

CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL

SESSION 2019

ÉPREUVE DE NOTE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'une note à partir d'un dossier portant sur la spécialité choisie par le candidat au moment de son inscription.

Durée : 4 heures

Coefficient : 3

SPÉCIALITÉ : INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX
--

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 36 pages.

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.

S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Vous êtes ingénieur territorial, chef du service voirie et déplacements dans la ville d'INGEVILLE (50 000 habitants). INGEVILLE est la ville centre d'une communauté d'agglomération INGECO de 80 000 habitants. La compétence voirie reste communale et n'a pas été transférée à la communauté d'agglomération. Par contre INGECO est l'AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité). INGEVILLE et INGECO n'ont pas encore mis en œuvre la récente réforme du stationnement de surface.

Dans un premier temps, la directrice générale des services techniques (DGST) vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, une note sur la récente réforme du stationnement.

12 points

Le taux de respect de paiement du stationnement de surface est de 20 %. La police municipale exerce le contrôle de ce stationnement en régie. Elle fait peu de contrôles et se concentre sur d'autres missions. Le tarif du stationnement est de 1,50 € par heure sur l'ensemble du territoire d'INGEVILLE pour deux heures maximum. INGEVILLE dispose d'un centre-ville où la pression du stationnement est forte et où la rotation des véhicules est faible. INGEVILLE a passé une délégation de service public pour la gestion et l'exploitation d'un parking souterrain situé en centre-ville avec la société DELEGUE. Le tarif du stationnement dans ce parking est de 2 € par heure. Ce parking a un taux de remplissage faible.

Dans un deuxième temps, la DGST vous demande d'établir un ensemble de propositions opérationnelles pour mettre en œuvre la réforme du stationnement de surface à INGEVILLE.

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

8 points

Liste des documents :

- Document 1 :** « Premier bilan positif de la réforme du stationnement payant » - *Maires de France* - septembre 2018 - 2 pages
- Document 2 :** « Délibération n°2017/3368 du Conseil Municipal de Lyon. Institution d'une redevance de stationnement et fixation des tarifs des nouvelles grilles du stationnement payant sur voirie et du forfait post stationnement » - *Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Lyon* - 23 octobre 2017 - 7 pages.
- Document 3 :** « Stationnement payant : à vos marques, prêts... décentralisez ! » - *Club Technicités* - article mis à jour le 09/01/2018 - 6 pages
- Document 4 :** « Les nouvelles règles des PV de stationnement en 2018 avec le FPS » - *Web Figaro* - Mis à jour le 20 février 2018 - 2 pages
- Document 5 :** « Streeteo, entité du Groupe Indigo dédiée au contrôle du stationnement en voirie, choisit la solution LAPI AutoVu de Genetec à Paris et Metz » - *Genetec* - 20 février 2018 - 2 pages

- Document 6 :** « Réforme du stationnement payant : les recommandations de la CNIL » - *site internet CNIL* - 14 novembre 2017 - 5 pages
- Document 7 :** « Décentralisation du stationnement payant. Échanges entre les collectivités territoriales et l'ANTAI » - *Site Internet de l'ANTAI (Agence Nationale du Traitement Automatisé des Infractions)* - 29 novembre 2017 - 2 pages
- Document 8 :** « Stationnement : plusieurs milliers de faux contrôles à Paris » - *Le Point* - 07 mars 2018 - 1 page
- Document 9 :** « 40 villes françaises ont déjà adopté le paiement du stationnement par mobile » - *PayByPhone* - novembre 2018 - 2 pages
- Document 10 :** « L'entreprise gestionnaire du service public face aux métamorphoses du stationnement » - Catherine Barraquand Legrand - *Le Moniteur* - 27 octobre 2016 - 4 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Premier bilan positif de la réforme du stationnement payant

Depuis le 1^{er} janvier 2018, les collectivités ont l'entière responsabilité de sa mise en œuvre. Avec, à la clé, un meilleur taux de paiement et de rotation des places.

La réforme du stationnement payant sur voirie, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018, et instaurée par la loi MAP-TAM (1), a entraîné deux modifications majeures. D'une part, la dépenalisation du non-paiement du stationnement : l'amende de 17 euros a disparu et elle a été remplacée par une redevance payée par l'usager dès le stationnement ou forfaitairement après la fin de la durée de stationnement (dans ce second cas, l'usager s'acquitte d'un forfait de post-stationnement – FPS – dont le montant variera d'une commune à l'autre). D'autre part, la décentralisation de la gestion du stationnement. Les communes gèrent désormais, en plus du zonage et de la tarification (dont elles avaient déjà la responsabilité), le recouvrement immédiat ou différé, le contrôle et le contentieux.

Si les débuts ont pu sembler chaotiques, six mois après, les premiers résultats montrent que les objectifs de la réforme commencent à être atteints : une meilleure rotation des

Moins de 4 % de recours sur les forfaits post-stationnement ont été recensés en juillet 2018

véhicules (et donc du partage de l'espace public), et une augmentation du taux de paiement spontané par les usagers. En juillet 2018, 544 villes avaient mis en place la réforme, selon les chiffres communiqués par la Fédération nationale des métiers du stationnement

(FNMS) (2). Si les métropoles et les grandes villes sont entrées dès janvier dernier dans le dispositif, les autres communes, notamment touristiques, ont délibéré en ce sens avant l'été. Le retour au stationnement en zone bleue (gratuit dans une limite de deux heures) a été au final peu retenu (72 villes). La réforme a été l'occasion de repenser la politique de stationnement. Certaines communes ont choisi de revoir le zonage des emplacements payants plutôt sur les centres et les quartiers de proximité. À Sceaux, dans les Hauts-de-Seine (20 000 habitants), Patrice Pattee, adjoint au maire en charge du stationnement

indique que « l'extension des zones de stationnement en mode payant a été limitée aux rues où il existe des tensions en matière de rotation dans le centre ou dans certaines zones résidentielles à proximité. Et ce, à la demande des résidents et commerçants ».

Tarification hétérogène

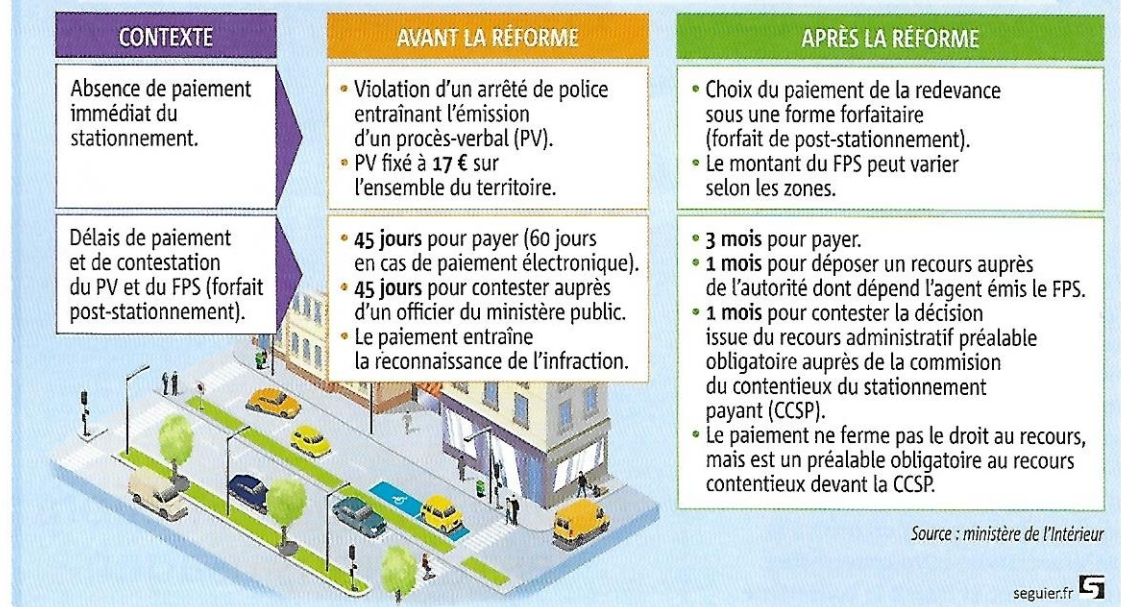
En revanche, à Cahors dans le Lot (20 000 habitants), Benjamin Delplanque, directeur des mobilités, précise que la ville a choisi de ne pas toucher aux zones préexistantes pour préserver l'attractivité commerciale. Dans l'hyper-centre de Cahors, après quatre mois d'exploitation, une période de gratuité de 30 minutes a été instaurée en avril dernier, en complément de la grille

tarifaire inchangée par rapport à l'avant-réforme. « Il ne faut pas s'interdire d'adapter la réforme mais aussi de communiquer régulièrement auprès des usagers pour mieux leur faire admettre les évolutions nécessaires », souligne Benjamin Delplanque.

