les procédures, c'est l'occasion de réinterroger le système.

Grille tarifaire

La grille tarifaire peut rester inchangée pour les durées de base, en faisant l'objet d'un simple ajustement technique : ajout de tranches additionnelles permettant d'atteindre le niveau de prix auquel la collectivité souhaite fixer le montant du FPS. Ou bien la grille peut être entièrement repensée à cette occasion et faire l'objet d'une refonte : modification des prix de base, ajout de nouvelles catégories d'usages ou d'usagers, modification des zones tarifaires, etc.

SARECO a l'habitude de conseiller les collectivités sur ce sujet et d'expliquer les conséquences pratiques et économiques qui en découlent.

Étude de l'impact sur le fonctionnement du stationnement

Le changement a un objectif. Il est souhaitable de l'explicitier pour se demander s'il est pertinent et s'il est bien compris. Mais il a surtout des conséquences. Une saine gestion nécessite de voir clair dans tout ceci pour piloter le changement en connaissance de cause.

Il est donc grand temps de réaliser les enquêtes de stationnement « avant » afin d'être en mesure d'en comparer les résultats avec les enquêtes « après » qui seront réalisées en 2018 et les années suivantes.

Dans l'idéal, il s'agirait des enquêtes qui alimentent chaque année l'observatoire du stationnement. À défaut, c'est une excellente occasion de mettre en place un observatoire simple mais efficace.

SARECO a une très bonne expérience de la conception et de la mise en œuvre d'observatoires du stationnement adapté à chaque type de villes.

Recours à un tiers

Comme pour la gestion des parkings, une tendance à la délégation de la gestion de la voirie se dessine en France (DSP). Il semble que cette délégation inclura de plus en plus le contrôle du stationnement payant, dès 2018 ou dans les années qui suivront, notamment dans les grandes villes.

Parmi les différentes raisons qui peuvent expliquer cette tendance, notons qu'il peut être pertinent de recourir à un tiers pour assurer le contrôle du stationnement payant si le respect de la réglementation s'avère par trop dégradé. Il y aura ainsi de nouvelles équipes, de nouvelles procédures, des obligations contractuelles... et donc un meilleur respect de la réglementation aboutissant à une meilleure rotation des places et à un meilleur taux de paiement. Cependant, le recours à une DSP implique une moindre souplesse du système, voire une moindre influence de la collectivité sur la gestion du stationnement.

Inversement, les villes qui obtiennent d'ores et déjà un bon taux de respect peuvent trouver avantage à rester en régie directe.

Enfin, entre les deux, le recours à un marché peut être un compromis intéressant pour intercaler un professionnel du stationnement entre l'utilisateur et la collectivité, tout en permettant à cette dernière de conserver une meilleure maîtrise de la gestion du stationnement qu'à travers une DSP.

SARECO effectue chaque année une dizaine d'assistances à maîtrise d'ouvrage pour des marchés ou DSP, en réalisant le diagnostic et l'exposé argumenté des choix à prendre par la collectivité, l'analyse financière, l'élaboration du cahier des charges ou de la convention, l'analyse des offres, les négociations.

Vérifier que l'on n'a rien oublié

Parmi les préparatifs pour « passer le 1^{er} janvier 2018 », il reste des tâches encore au stade de la programmation. Mais a-t-on pensé à tout ?

Est-ce que toutes les conséquences de la dépenalisation ont été anticipées ? Par exemple, le bilan prévisionnel de l'impact financier semble-t-il fiable ? Est-ce que toutes les opportunités ont été saisies ? D'ailleurs, tout ne s'arrêtera pas au 1^{er} janvier 2018 car certains changements seront reportés à de prochaines échéances du calendrier (fin d'une DSP en cours, par exemple).

SARECO assiste de nombreuses villes pour la préparation de la réforme et est en mesure de faire profiter tous ses clients de l'expérience de chacun d'eux.



