

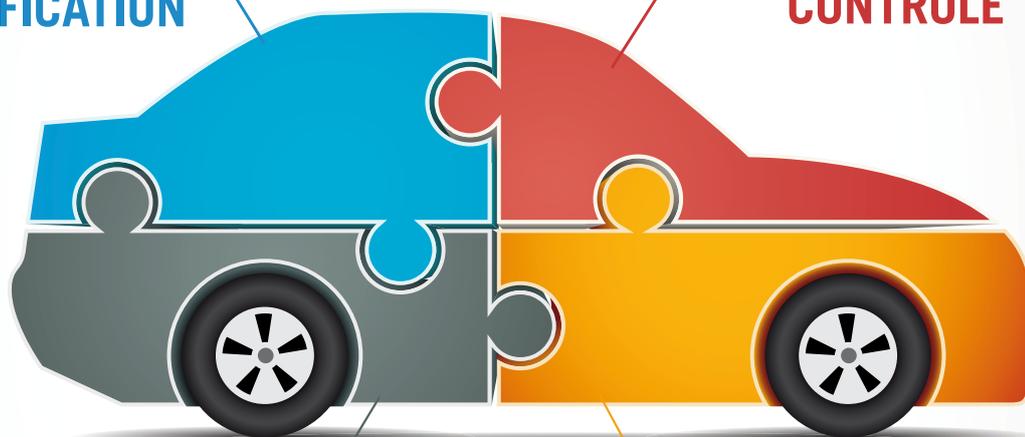
## DÉCENTRALISATION DU STATIONNEMENT



TARIFICATION



CONTRÔLE



GESTION DES  
CONTESTATIONS

RECouvreMENT



## ÉDITO



Pour les 800 collectivités dotées d'un stationnement payant sur voirie, l'année 2016 est l'heure des choix. Alors que l'ensemble du corpus législatif et réglementaire nécessaire à son application a été publié, la réforme du stationnement est entrée dans une phase pré-opérationnelle. Communes et EPCI doivent désormais opter pour une gestion directe ou déléguée des nouvelles missions qui leur incomberont le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Il leur revient également de prendre nombre de décisions qui conditionnent le succès du futur dispositif : établissement d'un barème tarifaire, organisation du contrôle, de l'émission du forfait de post-stationnement (FPS) ou encore du recouvrement, adaptation ou commande d'équipements... Le stationnement payant sur voirie constituait le chaînon manquant des politiques locales de mobilité. Sa décentralisation offre enfin à chaque collectivité la chance d'agir plus efficacement sur la congestion urbaine et l'émission de polluants, sur l'accessibilité des commerces et l'attractivité de l'hyper-centre ou encore sur le développement de l'intermodalité. Ne manquons pas cette chance de rendre plus concrète et plus efficace, pour nos concitoyens, l'action politique au service de la « ville durable » !

**Patrick Pirodon,**  
**Président de la Fédération Nationale**  
**des Métiers du Stationnement**  
**(FNMS)**

# RÉUSSIR LA RÉFORME DU STATIONNEMENT, UN ENJEU CAPITAL DE LA MOBILITÉ DURABLE

**Au cœur de la loi MAPTAM votée le 27 janvier 2014, le législateur a intégré une réforme de grande envergure pour les mobilités urbaines : la décentralisation et la dépenalisation du stationnement. Le 1<sup>er</sup> janvier 2018, les communes ou les EPCI deviendront compétents pour fixer le montant du forfait de post-stationnement (FPS) qui remplacera l'amende forfaitaire et constituera une simple redevance. C'est au plus près des réalités et en cohérence avec l'ensemble de leur politique de transport et de mobilité que les collectivités prendront toutes les décisions relatives à la gestion du stationnement, de la tarification au contrôle et au recouvrement des droits. Ainsi, la France rejoint les nombreux États européens qui ont fait un choix dont les effets positifs sont nombreux pour les collectivités locales et leurs habitants.**

## LA RÉFORME DU STATIONNEMENT, UN LEVIER ESSENTIEL DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

### **Une réponse très attendue aux grands défis de la « ville durable »**

Depuis des années, le cadre réglementaire et l'organisation institutionnelle du stationnement payant sur voirie ont montré leurs limites. Alors qu'une politique efficace de mobilité ne saurait se concevoir sans agir sur la gestion du stationnement, la maîtrise de ce levier échappait à l'échelon politique local.