S'agissant des tarifs de forfait post-stationnement (FPS), certaines villes n'ont pas hésité à mettre en place une tarification favorisant la rotation.

À Lyon, par exemple, le FPS journalier est fixé à 60 euros dans certains quartiers. Dans les villes moyennes, on s'approche davantage du montant de l'ancienne amende (17 euros), pour près de 60 % des communes, selon la FNMS. À Cahors, le choix a d'ailleurs été fait de conserver le

Dispositif du stationnement payant sur voirie avant et après la réforme de 2018



montant de 17 euros. À Sceaux, le FPS est de 30 euros mais le FPS « minoré » en cas de paiement dans les 72 heures descend à 20 euros. Une mesure visant à rendre plus « acceptable » le non-paiement et pour laquelle nombre de villes ont opté.

Arzon, dans le Morbihan (2 000 habitants),

a choisi d'instaurer le stationnement payant uniquement pour juillet et août, avec un FPS à 35 euros. Teddy Vauvert, responsable du stationnement de la ville, précise que le choix d'un tarif « dissuasif » a été décidé pour faciliter le report modal avec un système de navette vers un parking gratuit à l'entrée de la ville.

Renforcement du contrôle

Enfin, afin de faciliter l'appropriation de la réforme et surtout les nouveaux barèmes par les usagers, les villes ont développé des formules d'abonnement pour les résidents ou ciblé certains usagers. À Sceaux, la ville a choisi de mettre en place un abonnement spécifique pour les professions médicales (médecins, infirmiers). Pour les personnes à mobilité réduite et titulaires de la carte, le stationnement demeure gratuit sur les emplacements réservés, à l'échelle nationale. Le renforcement du contrôle est indispensable pour ancrer le nouveau dispositif. Si dans les grandes villes, on a vu se développer des véhicules équipés de système LAPI (lecture automatisée de plaque d'immatriculation), dans les villes moyennes, le choix a surtout été fait de renforcer le nombre d'agents de contrôle. À Cahors, ce sont désormais trois agents dédiés qui « assurent une présence bien plus visible auprès des usagers », précise Benja-

544

c'est le nombre de communes (sur les 800 concernées) qui ont instauré, en juillet 2018, le nouveau dispositif de stationnement payant.

(Source : FNMS)

min Delplanque. À la différence d'autres villes qui ont préféré la gestion en régie, la ville a choisi d'externaliser le contrôle ainsi que la gestion des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO) que l'usager doit effectuer auprès de la commune avant, le cas échéant, de saisir la

commission du contentieux du stationnement payant (CCSP), juridiction nouvelle située à Limoges.

Au plan national, après six mois de mise en œuvre, le contentieux ne semble pas plus élevé que celui constaté à l'époque des amendes pénales. La commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) a recensé, en juillet 2018, moins de 4 % de recours sur les FPS, indique la mission interministérielle de la décentralisation du stationnement (MIDS).

En matière de gestion technique et informatique, les collectivités devaient procéder à plusieurs ajustements : l'évolution obligatoire des horodateurs et l'équipement en logiciels de traitement de gestion des forfaits post-stationnement – principalement via l'Agence nationale de traitement automatisée des amendes (ANTAI) pour les titres exécutoires en cas de non-paiement du forfait post-stationnement – et des recours.

Adaptations techniques

Un travail qui a nécessité une coordination entre acteurs publics et privés. « Cette réforme est un "big bang", les systèmes informatiques doivent tous s'interfacer. De plus, les villes en ont souvent profité pour aller au-delà des adaptations légales en mettant en place des solutions de paiement par mobile », explique Jean-Laurent Dirx, président de la FNMS.



© Pierre Chabaud/MIDICOM

TROIS QUESTIONS À...

Stéphane Rouvé (1),

« TROUVER UNE SOLUTION POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE »

Quel état des lieux faites-vous à la suite de l'entrée en vigueur de la réforme ?

La montée en charge des collectivités a été progressive : 48 communes en janvier 2018 (métropoles et grandes villes), 313 en mai et 544 en juillet. Et le mouvement continue. Il y a donc un décalage dans la mise en œuvre. Certes, dans les premières semaines de la réforme, et c'était assez inévitable, on a pu parler de « couacs, de bugs ». Mais il faut rappeler qu'une expérimentation était impossible avant le 1^{er} janvier 2018, compte tenu du caractère « dépenalisant » de la réforme.

Peut-on déjà faire un premier bilan ?

C'est un bilan plutôt positif même s'il reste encore partiel et transitoire. Les collectivités appliquant la réforme ont plutôt bien « appréhendé » les textes, bien que complexes, ainsi que les objectifs. Compte tenu des niveaux de forfait de post-stationnement un peu plus

dissuasifs que l'ancienne amende, les premiers effets constatés sont, d'une part, une augmentation significative du paiement immédiat, et, d'autre part, un nombre de recours moins important que prévu.

Demeure-t-il des points de difficultés ?

Nous travaillons actuellement sur la problématique du stationnement des personnes à mobilité réduite (PMR). Le système actuel ne permet pas de différencier les véhicules dont les titulaires disposent d'une carte « PMR » des autres usagers, du fait de l'enregistrement à l'horodateur mais aussi des fraudes à la carte. Nous avons donc mis en place un groupe de travail avec l'Association des maires de France et des présidents d'intercommunalité (AMF) et la délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA) afin d'élaborer des recommandations aux collectivités.

(1) Délégué à la mission interministérielle de la décentralisation du stationnement (MIDS).

Au final, les premiers retours de terrain montrent que les objectifs sont bien appréhendés par les communes. À Cahors, Benjamin Delplanque indique que « la situation a déjà changé plutôt favorablement en ville, on trouve davantage de places ». Il souligne que « le renforcement du contrôle a suffi à générer de la rotation, un meilleur taux de respect de paiement immédiat et ce, sans diminution de la fréquentation du centre-ville »

À Sceaux, Patrice Pattee remarque que « les administrés ont majoritairement admis la nouvelle réglementation » tout en ajoutant, pragmatique, que « la réforme sera pleinement efficace lorsqu'il n'y aura plus de forfait post-stationnement ».

Florence MASSON

(1) Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles – MAPTAM (JO du 28 janvier 2014). (2) La Fédération nationale des métiers du stationnement regroupe les exploitants et prestataires privés de services du secteur. www.fnms.fr

EN SAVOIR + Notes, guides et recommandations pour les personnes à mobilité réduite : www.amf.asso.fr (réf. BW24135).