Aller plus loin

Cette réforme de la surveillance du stationnement payant prend sa place dans un schéma plus large de modernisation de la gestion du stationnement. Prenons **trois exemples** :

- **Technologique** : La diversification des modes de paiement va aboutir au développement des paiements par téléphone mobile, avec l'arrivée de plusieurs opérateurs sur la même ville. Dans ce cas, des systèmes de gestion centralisés seront nécessaires tant du point de vue technique que du suivi financier.
- **Organisationnel** : L'efficacité du contrôle du stationnement s'appuie de plus en plus sur des solutions technologiques comme l'utilisation de véhicules équipés pour lire à la volée les immatriculations des véhicules (LAPI c'est-à-dire Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation). Mais cela réinterroge les objectifs du contrôle, soulève des questions juridiques et a un fort impact sur la taille et l'organisation des équipes en charge du contrôle.
- **Politique** : Les collectivités souhaitent de plus en plus affiner leur réglementation pour peser sur les usages. Il ne s'agit plus seulement d'augmenter l'offre de stationnement ou de réduire globalement la demande, il s'agit maintenant de faciliter le stationnement de catégories précises d'usages ou d'utilisateurs considérés comme légitimes... et de dissuader peu ou prou les autres.

Dans tous ces domaines, SARECO peut assister les collectivités : pour choisir de manière éclairée les bons outils, le bon mode de gestion, le bon plan de stationnement... mais aussi pour articuler en cohérence la politique de stationnement sur voirie avec l'offre en parkings publics, avec le Plan Local d'Urbanisme ou avec le développement des modes alternatifs à la voiture particulière.

LES GRANDES LIGNES DE LA RÉFORME

La gestion du stationnement payant ne sera plus un acte de police. Elle deviendra un acte de gestion domaniale donnant lieu à la perception d'une redevance d'occupation du domaine public. Deux modes de paiement seront possibles :

- soit d'avance, dès le début du stationnement, en choisissant sa durée : c'est ce que la loi appelle le « paiement immédiat »,
- soit après coup, au forfait : ce que la loi appelle le « forfait de post-stationnement » (FPS).

En cas de paiement immédiat insuffisant par rapport à la durée effectivement stationnée, l'automobiliste sera redevable du complément à hauteur du FPS.

Le principe de la réforme qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2018

- **Décentralisation** : Non seulement chaque collectivité territoriale concernée continuera à fixer l'ensemble des tarifs, mais elle fixera aussi le montant dû en cas d'absence ou d'insuffisance du paiement immédiat (« pas de ticket » ou « ticket dépassé »).
- **Dépénalisation** : Le non-respect de la réglementation ne sera donc plus sanctionné par une amende dont le montant est unique en France (17 €). La gestion des recours passera des mains de l'Officier du ministère public à celles de la collectivité ou de son tiers contractant qui pourra se voir confier le contrôle du stationnement payant.
- **Tarifification** : Le barème du stationnement payant comprendra la grille tarifaire des paiements immédiats et le montant du FPS. Ce dernier ne pourra pas être supérieur au montant le plus élevé du tarif (hors abonnements).

Pourquoi cette réforme ?

- **Cohérence tarifaire** : Dans la pratique, le montant du FPS sera égal au tarif le plus élevé. Il aura vocation à être dissuasif par rapport aux premiers prix de la grille sinon trop d'automobilistes tenteront de ne pas payer, ayant peu à perdre. Mais s'il est trop élevé, l'agent de contrôle pourrait hésiter ou pratiquer de fait des tolérances importantes, et de nombreux usagers pourraient tenter un recours.
- **Mieux couvrir les dépenses** : La recette des FPS sera affectée aux dépenses d'amélioration de la mobilité. À ce titre, elle pourra être transférée ou répartie entre les collectivités qui en supportent la charge (commune, EPCI, syndicat).
- **Conclusion** : Les collectivités qui le voudront auront les moyens de pratiquer un contrôle plus rigoureux. Elles verront alors leurs réglementations mieux respectées et l'espace public mieux utilisé. Pour les autres... rien ne changera.



sareco

www.sareco.fr

Paris : 01.42.46.22.66

Lyon : 04.69.70.05.88

thremy@sareco.fr