

STATIONNEMENT ET MOBILITÉS URBAINES

LA LETTRE DE LA FNMS

NOS PROPOSITIONS POUR LES ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITÉ



ÉDITO



Les transports, émettant environ 25 % des gaz à effet de serre, sont donc concernés par la lutte contre le réchauffement climatique.

Avec l'amélioration continue des moteurs, les déplacements individuels réduisent leurs émissions de CO₂. Les technologies en déploiement (véhicules électriques, à hydrogène, à air comprimé ou à très faible consommation) permettront d'atteindre très prochainement la neutralité carbone des motorisations. Il sera possible de conserver une juste place pour la voiture qui reste peu substituable dans bien des usages.

Les professionnels du stationnement sont mobilisés pour apporter leur contribution à ces enjeux sociétaux pour une cohérence globale et une optimisation des parcours en :

- facilitant le stationnement des nouveaux véhicules et des nouvelles motorisations,
- contribuant aux politiques de mobilité et de logistique urbaine par le développement de nouveaux services en ouvrage et sur voirie,
- adaptant l'offre de stationnement aux politiques de mobilité,
- garantissant le partage de l'espace public en lien avec la ville de demain, inclusive et solidaire.

Lors des Assises Nationales de la Mobilité, la FNMS a présenté son analyse et sa vision sous la forme d'un cahier d'acteur, consultable sur www.fnms.fr. Alors que le Parlement examinera prochainement le projet de loi d'orientation des mobilités, la FNMS souhaite appeler l'attention des élus sur l'essentiel de ces propositions.

Édouard Lecomte,
Directeur Général

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS : LES PROPOSITIONS DE LA FILIÈRE DU STATIONNEMENT

POUR DES MOBILITÉS PLUS PROPRES

La filière du stationnement, qui contribue déjà à l'essor de l'éco-mobilité, demande le soutien des pouvoirs publics pour accroître le réseau de bornes de recharge. La mise en place d'un contrôle efficace du stationnement sur voirie et le développement des plateformes d'aide au stationnement sont autant d'autres outils au service de la transition écologique.

Aujourd'hui, près du tiers des zones de recharge de véhicules électriques, soit 4 000, est implanté dans des parcs de stationnement (www.chargemap.com). Avec le soutien des pouvoirs publics, la filière peut contribuer à densifier encore le maillage national.

En effet, les règles d'installation des IRVE dans les parcs imposent des équipements de sécurité (murs coupe-feu, vidéosurveillance...). Le renforcement de puissance électrique représente des coûts plus importants que la seule pose des bornes et sont majoritairement à la charge de l'exploitant. Pour lever ces freins, **la filière propose la mise en place d'un plan d'appui « Électromobilité » aux acteurs du stationnement**, comportant par exemple un dispositif d'incitation fiscale, voire de subventions publiques.

Une politique de stationnement correctement articulée entre ouvrage et voirie peut réduire significativement le temps de recherche et en conséquence la congestion urbaine et l'émission de polluants.

Le certificat qualité de l'air permettrait de moduler en temps réel le coût du stationnement sur voirie selon la classe environnementale et en fonction du niveau de pollution de l'air pour agir sur l'usage de la voiture. Il serait possible de vérifier la classe environnementale d'un véhicule avec un accès partiel au Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV). Les collectivités bénéficieraient alors d'un levier supplémentaire pour agir sur les mobilités plus propres.

POUR DES MOBILITÉS PLUS CONNECTÉES

Le « smart parking » participe à la ville intelligente. En ouvrage comme sur voirie, les acteurs du stationnement donnent des significations concrètes et positives à la mobilité connectée, au profit de la Cité.

Les technologies digitales permettent, sans investissements lourds, de changer les comportements des automobilistes. Augmenter la rotation et redynamiser un centre-ville, réduire le nombre de voitures-ventouses pour optimiser les places pour des usages spécifiques ou les clients des commerces et contribuer à fluidifier le trafic, constituent autant **d'améliorations concrètes** de la vie en ville.

La réduction du temps de recherche d'une place représente un enjeu considérable économique – une perte globale évaluée à 600 millions d'euros¹ – et environnemental – près de **50 % des embouteillages** seraient causés par des automobilistes à la recherche d'une place de stationnement².

¹A. Lefauconnier et E. Gantelet, « La recherche d'une place de stationnement : stratégies, nuisances associées, enjeux pour la gestion du stationnement en France »

²M. Kondronsky et G. Hermann dans Europe's parking u-turn : from accomodation to regulation, 2011

Avec des solutions de guidage intelligent, la collectivité peut envoyer les agents chargés du contrôle vers les zones à contrôler en priorité, voire, avec l'utilisation du pré-contrôle par véhicule équipé d'un dispositif de lecture automatisée de plaques d'immatriculation (LAPI), diriger les agents vers les voitures pour lesquelles un forfait de post-stationnement (FPS) doit être établi.