DOCUMENT 2

REPUBLIQUE FRANÇAISE
DEPARTEMENT DU RHONE



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

(Direction des Assemblées)

2017/3368

Institution d'une redevance de stationnement et fixation des tarifs des nouvelles grilles du stationnement payant sur voirie et des montants du forfait post stationnement

Direction Déplacements Urbains

Rapporteur : M. SECHERESSE Jean-Yves

SEANCE DU 23 OCTOBRE 2017

COMPTE RENDU AFFICHE LE : 26 OCTOBRE 2017

DATE DE CONVOCATION DU CONSEIL MUNICIPAL : 16 OCTOBRE 2017

NOMBRE DE CONSEILLERS MUNICIPAUX EN EXERCICE AU JOUR DE LA SEANCE : 73

RECU AU CONTRÔLE DE LEGALITE LE : 31 OCTOBRE 2017

DELIBERATION AFFICHEE LE 31 OCTOBRE 2017

2017/3368 - INSTITUTION D'UNE REDEVANCE DE STATIONNEMENT ET
FIXATION DES TARIFS DES NOUVELLES GRILLES DU
STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE ET DES MONTANTS DU
FORFAIT POST STATIONNEMENT (DIRECTION DÉPLACEMENTS
URBAINS)

Le Conseil Municipal,

Vu le rapport en date du 5 octobre 2017 par lequel M. le Maire expose ce qui suit :

Il s'agit de mettre en œuvre au 1^{er} janvier 2018 la dépénalisation et décentralisation du stationnement. Cette mesure issue de l'article 63 de la loi n° 2014-58 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, codifiée à l'article L 2333-87 du code général des collectivités territoriales, autorise l'organe délibérant compétent pour l'organisation du stationnement sur voirie à instituer des redevances (tarifs, forfaits post stationnement).

L'objectif de cette réforme est de donner davantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en œuvre un service public du stationnement incluant la définition de la stratégie en matière de tarification et une meilleure incitation au respect, afin d'apporter une réponse adaptée aux enjeux de la mobilité locale.

Aussi, dès le 1^{er} janvier 2018, un usager qui ne s'acquittera pas de la redevance de stationnement, ne commettra plus une infraction sanctionnée par une amende pénale, mais d'un forfait post stationnement (FPS). Ce forfait s'appliquera lorsque le montant correspondant à la totalité de la période de stationnement ne sera pas (ou insuffisamment) réglé dès le début du stationnement. Il ne pourra pas être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement payant autorisée, hors abonnements, selon les dispositions du barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur dans la zone considérée. Son montant est fixé par l'organe délibérant. La fixation du montant du FPS au niveau local permettra d'avoir une politique de stationnement adapté avec des tarifs différents selon les spécificités du territoire et en cohérence avec la politique de mobilité de l'agglomération.

En effet, même si les principes de cette politique sont connus, il est important de faire mieux respecter les règles qui doivent permettre une amélioration de la rotation des véhicules et le taux de respect du stationnement réglementé. Il est important de préciser, qu'actuellement, 75% des usagers horaires à Lyon ne respectent pas les règles en restant plus longtemps que la durée maximale prévue ou ne s'acquittent pas ou insuffisamment des droits de stationnement.

Comme l'ensemble des villes françaises, la Ville de Lyon devra mettre en œuvre cette loi. Mais, dans un souci de transition énergétique, il sera proposé une modulation de la tarification. Ainsi, les grilles tarifaires ou vignettes pourront être différents dans le cas d'un véhicule électrique, hybride rechargeable.

Le stationnement constitue une clé stratégique pour la mise en œuvre des politiques de mobilité et d'aménagement urbain. Il permet :

- un report modal de l'automobile vers les modes alternatifs ;
- un partage plus approprié de l'espace public.

Cette politique de stationnement s'organise dans une vision globale à l'échelle de la ville et de son agglomération. Une politique de stationnement doit également prendre en compte la diversité des usages et des usagers.

Depuis de nombreuses années, la Ville de Lyon mène une politique de stationnement incitative en cohérence avec les orientations de la politique de mobilité de la Métropole de Lyon, du plan des déplacements urbains (PDU) actuel de l'agglomération lyonnaise et des futures orientations de ce dernier, en cours de révision.

Les principaux objectifs de la politique de stationnement du futur PDU et de la Ville de Lyon visent à :

- sur le plan stratégique :
 - améliorer le respect et les conditions de stationnement de surface de courte durée en favorisant la rotation des véhicules sur les places et dissuader le stationnement des pendulaires domicile-travail en les incitant au report modal ou à l'usage des parkings publics ou privés sous-utilisés pour les longues durées (6 000 places libres chaque jours dans parkings) ;
 - accompagner la démotorisation du centre-ville en répondant aux besoins de stationnement des résidents en décourageant la multi-motorisation ;
 - réduire le trafic automobile en ville pour permettre une amélioration de la qualité de l'air (générateur de CO₂, NO_x, bruit) et permettre un meilleur partage de l'espace public (encombrement) ;
 - accompagner les différents usages.
- sur le plan opérationnel :
 - accompagner le développement de zones réglementées sur voirie, réduire le stationnement autour des parkings de stationnement et affecter des espaces à l'autopartage, le rechargement des véhicules électriques, livraisons... ;
 - mettre en place des réglementations adaptées pour les différents usagers ;
 - simplifier les modalités du stationnement payant (déploiement du paiement par mobile) et améliorer la qualité du service Il s'agit de la possibilité offerte à tous les usagers et non plus seulement les professionnels de pouvoir utiliser une solution de paiement dématérialisé par mobile, internet et serveur vocal.

Cette solution va offrir des nouveaux services, comme la possibilité de prolonger son stationnement sans avoir à se déplacer à l'horodateur, de s'acquitter de la redevance de stationnement à la minute et de pouvoir stopper son stationnement, ainsi adapter son coût à son besoin ;

- renforcer la surveillance et le contrôle du stationnement ;
- optimiser les différents modes de gestion de la collectivité.

Cette ambitieuse politique de stationnement sur voirie nécessite des adaptations des mesures existantes.

C'est ainsi qu'il vous sera proposé différentes délibérations au sujet de la politique de stationnement.

L'objet de la présente délibération est l'institution d'une redevance de stationnement et la fixation des tarifs des nouvelles grilles tarifaires du stationnement payant sur voirie et des montants du forfait post stationnement.

Le dispositif actuel

A Lyon l'offre de stationnement payant sur voirie est d'environ 38 600 places.

Cette offre se répartit entre 3 grilles tarifs sur trois zones de stationnement payant. Les principes généraux appliqués actuellement à ces zones tarifaires sont les suivants :

- progressivité des tarifs applicables sur les zones afin de favoriser la rotation des véhicules ;
- gratuité en août, sur les emplacements de la zone où s'appliquent les tarifs TEMPO.

A) Tarif PRESTO (courte durée)

Ce tarif s'applique sur une zone représentant actuellement environ 7 600 places en hyper centre, le long des axes lourds de transports et dans les centralités. Les principes d'application sont les suivants :

- 1 € jusqu'à 30 minutes ;
- 10 centimes par tranche de 5 minutes jusqu'à 35 minutes ;
- 10 centimes par tranche de 3 minutes jusqu'à 1h00 ;
- 10 centimes la minute supplémentaire après 1h00 jusqu'à 1h30 ;
- paiement minimum : 1 €, maximum : 5 € ;
- durée maximale : 1h30 ;
- horaires : 9h00 à 19h00 ;
- payant en août.

B) Tarif TEMPO (moyenne durée)

Ce tarif s'applique sur une zone représentant actuellement environ 31 000 places. Les principes d'application sont les suivants :

- 0,5 € jusqu'à 30 minutes ;
- 10 centimes par tranche de 4 minutes jusqu'à 2h46 ;
- 10 centimes la dernière tranche de 14 minutes (jusqu'à 3h00) ;
- paiement minimum : 0,5 €, maximum : 4 € ;
- durée maximale : 3h00 ;
- horaires : 9h00 à 19h00 ;
- gratuit en août.