Or, les centres villes sont confrontés à des difficultés chroniques de stationnement, aggravées par de nombreuses infractions telles que l'occupation des emplacements réservés aux personnes en situation de handicap ou aux livraisons, l'absence de règlement à l'horodateur ou le stationnement dangereux.

15 à 20% des véhicules en circulation dans les grandes villes sont à la recherche d'une place de stationnement. Ces détours supplémentaires, en partie responsables des mauvaises conditions de circulation, pèsent lourd dans l'émission de polluants et de gaz à effet de serre.

De surcroît, la séparation des instances de décision pour le montant de la redevance horaire, fixé par la commune, et le montant des amendes, fixé par l'État de manière uniforme sur le territoire national, compromettrait l'efficacité de la lutte contre la fraude au stationnement. L'amende de 17 euros était insuffisamment dissuasive dans certaines grandes villes et pouvait au contraire sembler disproportionnée dans les communes de taille plus modeste.

### **La loi MAPTAM donne aux collectivités la pleine maîtrise de leur politique de stationnement.**

Le stationnement payant est désormais considéré comme un service rendu aux usagers par la collectivité.

Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'EPCI sont ainsi compétents pour fixer à la fois le montant de la redevance horaire et le forfait de post-stationnement applicables au 1<sup>er</sup> janvier 2018. La souplesse accordée à la municipalité en la matière lui permet d'ajuster son action pour inciter les automobilistes à s'acquitter davantage de leur redevance, favoriser la rotation des véhicules en stationnement, fluidifier la circulation et limiter les émissions de gaz nocifs pour l'environnement. En outre, les collectivités se voient confier les responsabilités opérationnelles suivantes : organiser les opérations de contrôle et d'émission des FPS, gérer les contestations ou RAPO (Recours Administratifs Préalables Obligatoires), prévoir les processus de recouvrement des FPS et établir un suivi financier global de l'activité. Cette réforme présente incontestablement de grands avantages pour les villes ou EPCI et leurs administrés.

En premier lieu, les élus disposent d'un outil supplémentaire de régulation et d'encouragement de l'intermodalité. Décentralisé, le stationnement payant a vocation à devenir l'un des outils les plus efficaces dont disposent les municipalités pour animer et développer leur centre-ville et ses commerces. L'expérience montre que l'installation de zones bleues, par exemple, ne suffit pas à répondre efficacement aux enjeux de mobilité et d'animation des hypercentres. Sans contrôle suffisant, sans sanction adaptée pour les usagers qui ne respectent pas les règles, le cœur des villes risque l'asphyxie. À l'inverse, favoriser la rotation des véhicules grâce à une politique tarifaire adaptée instaure un cercle vertueux où la municipalité peut même envisager de réduire le nombre de places de stationnement pour rendre de l'espace aux piétons et gagner en qualité de vie dans l'environnement urbain. Enfin, la décentralisation et la dépénalisation doivent permettre aux collectivités d'enclencher une dynamique positive s'agissant du respect des règles de stationnement et du paiement de la redevance. Avec un barème tarifaire pertinent et un meilleur contrôle, le dispositif doit inciter les automobilistes à s'acquitter spontanément de ce qu'ils doivent. Bien que la réforme ne puisse se justifier en termes de performance économique seulement, cette dynamique est importante pour les finances des collectivités locales qui disposeront de moyens plus importants pour soutenir leur politique de mobilité. La mise en œuvre de la réforme initiée par la loi MAPTAM s'impose donc comme la condition *sine qua non* de politiques locales de mobilité durable véritablement adaptées aux besoins de chaque territoire.

## Ailleurs en Europe, des réformes couronnées de succès

Parce qu'elles bouleversent des habitudes acquises, la dépénalisation et la décentralisation du stationnement peuvent susciter de l'inquiétude sur leur mise en œuvre opérationnelle ou du scepticisme sur leurs résultats. La meilleure réponse à ces interrogations se trouve chez nos voisins européens qui ont déjà opté pour le stationnement décentralisé. Que ce soit en Espagne, au Portugal, en Belgique ou encore en Norvège, la réforme ne suit pas un modèle unique, mais aucun des États qui l'ont menée à bien ne regrette ce choix. La réforme a été plébiscitée au Royaume-Uni, où la décision revenait aux collectivités : 80 % des municipalités britanniques l'ont adoptée.

Partout, les effets suivants ont été constatés :

- Le taux de paiement spontané a très fortement augmenté, passant en moyenne de 30% avant la réforme à plus de 80 à 90% selon les pays après la décentralisation,
- Le trafic en centre-ville est plus fluide, un report modal s'opère de la voiture vers les transports en commun et le vélo,
- L'accessibilité des commerces est améliorée et l'attractivité de l'hyper-centre est plus forte.