Les acteurs du stationnement anticipent l'arrivée de véhicules de plus en plus connectés et autonomes en proposant de nombreuses fonctionnalités nouvelles (paiement du stationnement par communication 5G/Wifi directement depuis l'ordinateur de bord, « stationnement autonome » qui permettra à l'automobiliste de laisser sa voiture se garer et sortir seule de son emplacement).

La diversité des applications proposées par le « **smart parking** » aide les collectivités à mettre en œuvre leur politique de mobilité durable et à apporter des améliorations concrètes à la qualité de vie des citoyens.

POUR DES MOBILITÉS PLUS SOLIDAIRES

Favoriser des mobilités plus solidaires nécessite des dispositifs spécifiques pour les plus fragiles et de veiller à ce que ces dispositifs leur profitent vraiment. Il importe de prendre en compte les conditions de stationnement des personnes dont la mobilité est réduite ou qui rencontrent des difficultés d'accès aux transports collectifs.

La fraude compromet l'efficacité des mesures relatives au stationnement des personnes en situation de handicap et leur porte grandement préjudice.

Avec la carte mobilité-inclusion, l'État répond à cet **impératif de sécurisation et de lutte contre la fraude** avec l'introduction d'un flash-code. Il importe que les agents chargés du contrôle du stationnement payant sur voirie soient dotés rapidement des équipements nécessaires à la lecture de ces flash-codes et qu'une lutte déterminée soit menée contre la fraude. **Pour être plus solidaire, la mobilité doit être aussi plus connectée.**

La FNMS propose d'augmenter le nombre d'emplacements dédiés aux conducteurs personnes en situation de handicap sur voirie parce que la mise en accessibilité coûte beaucoup moins cher à la collectivité sur voirie qu'en ouvrage et que le stationnement sur voirie peut être, bien souvent, plus adapté pour les personnes concernées. Les titulaires de la carte mobilité-inclusion bénéficient d'ores et déjà de la gratuité du stationnement sur voirie. L'affectation du numéro de cette carte au numéro d'immatriculation du véhicule constituerait, sur demande du titulaire de la carte pour une durée temporaire ou indéterminée, une réponse à la fraude grâce aux différents systèmes de contrôle automatisés.

Proclamer l'égalité devant la mobilité n'a pas de sens si l'on occulte l'importance de l'automobile dans les déplacements particulièrement dans les territoires ruraux et périurbains. À l'heure où le Gouvernement fixe comme priorité l'amélioration des **mobilités du quotidien**, la reconnaissance du caractère insubstituable de l'automobile pour tous ceux qui n'ont pas d'alternative dans les transports collectifs, constitue un préalable.

POUR DES MOBILITÉS PLUS COHÉRENTES ET PLUS COMPLÉMENTAIRES

En quelques années, le stationnement s'est imposé dans la chaîne du déplacement. Il en est devenu un maillon essentiel. Le temps où les parcs étaient de simples ouvrages destinés à l'immobilisation temporaire des véhicules est révolu.

Cette évolution concerne l'ensemble des parcs, souvent dénommés désormais, dans les projets urbanistiques les plus récents, « **centrales de mobilité** ».

S'y concentrent les **nouveaux services** de mobilité partagée (voitures, vélos...). Les opérateurs de stationnement ont joué un **rôle pionnier dans l'essor de l'autopartage** en favorisant l'installation dans les parcs en ouvrage de sociétés spécialisées.

Sur voirie comme en ouvrage, les acteurs de stationnement attendent des pouvoirs publics la reconnaissance de leur contribution majeure au développement des nouvelles mobilités. Ils attendent aussi certains **aménagement législatifs ou réglementaires** nécessaires au bon exercice de leurs missions et à la mise en œuvre de politiques de mobilité plus cohérentes.

Le rôle et les métiers du stationnement changent considérablement. Avec l'entrée en vigueur de la décentralisation depuis le 1^{er} janvier 2018, les opérateurs effectuent, par délégation, le contrôle du stationnement payant dans de nombreuses villes. Or, ces délégataires ne sont pas en mesure, dans l'état actuel du droit, **d'accéder au SIV** (Système d'Immatriculation des Véhicules). Il est nécessaire de modifier ces dispositions pour fluidifier la gestion du stationnement en cas de délégation.

La FNMS demande pour les collectivités ou leurs délégataires un **accès partiel au SIV** pour disposer **des informations nécessaires** au contrôle des droits de stationnement. Ils accèderaient de la même manière aux informations relatives aux véhicules bénéficiant de tarifications différenciées en fonction de leur classe environnementale ou du statut du titulaire de la certification d'immatriculation selon les privilèges spécifiques accordés par la collectivité.

Il est impossible de confier à un même personnel la surveillance du stationnement payant sur voirie et celle du stationnement interdit, gênant ou réservé. Cette situation va sans aucun doute générer des effets pervers, par exemple lorsque des automobilistes préféreront l'aléa réduit de l'amende infligée pour un stationnement interdit à la forte probabilité d'un contrôle du stationnement payant. Il convient **de mettre en cohérence la surveillance du stationnement** en intégrant l'ensemble des infractions au stationnement dans le champ dépenalisé, comme l'ont d'ailleurs fait d'autres États européens.