C) Tarif Nocturne

Ce tarif s'applique sur une zone représentant 100 places. La zone nocturne permet

d'offrir des capacités de stationnement pour absorber la demande ponctuelle des résidents et permet de gérer partiellement le stationnement noctambule. Le forfait nocturne est de 3 €.

Le nouveau dispositif

Conformément aux dispositions de l'article L 2333-87 du CGCT, il vous est proposé d'instituer une redevance de stationnement selon les grilles tarifaires suivantes et de fixer le montant du FPS par zone en cohérence avec le PDU de l'agglomération et les futures orientations de ce dernier, en cours de révision, et de la politique de mobilité. Le domaine public concerné relevant d'une autre collectivité, l'avis de cette dernière – la Métropole de Lyon – a été requis.

La Ville de Lyon s'inscrit dans une politique de stationnement rotative, de report vers les parkings en ouvrages qui deviennent plus avantageux et vers les modes alternatifs, ceci dans le cadre d'une politique globale de mobilité. Elle souhaite également simplifier les modalités du stationnement et avoir une lisibilité de compréhension pour l'utilisateur de ce nouveau dispositif.

Il est proposé de mettre en place un seul forfait post stationnement FPS par zone pour une durée de 10 heures de stationnement (équivalent à une journée de stationnement). Celui-ci remplacera, au 1^{er} janvier 2018, l'amende de 1^{ère} catégorie à 17 euros :

- 60 euros en zone PRESTO ;
- 35 euros en zone TEMPO.

Le montant du FPS fixé par la Ville de Lyon a pour objectif d'être incitatif au respect des mesures de la politique de stationnement et s'inscrire dans une cohérence avec la politique de mobilité locale évoquée.

Aussi, le montant du FPS de la grille tarifaire de la zone PRESTO qui s'inscrit dans la politique de mobilité de l'agglomération sera en cohérence avec le montant de l'amende du SYTRAL pour les personnes qui ne payent pas le transport en commun (60 euros).

De même, le montant du FPS de la zone de la grille tarifaire de la TEMPO sera en cohérence avec l'amende de 2^e catégorie pour le stationnement gênant (aire de livraisons) - (35 euros).

Il est appliqué aux usagers qui ne se seront pas acquittés ou que partiellement du montant de la redevance de stationnement. Son montant est fixé par l'organe délibérant ayant la compétence dans le domaine du stationnement.

Le montant du FPS ne pouvant être réglementairement supérieur au montant correspondant à la durée maximale de stationnement autorisée, son montant sera donc égal à 10 heures de stationnement par grille.

Le principe des nouvelles grilles tarifaires pour les zones PRESTO et TEMPO a pour objectif de permettre la rotation et le report dans les parkings et vers les modes alternatifs tout en donnant la possibilité de stationner jusqu'à 10 heures dans chaque zone.

En dépit de ces modifications portant sur l'institution d'une redevance de stationnement et des FPS qui entreront en vigueur au 1^{er} janvier 2018, les tarifs jusqu'à 1h30 en ZONE PRESTO et jusqu'à 3h00 en zone TEMPO n'évolueront pas. Aussi, un usager visiteur qui paye actuellement son stationnement ne verra pas son stationnement augmenté pour les mêmes

durées.

Il est à préciser que les tarifs des grilles tarifaires de la zone PRESTO jusqu'à 1h30 et TEMPO jusqu'à 3h00 n'ont pas été modifiés depuis 2009.

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la demande d'avis à la Métropole de Lyon, en tant que propriétaire du domaine public (article L 2333-87 du CGCT, dans sa version à paraître au 1^{er} janvier 2018) ;

Vu la délibération n° 2009/2044 du 14 décembre 2009 ;

Vu l'avis du Conseil des 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 7^e, 8^e et 9^e arrondissements ;

Où l'avis de la commission urbanisme - logement - cadre de vie - environnement - politique de la ville - déplacements - sécurité - voirie ;

DELIBERE

1. La délibération n° 2009/2044 du 14 décembre 2009 est abrogée.

2. Une redevance de stationnement et des FPS sont institués selon les nouvelles grilles tarifaires PRESTO et TEMPO établies comme suit :

Les grilles tarifaires entre les horodateurs et le paiement dématérialisé sont identiques mais avec des « tranches différentes ».

Presto horodateur	Presto paiement dématérialisé
1 € jusqu'à 30 min	1 € jusqu'à 30 min
30 centimes pour 10 minutes jusqu'à 50 minutes	3 centimes par minute jusqu'à 50 minutes
20 centimes pour 5 minutes jusqu'à 60 minutes	4 centimes par minute jusqu'à 60 minutes
0,5 € pour 5 minutes jusqu'à 1h30	10 centimes par minute jusqu'à 1h30
1 € pour 5 minutes jusqu'à 3h00	20 centimes par minutes jusqu'à 3 heures
0,5 € pour 5 minutes jusqu'à 8h00	10 centimes par minute jusqu'à 8h00
0,5 € pour 10 minutes jusqu'à 9h50	5 centimes par minutes jusqu'à 9h59
1,5 € pour 10 minutes jusqu'à 10h00	1,05 euro par minute jusqu'à 10h00
Paie ment minimum 1,00 €, maximum 60 €	Paie ment minimum 1,00 €, maximum 60 €
Durée minimale 30 minutes - durée maximale 10h00	Durée minimale 30 minutes - durée maximale 10h00
Stationnement payant de 9h à 19h	Stationnement payant de 9h à 19h
Stationnement gratuit les dimanches, jours fériés et au mois d'août uniquement pour les résidents.	Stationnement gratuit les dimanches, jours fériés et au mois d'août uniquement pour les résidents.

Tempo horodateur	Tempo paiement dématérialisé
50 centimes jusqu'à 30 min	50 centimes jusqu'à 30 min
10 centimes pour 10 minutes jusqu'à 40 minutes	1 centime par minute jusqu'à 40 minutes
30 centimes pour 10 minutes jusqu'à 60 minutes	3 centimes par minute jusqu'à 60 minutes
10 centimes pour 5 minutes jusqu'à 1h20	2 centimes par minute jusqu'à 1h20
20 centimes pour 5 minutes jusqu'à 1h40	4 centimes par minute jusqu'à 1h40
10 centimes pour 5 minutes jusqu'à 2h20	2 centime par minute jusqu'à 2h20

30 centimes pour 10 minutes jusqu'à 2h30	3 centimes par minute jusqu'à 2h30
Tempo horodateur	Tempo paiement dématérialisé
10 centimes pour 5 minutes jusqu'à 2h50	2 centimes par minute jusqu'à 2h50
10 centimes pour 10 minutes jusqu'à 3h00	1 centime par minute jusqu'à 3h00
1 euro pour 5 minutes jusqu'à 4h00	20 centimes par minute jusqu'à 4h
0,5 € pour 10 minutes jusqu'à 9h50	5 centimes par minute jusqu'à 9h59
1,5 € pour 10 minutes jusqu'à 10h00	1,05 euro par minute jusqu'à 10h00
Paielement minimum 0,50 €, maximum 35 €	Paielement minimum 0,50 €, maximum 35 €
durée minimale 30 minutes - durée maximale 10h00	durée minimale 30 minutes - durée maximale 10h00
Stationnement payant de 9h à 19h	Stationnement payant de 9h à 19h
Stationnement gratuit les dimanches, jours fériés et au mois d'août	Stationnement gratuit les dimanches, jours fériés et au mois d'août

3. Les montants des forfaits post stationnement (FPS) établis, comme suit, sont approuvés :

- PRESTO : le montant du forfait post stationnement est fixé à 60 euros ;
- TEMPO : le montant du forfait post stationnement est fixé à 35 euros.