Source : « La gestion du stationnement payant sur voirie en Europe – Quels enseignements pour la France ? » – Étude conjointe GART-Statiom (mars 2016), disponible sur [www.gart.org](http://www.gart.org)

## LES CONDITIONS D'UNE DÉCENTRALISATION RÉUSSIE

Le cadre institutionnel et financier de la réforme est solidement posé et l'ensemble des textes réglementaires nécessaires à son application est publié et les professionnels du secteur, exploitants, industriels et prestataires de services, sont prêts pour accompagner les collectivités. Il incombe désormais aux élus et services de chaque collectivité disposant de stationnement payant sur voirie d'œuvrer à la déclinaison locale de cette réforme.

### 2016 : l'heure de la stratégie et des choix politiques et techniques

La définition et l'adoption d'une stratégie précise constituent le préalable à la mise en œuvre opérationnelle de la réforme. Il importe en effet de fixer les grandes modalités d'organisation du service du stationnement afin de pouvoir respecter les délais qui résulteront de ces décisions, parmi lesquelles :

- Le choix du mode de gestion et de contrôle (DSP, marché ou régie),
- L'établissement du barème tarifaire,
- Le recours ou non à l'ANTAI pour l'émission des avis de paiement.

En outre, les collectivités doivent s'appuyer sur un diagnostic complet de l'existant – fonctionnement des services, équipements disponibles et leurs évolutions nécessaires ou souhaitables... Sur cette base, les collectivités sont en mesure d'identifier les moyens financiers, humains et techniques indispensables à la gestion décentralisée du stationnement suivant l'organisation qu'elles choisissent. Publié avec le concours de la FNMS, le « Guide de recommandations à l'attention des collectivités locales » édité par le Cerema traite de manière approfondie chacune des dimensions de la réforme (téléchargeable gratuitement sur [www.certu-catalogue.fr](http://www.certu-catalogue.fr)).

### Élaborer un barème tarifaire répondant aux objectifs de sa politique de mobilité

L'une des principales décisions consiste en l'établissement d'une grille tarifaire pertinente. Dans ce domaine, il importe de changer radicalement de logique par rapport au barème existant avant la décentralisation.

En particulier, pour atteindre les objectifs d'une fluidification du trafic et donc d'une réduction de la congestion des centres villes, la nouvelle grille doit atteindre en fin de période autorisée de stationnement un niveau suffisamment élevé qui encourage la rotation des véhicules.

Quant au FPS, qui ne doit pas excéder le montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement, il peut être minoré pour inciter l'automobiliste à s'en acquitter rapidement. En Espagne comme au Portugal, des modulations de cette nature ont été mises en place. Elles contribuent à l'adhésion des usagers au dispositif et tendent à réduire les contestations.

Plus largement, l'étude des réformes menées en Europe démontre l'importance que revêt la fixation du barème tarifaire, tant cet acte de la collectivité conditionne l'efficacité globale du dispositif.

### Choisir le mode de gestion le plus adapté

En vertu du principe constitutionnel de liberté d'administration des collectivités, celles-ci peuvent choisir un tiers contractant pour assurer tout ou partie des missions suivantes : l'exploitation technique du service de

## Avantages de la DSP en matière d'externalisation du stationnement

À la différence du marché de prestation de services, la DSP offre la possibilité de faire porter par le tiers contractant des investissements importants (achat d'horodateurs, de matériel permettant d'assurer un contrôle dématérialisé, mise à jour des logiciels nécessaires pour les horodateurs et le matériel de contrôle, etc.) et de disposer d'une plus grande souplesse dans l'exploitation du service. Dans ce cas, la collectivité contractualise sur une durée qui permet l'amortissement des investissements à la charge du tiers. Recourir à la DSP, c'est garantir une meilleure qualité technique grâce à la mise en concurrence des délégataires. C'est aussi apporter à la gestion du nouveau service du stationnement les savoir-faire nécessaires dans des métiers complexes et diversifiés. Les adhérents de la FNMS, dont beaucoup ont une dimension internationale, disposent de cette expertise métier, mais aussi des références acquises dans la gestion externalisée du stationnement de nombreuses collectivités, notamment en Europe. Ils ont, avec les pouvoirs publics et le GART, anticipé la mise en œuvre de la décentralisation en France. Ils peuvent ainsi accompagner élus et services dans leur préparation et assumer les missions que les collectivités voudront leur confier à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