Plus généralement, l'efficacité du stationnement passe par une meilleure connaissance du stationnement dans son ensemble – et pas seulement du stationnement payant – à l'échelle urbaine. Ceci pourrait se faire en adaptant le cadre réglementaire pour autoriser l'utilisation et l'exploitation des données produites par les véhicules connectés ou les systèmes de paiement et de contrôle.

POUR DES MOBILITÉS PLUS SOUTENABLES

La bonne gouvernance du stationnement nécessite de mieux coordonner l'action des pouvoirs publics dans le domaine des mobilités urbaines. Les modèles économiques des infrastructures dédiées au stationnement évoluent. La filière attend du législateur à la fois la sécurisation de la délégation de service public et l'adaptation du statut d'ERP afin d'accueillir les nouvelles activités qui ont toute leur place dans les ouvrages dédiés au stationnement.

La diversité des enjeux relatifs au stationnement (réglementation des ERP, réglementation incendie et accessibilité notamment) fait intervenir différents ministères au plan national (intérieur, transition écologique et solidaire, transports, personnes handicapées).

Pour coordonner et rationaliser le pilotage, les acteurs du stationnement demandent la nomination **d'un délégué interministériel au stationnement**, ou plus largement aux questions de **mobilités urbaines**. Cette délégation succéderait, avec des compétences élargies, à la Mission interministérielle à la décentralisation du stationnement (MIDS) créée pour mettre en œuvre la décentralisation du stationnement et dont l'efficacité s'est prouvée sans peine.

Dans les plus grandes métropoles, un mouvement de démotorisation est observé depuis une vingtaine d'années. Conjugué à l'essor de l'autopartage, qui selon de récentes études libère environ huit places de stationnement par voiture partagée, cette mutation doit conduire à réfléchir à la meilleure utilisation possible de l'espace dans les ouvrages³.

Or, **de nouvelles activités économiques** commencent à y entrer, freinées par une réglementation inadaptée à cette diversification. C'est le cas des **Espaces Logistiques Urbains** dédiés à la livraison du dernier kilomètre. Pour les particuliers, d'autres activités commerciales s'implantent également, telles que des conciergeries ou des relais-colis. Des ouvrages sont réaménagés pour proposer, par exemple, un restaurant en rez-de-chaussée ou sur un toit-terrasse végétalisé.

Pour soutenir ces mutations porteuses d'activité et d'emploi, il est nécessaire **d'adapter le statut d'ERP** des parcs de stationnement.

Cette évolution juridique doit porter sur la modernisation et la simplification de la réglementation incendie, pour mettre un terme aux différences d'interprétation de ces règles d'une commission de sécurité à l'autre. Il s'agit aussi de parvenir à une plus grande convergence entre le régime ERP-PS et les deux autres régimes réglementaires de la protection incendie – habitation et code du travail – tout en précisant leurs critères d'application respectifs.

La FNMS appelle les pouvoirs publics nationaux et locaux à œuvrer à une efficacité renforcée des politiques de stationnement. Il s'agit d'une condition importante de **soutenabilité budgétaire et environnementale des stratégies de mobilité**.

En effet, une **tarification adaptée** sur voirie, conjuguée à un contrôle efficace du stationnement et cohérente avec la tarification des parcs, peut réduire la congestion urbaine et l'émission de polluants. De plus, le produit des forfaits de post-stationnement doit permettre de financer des projets d'amélioration des transports publics ou de la circulation.

La filière du stationnement recommande enfin au législateur de conforter le régime français de la **délégation de service public (DSP)**, mode de gestion choisi par de nombreuses collectivités en matière de stationnement et dont les avantages sont multiples : professionnalisme, efficacité, soutenabilité financière.

La FNMS propose en particulier qu'en élaborant le futur code de la commande publique, attendu à la fin de l'année 2018, le Gouvernement porte une attention particulière à la notion essentielle d'**équilibre financier des DSP**. Cet équilibre est en effet fragile et régulièrement menacé.

Acteurs essentiels des mobilités urbaines, les opérateurs du stationnement formulent en synthèse les principales propositions suivantes :

- **Optimiser l'usage des parcs en adaptant le statut d'ERP, pour optimiser l'espace disponible et dynamiser les centres urbains.**
- **Maximiser les effets positifs attendus de la décentralisation du stationnement par un accès au SIV aux délégataires et en intégrant au champ dépenalisé l'ensemble des infractions à la réglementation du stationnement.**
- **Soutenir le développement de l'éco-mobilité dans les parcs de stationnement.**
- **Nommer un délégué interministériel aux mobilités urbaines, pour une plus grande transversalité de l'action publique dans ce domaine.**

Ces mesures contribueront à lever les freins au développement des nouvelles mobilités et de la multimodalité. Les acteurs du stationnement appellent les pouvoirs publics à s'appuyer sur des professionnels prêts à participer activement à ces changements.

³Bureau d'études 6-t, « Enquête nationale sur l'autopartage », 2016

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

Responsable éditorial : Édouard Lecomte
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.