Ce montant de FPS, pour chaque zone, s'applique pour tous les usagers y compris les ayants droits bénéficiaires de tarifs spécifiques (résident, pro, tarifs environnementaux), n'ayant pas payé ou que partiellement la redevance de stationnement réglementé.

4. Le forfait de redevance de la zone nocturne est fixé à 3 euros.

5. Ces dispositions sont applicables au 1^{er} janvier 2018.

6. La recette du paiement immédiat de la redevance du stationnement en résultant sera inscrite au budget, au programme GESTAT, opération STATVOIR, article 7337, fonction 112, sur la ligne de crédit 42109.

7. La recette de la redevance du forfait post stationnement en résultant sera inscrite au budget, au programme POLAPSE, opération GESTION FPS, article 7337, fonction 112.

(Et ont signé les membres présents)
Pour extrait conforme,
Pour le Maire, l'Adjoint délégué,

Jean-Yves SECHERESSE

STATIONNEMENT

Stationnement payant : à vos marques, prêts... décentralisez !

Auteur associé | A la une | Publié le 18/04/2017 | Mis à jour le 09/01/2018

La route fut longue mais le bout du tunnel est là ! La dépénalisation du stationnement payant, véritable « révolution », constitue une formidable opportunité pour optimiser sa politique de mobilité. Fini le PV pour stationnement impayé et bienvenue à la redevance d'occupation du domaine public. Vous pilotez les politiques de stationnement et de mobilité ? Appropriiez-vous ces changements juridiques, opérationnels et financiers et soyez les acteurs privilégiés de cette décentralisation du stationnement.



Par Nicolas Andreotti, directeur de la police municipale et de la tranquillité publique, ville de Bordeaux

Ce que vous devez savoir

La réglementation actuelle du stationnement payant est liée à l'exercice d'un pouvoir de police. Le non-paiement est une infraction pénale dont l'amende s'élève à 17 euros sur l'ensemble du territoire national.

À compter du 1^{er} janvier 2018, le stationnement d'un véhicule en voirie fera l'objet d'une redevance d'occupation du domaine public fixée librement par chaque assemblée délibérante en fonction des contingences locales, notamment de la pression automobile.

L'utilisateur devra s'acquitter de cette redevance par un paiement immédiat au début et pour la totalité de la durée souhaitée de son stationnement ou par un paiement différé via un forfait post-stationnement (FPS) dressé par un agent de contrôle. Tous les autres types de stationnement (gênants, dangereux, etc.) ne sont pas concernés par cette réforme et continueront d'être traités par la chaîne pénale classique.

Nouvelles règles de contestation

Aujourd'hui, un automobiliste verbalisé s'adresse à l'officier du ministère public pour contester, sans l'acquitter, un avis de contravention. Demain, pour s'opposer au FPS, il adressera sous un mois maximum, un recours administratif préalable obligatoire (Rapo) à l'autorité qui aura dressé cette redevance.

En cas de rejet, il disposera de trois mois, à compter de la date de notification du FPS, pour s'acquitter de son paiement et pour éventuellement introduire, sous un mois maximum après la date de rejet de son Rapo, un nouveau recours devant la Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP).

Cette juridiction administrative spécialisée implantée à Limoges aura vocation à traiter l’ensemble des recours formés à l’encontre des FPS sur le territoire national. Elle sera également compétente pour le contentieux des titres exécutoires émis en cas de non-paiement de l’avis dans le délai de trois mois.

Missions associées aux personnes habilitées aux contrôles			
	Contrôle des infractions pénales		Contrôle du paiement de la redevance de stationnement
	Stationnement réglementé, interdit, gênant, très gênant ou abusif	Stationnement dangereux	Défaut ou insuffisance de paiement
Agent de surveillance de la voie publique	X		X
Agent assermenté d'un tiers contractant			X
Policier municipal	X	X	X
Policier national – Gendarme	X	X	

Des changements incontournables, et d’autres optionnels



Horodateur permettant le paiement immédiat et/ou le FPS.

La réforme ouvre la possibilité de confier à un tiers contractant la surveillance des zones de stationnement payant, soit sous la forme d’un marché à prestation de service, soit sous la forme d’une délégation de service public. Dans ce cas, les agents appartenant à la société privée devront être assermentés pour cette tâche et ne pourront relever les infractions relatives au stationnement gênant et dangereux.

Vous devez également maîtriser les évolutions obligatoires introduites par la réforme et ne pas les confondre avec celles qui sont optionnelles. En effet, la pose d’un clavier alphanumérique sur les horodateurs par exemple n’est en aucun cas obligatoire même s’il peut permettre de simplifier la gestion du contrôle, du FPS et du Rapo.

À noter qu'aucune évolution ne concerne la matérialisation des places et la signalétique aérienne. Les moyens de paiement du FPS sont également laissés à la discrétion des collectivités locales (horodateurs, téléphones mobiles, internet, guichet, etc.). Les obligations légales à faire figurer sur l'équipement de paiement (horodateur ou solution d'acquiescement par téléphone) consistent à informer l'automobiliste, comme aujourd'hui, du barème tarifaire et, nouveauté, du montant du FPS voire du FPS minoré.

Par ailleurs, l'heure de début de stationnement devra obligatoirement figurer sur le ticket horodateur afin de permettre le calcul du FPS en cas d'insuffisance de paiement. Programmez dès maintenant ce changement de plastra et cette évolution technique en lien avec votre fournisseur d'horodateurs car de très nombreuses villes devraient solliciter ces adaptations dans un délai très court. Reportez-vous au chapitre 3.2 et à l'annexe III du guide de recommandations Cerema ^[1] ⁽¹⁾ ^[2] pour les nouveaux éléments à faire figurer sur le FPS.

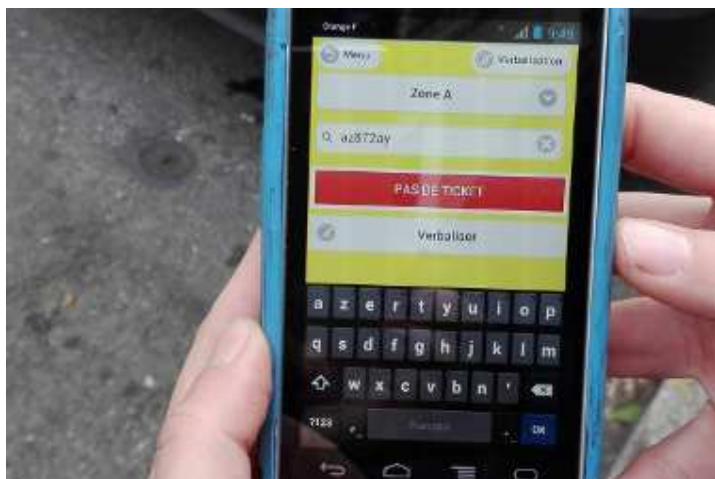
Pour la notification de ce forfait, deux possibilités s'offrent aux collectivités. Vous pouvez choisir de déposer l'avis de paiement sur le véhicule grâce au « bon vieux » carnet à souches à remplir manuellement ou opter pour un dispositif électronique, type PDA ^[3], muni d'une imprimante portable. Vous pouvez également décider de notifier l'avis de paiement par voie postale par l'intermédiaire de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) ⁽²⁾ ^[4]. Dans ce dernier cas, même si aucune prescription juridique ne l'impose, vous seriez bien avisé de déposer un avis d'information sur le véhicule comme beaucoup de villes le pratiquent actuellement avec le PV électronique.