## Hiérarchiser ses ambitions en fonction du calendrier

Certaines solutions de réorganisation du stationnement payant sont sans doute d'ores et déjà incompatibles avec une entrée en application au 1<sup>er</sup> janvier 2018. Il faut en effet compter sur les délais de travail en interne pour effectuer des choix précis puis de validations officielles de ces décisions, sur les délais réglementaires des procédures, mais aussi sur des délais allongés liés à la surcharge de certains fournisseurs. La FNMS compte parmi ses adhérents des sociétés rompues à l'art du conseil, qui pourront répondre en toute indépendance à toutes les questions et étudier tous les cas particuliers qui leur seront soumis pour garantir la réussite de la mise en œuvre de la réforme au 1<sup>er</sup> janvier 2018.

stationnement (collecte, maintenance...), le contrôle avec l'établissement des FPS et la gestion des RAPO, le seul traitement administratif des RAPO (la collectivité effectuant les contrôles et restant responsable des réponses apportées aux RAPO), la collecte du paiement des FPS. Le choix du mode de gestion dépend du niveau d'implication souhaité par la collectivité dans la gestion du nouveau service du stationnement, mais aussi d'autres facteurs tels que l'investissement nécessaire et les recettes attendues. Au regard de ces différentes données, l'externalisation peut prendre la forme de marchés de prestations de services ou de délégations de service public.

## Fixer et respecter un rétro-planning détaillé

Dans chaque collectivité, la priorité est de fixer un calendrier précis de mise en œuvre de la réforme. Le respect de ce calendrier, pour les 18 mois qui viennent, est la condition d'un basculement réussi vers le nouveau dispositif.

La loi prévoit une phase de préfiguration au 1<sup>er</sup> avril 2017 visant à valider les dispositifs techniques et les procédures destinées à garantir le paiement et la perception de la redevance de stationnement. Pour tenir pleinement compte des délais habituels de la commande publique, il est nécessaire d'être prêt bien avant le début de la phase de préfiguration. Toutes les décisions stratégiques devront être prises au plus tard mi-2016, sur des sujets aussi divers que le mode d'exploitation, la tarification ou le montant du FPS.

Dès lors, les collectivités disposent du temps nécessaire pour préparer le lancement des consultations en cas de DSP et pour effectuer les commandes des équipements auprès des fournisseurs. Ceux-ci auront eux-mêmes la possibilité de procéder en temps voulu aux modifications nécessaires et à la livraison du matériel.

Pour les communes et les EPCI concernés, la décentralisation constituera un levier majeur au service d'une mobilité durable. Elle contribuera à une gestion optimisée de l'espace public et à une plus grande « qualité de ville ». Après le diagnostic de l'existant et l'examen des différentes options, l'heure est désormais aux choix contractuels et techniques, afin de tenir compte des délais de passation de marchés, mais aussi des délais de formation interne des personnels. Enfin, une campagne de communication auprès du grand public est indispensable pour expliquer les objectifs et les modalités du nouveau dispositif : dans chaque collectivité, l'adhésion des usagers sera l'une des clefs de la réussite !

Depuis 2015, les professionnels du secteur, exploitants, industriels et prestataires de services, sociétés de conseils auprès des collectivités locales, se sont mobilisés pour accompagner et conseiller les collectivités locales qui le souhaitaient pour étudier toutes les dispositions techniques et opérationnelles pouvant contribuer à la réussite de la mise en œuvre de cette réforme.

Forts de leurs expériences internationales, ils disposent aujourd'hui d'une palette de solutions techniques et opérationnelles offrant aux collectivités tous les outils dont elles ont besoin pour assurer la réussite de ce projet essentiel pour le développement de la mobilité et la qualité de vie en ville.

FNMS  
18, avenue des Champs Élysées 75008 Paris  
Téléphone : 01 42 25 55 37  
www.fnms.fr  
info@fnms.fr

Responsable éditorial :  
Patrick PIRODON

Maquette : 90c



La FNMS réunit, autour du Collège des Exploitants et du Collège des Prestataires de Services, tous les acteurs clés du secteur. Cette expertise unique constitue un gage de légitimité incontestable pour répondre d'une seule voix à toutes les problématiques liées au stationnement. Force de propositions, la FNMS accompagne les pouvoirs publics locaux et nationaux et l'ensemble des parties prenantes dans leurs choix stratégiques en faveur d'une mobilité durable et d'une qualité de vie en ville renforcée.