Si votre collectivité émet au moins plusieurs milliers de FPS par an, il vous sera difficile d'assurer un traitement et un suivi efficaces sans conventionner avec l'ANTAI. N'oubliez pas en outre de solliciter votre fournisseur si vous verbalisez par PV électronique pour mettre à jour votre logiciel actuel. Vous devez également préparer rapidement la mise en place d'un outil de gestion des Rapo permettant l'accès aux FPS, la saisie d'éventuels FPS rectificatifs et une base de données des pièces utilisées et des décisions réservées à chaque dossier.

Attention notamment pour les communes qui traiteront le Rapo en régie : la gestion de ce recours sera très sensible politiquement. Pour celles qui externalisent cette prestation, elles doivent être particulièrement exigeantes avec le tiers contractant. Enfin, vous pouvez consulter le guide des recommandations du Cerema (chapitres 7.4 et 7.5) pour connaître les échanges de données avec les organismes de l'État (ANTAI, CCSP, DGFIP) qui doivent être conservés trois ans.

Politique tarifaire dissuasive et répartition locale du produit des FPS

FPS lisible et rationnel



Terminal de contrôle du futur FPS.

Tenez compte du plan de déplacement urbain, de la pression automobile, du développement des transports en commun, du maillage des parkings en ouvrage ou en enclos, des solutions d'autopartage ou de véhicules en libre-service proposées, de votre plan vélos... en clair, de votre stratégie de mobilité, pour fixer le barème tarifaire et le montant de votre ou de vos FPS. Ces derniers pourront donc varier fortement d'une commune à l'autre.

Cette mesure constitue le véritable acte décentralisateur de la réforme. Sur le territoire d'une commune, le montant du FPS pourra varier en fonction des zones de stationnement (résidentielle, commerciale, de loisirs, à proximité de gares, aéroports...) et tiendra compte des coûts nécessaires à la collecte du produit de la redevance (contrôle, recouvrement, pollution induite...).

Le FPS pourra varier en fonction de la surface du véhicule, de son impact sur la pollution, de la qualité de l'usager (résident, professionnel, visiteur...). Un conseil toutefois, ne multipliez pas le nombre de FPS sur un même territoire car votre politique tarifaire deviendrait vite illisible.

Par ailleurs, des barèmes tarifaires en voirie par périodes de 15 minutes permettent des comparaisons aisées avec la tarification au quart d'heure désormais obligatoire dans les parkings en ouvrage depuis la dernière loi Hamon. Le montant du FPS est plafonné par le coût de la durée maximale de stationnement autorisée.

Cet encadrement juridique oblige donc la très grande majorité des communes à revoir leur barème tarifaire de paiement immédiat afin de le rendre dissuasif. En effet, une commune qui limite actuellement son stationnement à 2 heures et dont le tarif horaire s'élève à 2 euros ne pourrait fixer son FPS, sans changer sa grille tarifaire, au-delà de 4 euros ! Vous devez tout d'abord arrêter cette durée maximale (de 2 heures à 10 heures selon les communes) acceptable par rapport notamment aux prescriptions du PDU ^[5]. Puis vous fixerez le montant du ou des FPS en fonction entre autres de la « rareté » de l'espace public. Pour inciter au respect de la réglementation et favoriser le stationnement de courte durée en surface afin d'encourager fortement les automobilistes à se diriger vers les parkings en ouvrage, la dernière période de la grille tarifaire sera fortement dissuasive.

Dans l'exemple précédent, on imagine que la commune pourra créer 1 heure de stationnement supplémentaire dont le coût serait fortement renchéri (20 à 30 euros). Attention toutefois à ne pas fixer un montant de FPS trop élevé par rapport aux contingences locales et aux coûts nécessaires à la collecte. En effet, ce FPS pourrait être requalifié en sanction administrative qui mettrait en péril toute la politique tarifaire arrêtée par l'assemblée délibérante.

Le stationnement gênant reste puni d'une amende de 35 euros, cette somme peut représenter pour beaucoup de collectivités un plafond à ne pas dépasser pour son FPS. Si la définition des zones soumises à stationnement payant résulte bien d'un arrêté municipal pris au titre du pouvoir de police du maire, le barème tarifaire reste la compétence de l'assemblée délibérante. Préparez une délibération qui sera soumise à votre conseil généralement municipal avant la fin 2017.

Recettes mieux réparties et clairement fléchées



Complémentarité des stationnements de voirie et d'ouvrage.

De nouveaux flux financiers verront le jour entre les communes et l'EPCI. Les recettes horodateurs et dématérialisées (pour les villes qui proposent le paiement par mobile) continueront d'être perçues par les communes et seront affectées au budget général de la collectivité à l'exception de celles qui ont transféré dans le cadre de la loi Maptam leur pouvoir de police de stationnement au président de l'EPCI. Une partie (53 %) du produit des PV relatifs à la circulation et au stationnement (CAS amendes ⁽³⁾ ^[6]) est perçue actuellement par les métropoles et communautés urbaines ou par les communes non intégrées à ce type d'EPCI (via le département pour les villes de moins de 10 000 habitants). Ces recettes doivent être affectées au financement d'opérations visant à améliorer les transports en commun et la circulation routière.

À compter du 1^{er} janvier prochain, la collectivité qui a institué la redevance (généralement la commune) percevra le produit des FPS qu'elle reversera à l'autorité organisatrice de la mobilité (souvent l'EPCI), déduction faite toutefois des coûts relatifs à la mise en œuvre de ces forfaits. L'EPCI fléchera ces recettes aux mêmes opérations qu'aujourd'hui mais aussi désormais à celles visant le développement de l'autopartage, du covoiturage et de la location de vélos...

À noter que l'article 78 de la loi n° 2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificative pour 2016 définit les règles particulières de reversement pour l'Ile-de-France et les communes de moins de 10 000 habitants dont les éventuelles pertes de recettes seront compensées par l'État. Vous pourrez à coup sûr déduire les frais suivants avant reversement du produit des FPS : collecte du paiement de ces forfaits, équipement et système d'information pour l'émission des FPS, traitement du Rapo, traitement du recours devant la CCSP, frais d'émission de chaque FPS par l'ANTAI (1,49 euro) pour les communes qui auront décidé de conventionner avec cette agence. Vous pourriez, après négociation avec l'EPCI, déduire également les études préalables à la mise en œuvre de la réforme, les actions de concertation, de communication et d'évaluation, l'installation, l'adaptation, la maintenance d'horodateurs s'ils permettent le paiement du FPS, la surveillance des zones payantes en cas d'externalisation à un tiers de cette prestation.

Il est primordial de retenir que la loi encourage fortement le dialogue et l'accord local laissant ainsi toute latitude aux collectivités territoriales de régler entre elles la répartition des recettes du FPS. Engagez donc les discussions et sollicitez rapidement les arbitrages politiques.

Sachez que les métropoles et communautés urbaines devront chaque année délibérer sur la répartition de ces recettes et pourront décider d'en reverser une partie à la commune pour financer le coût de la gestion de son stationnement. Là où actuellement ces EPCI ^[7] perçoivent la totalité de la part du produit des amendes reversée par l'Etat, une autre répartition pourra être envisagée localement. Les communes qui sont membres d'un autre type d'EPCI devront conventionner annuellement avec ce dernier pour définir la part des recettes qui leur sera reversée.

Surveillance cohérente et communication efficace

Contrôle cohérent des différents stationnements



Une signalisation/réglementation qui organise l'espace public.

La surveillance du stationnement payant sera réalisée obligatoirement par des agents assermentés municipaux ou appartenant à un tiers contractant. Pour éviter un report des véhicules sur du stationnement gênant qui ne serait pas correctement surveillé, il est primordial d'assurer une grande cohérence dans le contrôle, gage d'une parfaite coexistence de deux systèmes (pénal et dépénalisé).

Si vous décidez d'externaliser la surveillance du stationnement payant, faites correspondre dans le temps et l'espace les circuits de surveillance des agents du délégataire avec ceux de vos ASVP ou policiers municipaux. Vous réorienterez naturellement ces derniers vers le contrôle du stationnement gênant et/ou vers d'autres missions de salubrité publique ou de proximité.

Les délais incompressibles pour un marché à prestation (six à neuf mois) et pour une DSP ^[8] (neuf à douze mois) obligent les communes qui n'ont pas encore initié ce processus à maintenir leur surveillance du stationnement payant en régie au 1er janvier 2018. Une externalisation de cette prestation reste bien sûr possible après cette date.

Enfin, le nouveau cadre juridique prévoit que l'autorité chargée du contrôle et de l'établissement des FPS est obligatoirement celle qui traite les Rapo. En confiant la surveillance de votre stationnement payant à un tiers contractant, vous missionnez donc de facto ce dernier pour le traitement des Rapo.

Une surveillance dimensionnée et cohérente des stationnements gênants et dangereux est essentielle pour la réussite, localement, de cette réforme trop souvent présentée comme « une usine à gaz » visant exclusivement à « renflouer » les caisses des collectivités territoriales.

Développez les communications interne/externe

Sensibilisez vos élus, les autres services de votre collectivité et les représentants du personnel, la réforme pouvant avoir des effets sur l'organisation des services et les missions des agents territoriaux. Initiez dès maintenant une communication « positive ». Les usagers doivent comprendre que cette dépenalisation vise à « sanctionner » exclusivement les fraudeurs et à financer plus efficacement votre politique de mobilité.

Les usagers, aujourd'hui déjà vertueux, ne seront pas impactés par cette réforme. Les tarifs préférentiels accordés à certaines catégories d'automobilistes (résidents, professionnels...) ne devraient pas être remis en cause. Il est souhaitable que chaque collectivité territoriale délibère à l'été 2017 sur le dispositif et notamment le nouveau barème tarifaire qu'elle souhaite proposer à ses usagers à compter du 1er janvier 2018.

Les six derniers mois avant l'entrée en vigueur de cette réforme seront essentiels pour sa réussite et la compréhension des usagers. L'ambition de la décentralisation du stationnement payant est bien d'offrir un service public de qualité à ses administrés. Mettez l'accent sur les avantages de cette réforme. Mobilisez les outils de communication et d'information de la collectivité et du prestataire si vous externalisez.

Actionnez la presse municipale, le site internet et les comptes de la collectivité sur les réseaux sociaux, les panneaux d'affichage, le recueil des actes administratifs, les médias locaux ainsi que l'accueil physique des usagers pour lesquels vous mettrez des flyers à disposition. Inscrivez surtout votre communication dans la durée, bien avant l'entrée en vigueur de cette réforme et plusieurs mois après.

Vous n'êtes pas prêt ?

Pas de panique, votre choix n'est pas irréversible. Vous pouvez modifier votre politique de stationnement après le 1^{er} janvier 2018. Quelques rares villes envisagent de revenir à la gratuité en voirie même si cette décision aura un impact sur les recettes et pourrait accroître temporairement les difficultés de mobilité. D'autres collectivités souhaitent remplacer les secteurs payants par des zones bleues. Outre les pertes de revenu prévisibles, ce dispositif permet d'assurer une rotation automobile efficace si le taux de surveillance est élevé. Enfin, certaines communes regroupent des places de stationnement payant de voirie en posant des barrières et bornes entrées/sorties. En effet, les parkings en enclos ne sont pas concernés par cette réforme. Dans tous les cas, profitez de cette décentralisation pour présenter votre politique globale de stationnement.

Les nouvelles règles des PV de stationnement en 2018 avec le FPS

Web Figaro

Par **Stéphanie Alexandre**

Modifié le 20/02/2018 à 17:00 Publié le 18/01/2018 à 09:28



En cas de stationnement irrégulier, les automobilistes en infraction doivent désormais s'acquitter d'un "Forfait post stationnement" (FPS), en remplacement de l'amende pénale de 17 €. Alors que l'ancienne contravention était fixée à cet unique tarif sur l'ensemble du territoire, le prix du FPS est dorénavant établi par les communes.

Les automobilistes qui se garent sur un emplacement payant sans être passé par l'horodateur doivent désormais régler un "Forfait post stationnement" (FPS). Cette nouvelle redevance remplace l'amende de 17 € jusqu'alors prévue en cas d'infraction aux règles du stationnement payant. À la différence de l'ancien PV, les tarifs des FPS sont désormais fixés au niveau local par les communes.

Autre nouveauté, en plus des agents publics assermentés (agents de surveillance de la voie publique, policiers municipaux), la surveillance du stationnement peut désormais être confiée à des prestataires extérieurs. Des sociétés privées constatent donc les FPS

Le prix des FPS varie selon les villes

Le prix du FPS varie d'un endroit à l'autre et parfois même au sein de la ville. Dans la grande majorité, les tarifs ont été revus à la hausse au 1er janvier 2018. À Paris, le coût du stationnement irrégulier dans la capitale (http://leparticulier.lefigaro.fr/jcms/p1_1622207/le-prix-des-pv-de-stationnement-va-tripler-a-paris-des-2018) est passé à 50 € en zone 1 (du 1er au 11e arrondissement) et à 35 € en zone 2 (arrondissements périphériques). L'amende est toutefois minorée à 35 € en zone 1 et à 24,50 € en zone 2 en cas de règlement dans les 72 heures. En dehors de la capitale, on peut citer, par exemple Bordeaux, dont le FPS est de 30 € en secteur vert et de 35 € en secteur rouge, Honfleur où il est de 30 € et Metz qui a adopté un forfait de 35 euros.

Lorsque le conducteur a payé la redevance, mais a dépassé la durée limite de son stationnement, il devient lui aussi redevable d'un FPS, duquel seront déduites les sommes préalablement réglées pour la durée du stationnement consommé.

Le montant du FPS peut-être notifié par apposition d'un avis de paiement sur le véhicule, par envoi postal au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation (http://leparticulier.lefigaro.fr/jcms/p1_1708294/les-prix-de-la-carte-grise-pour-2018) (carte grise) ou par courriel. Le forfait de post-stationnement doit être réglé dans les 3 mois. Dans le cas contraire, il fera l'objet d'une majoration.

Pour contester son amende, l'automobiliste doit, dans le mois suivant la date de notification de l'avis de paiement du FPS, faire un recours administratif préalable auprès de la commune qui a établi la contravention. Ce recours administratif préalable est obligatoire avant tout recours contentieux.

À défaut de réponse explicite au bout d'un mois ou si le recours préalable est rejeté, l'utilisateur peut alors saisir la commission du contentieux du stationnement payant située à Limoges (voir: Mode d'emploi pour contester un PV de stationnement à partir de 2018 (http://leparticulier.lefigaro.fr/jcms/p1_1702938/mode-d-emploi-pour-contester-un-pv-de-stationnement-a-partir-de-2018)).

Textes de lois et jurisprudence

Décret n° 2017-1523 du 03/11/2017 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, JO du 4 (http://leparticulier.lefigaro.fr/upload/docs/application/pdf/2017-11/decret_n_2017-1523_du_03112017_portant_diverses_dispositions_en_matiere_de_securite_routiere.pdf)

Décret n° 2017-1525 du 02/11/2017 modifiant les dispositions réglementaires du code général des collectivités territoriales relatives à la redevance de stationnement des véhicules sur voirie et à la commission du contentieux du stationnement payant, JO du 4 (http://leparticulier.lefigaro.fr/upload/docs/application/pdf/2017-11/decret_n_2017-1525_du_02112017_stationnement_payant.pdf)



Pour diffusion immédiate

Streeteo, entité du Groupe Indigo dédiée au contrôle du stationnement en voirie, choisit la solution LAPI AutoVu de Genetec à Paris et Metz

PARIS, le 5 décembre 2017 – [Genetec Inc.](#) (« Genetec »), un leader des solutions de sécurité et de sûreté publique à architecture ouverte, annonce que Streeteo, filiale du Groupe Indigo, leader mondial du stationnement et de la mobilité individuelle, a choisi de s'équiper du système de lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI) AutoVu de Security Center, la plate-forme de sécurité unifiée de Genetec. Cet outil permettra notamment d'optimiser la gestion du contrôle du stationnement payant en voirie de la Ville de Metz et de 94 000 places de la Ville de Paris.

A compter du 1^{er} janvier prochain, date d'entrée en vigueur de la loi MAPTAM dédiée à la dépenalisation du stationnement payant en voirie, le stationnement sur la voie publique sera en effet géré par les mairies et l'amende pénale qui sanctionnait jusqu'alors les infractions sera transformée en Forfait de Post-Stationnement (FPS) dont le montant sera déterminé par les municipalités. Choisi par les villes de Metz et de Paris pour assurer le contrôle du stationnement, Indigo s'est équipé des technologies LAPI de Genetec.

Concrètement, des véhicules équipés de systèmes [AutoVu^{MC}](#) de Genetec et de caméras LAPI sillonneront les rues pour scanner les plaques d'immatriculation des véhicules stationnés en voirie. Les données collectées seront ensuite transférées au système Q2C, partenaire technologique de Genetec, qui les comparera aux données de paiement du stationnement (informations collectées via les différents modes de paiement possibles, horodateurs, applications dédiées...). Ces données seront ensuite transmises en temps réel aux agents assermentés contrôlant le paiement du stationnement en voirie pour les orienter vers les véhicules potentiellement en infraction. Ces derniers constateront ou non l'infraction et, le cas échéant, émettront un Forfait de Post-Stationnement.

Metz, le dispositif de contrôle s'appuie sur un véhicule d'observation du stationnement équipé de 2 caméras LAPI; à Paris, il s'agit de 4 voitures électriques équipées de 4 caméras LAPI, 3 scooters électriques avec 2 caméras LAPI. Un kit de déploiement rapide pourra également être installé sur n'importe quel type de véhicule. D'ici 2 à 3 ans, le dispositif de contrôle à Paris pourrait se porter à 10 voitures et 10 scooters.

Le système AutoVu de Genetec est capable de scanner 20 plaques d'immatriculation à la seconde, ce qui permettra de contrôler entre 1 500 et 4 000 plaques d'immatriculation par heure.

Le système AutoVu de Genetec pourrait également, à terme, permettre aux villes dans lesquelles le dispositif est utilisé d'offrir de nouveaux services aux citoyens. Par exemple, sur la base du nombre de plaques scannées et de leur localisation, les conducteurs pourront à terme accéder à des données prédictives sur les taux d'occupation et trouver ainsi plus facilement une place pour se garer en voirie.

À propos de Genetec Inc.

Genetec développe des logiciels, matériels et services Cloud basés sur une architecture ouverte et destinés au secteur de la sécurité physique et publique. Son produit phare, Security Center, est une plateforme unifiée sur IP de vidéosurveillance, de contrôle d'accès et de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation (RAPI). Innovateur mondial depuis 1997, Genetec, dont le siège est à Montréal, au Canada, commercialise ses solutions auprès des entreprises et des organismes gouvernementaux via un réseau intégré de revendeurs, de partenaires de distribution certifiés, d'intégrateurs et de consultants au sein de plus de 80 pays. Fondée sur le principe de l'innovation, Genetec reste aux avant-postes des nouvelles technologies qui unifient les systèmes de sécurité physique sur IP. Pour plus d'informations concernant Genetec, visitez: www.genetec.com/fr

© 2017 Genetec. Genetec est une marque commerciale de Genetec Inc., déposée ou en instance de dépôt dans plusieurs pays. Les autres marques commerciales citées dans ce document appartiennent à leurs fabricants ou éditeurs respectifs.

À propos d'Indigo

Indigo est un Groupe français, leader mondial du stationnement et de la mobilité individuelle, qui emploie 19000 personnes dans 16 pays et plus de 750 villes. Il est le seul opérateur du secteur à être présent sur trois continents et sur tous les types de stationnement : voirie, parcs en ouvrages, parcs privés mutualisés. Indigo exploite plus de 5400 parkings dans le monde, avec plus de 2.2 millions de places de stationnement, et plus de 3000 km de voirie. Indigo accompagne les collectivités et les acteurs privés (hôpitaux, centres commerciaux, gares, aéroports...), et développe des offres de stationnement personnalisées pour les utilisateurs, tout en rendant la ville plus agréable et plus fluide. Dans un marché de la mobilité en plein essor, estimé à 100 Mds€ en 2025, Indigo est un acteur clé de la mobilité du futur. C'est dans cette volonté affirmée qu'INDIGO à travers sa filiale STREETEO s'est vu attribué de nombreuses voiries dépenalisées : Paris ; Strasbourg, Metz ; Nogent sur Marne, Cagnes sur Mer... INDIGO. Place au futur. www.parkindigo.com

Réforme du stationnement payant : les recommandations de la CNIL

14 novembre 2017

La réforme du stationnement payant conduit les collectivités concernées à recourir à de nouveaux services impliquant la mise en œuvre de traitements de données personnelles. Ces services peuvent notamment impliquer la collecte du numéro de plaque d'immatriculation des véhicules en stationnement ou la mise en place de téléservices. Dans ce contexte, il appartient aux collectivités de s'assurer de la conformité de leur projet aux règles posées par la loi « Informatique et Libertés ».

La réforme du stationnement payant est l'occasion pour les collectivités de développer de nouveaux dispositifs de gestion et de suivi du stationnement. Ainsi, certaines optent pour un système de **tickets électroniques**, en lieu et place des tickets papier traditionnellement délivrés par les horodateurs. Certaines collectivités proposent aux conducteurs une **application mobile**, qui leur permet de gérer le paiement de leur stationnement à distance. D'autres prévoient de mettre en place des **tarifs spéciaux** (abonnés, résidents, temps limité gratuit, tarifs professionnels, etc.), qui vont nécessiter l'utilisation de fichiers particuliers. Certains de ces nouveaux services mis en place par les collectivités nécessitent la collecte systématique des numéros de plaque d'immatriculation lors du paiement du stationnement.

En outre, certaines collectivités ont fait part de leur volonté de recourir à des **dispositifs de lecture automatisée de plaques d'immatriculation** (LAPI) pour renforcer leurs procédures de contrôle du paiement du stationnement sur voirie.

Enfin, certaines collectivités souhaitent pouvoir collecter et conserver une photographie des véhicules faisant l'objet d'une procédure de forfait de post-stationnement (FPS) à des fins probatoires dans l'éventualité d'une contestation.

Compte tenu de l'impact de ces dispositifs pour la vie privée des automobilistes, la CNIL entend rappeler le cadre rigoureux dans lequel ces dispositifs doivent s'inscrire, en recensant les points de vigilance que les collectivités et leurs prestataires doivent avoir à l'esprit dans la mise en œuvre de ces dispositifs. La CNIL adresse ici quelques recommandations destinées à accompagner au mieux ces acteurs dans la perspective de la réforme.

Les principes clés

Les collectivités doivent tenir compte des 5 principes clés fixés par la loi « Informatique et Libertés » lors de la mise en œuvre ou de l'évolution des traitements portant sur la gestion du stationnement payant :

- **Les données sont collectées pour un but bien déterminé et légitime** et ne peuvent être utilisées ultérieurement de façon incompatible avec cet objectif initial.
- Seules les **données strictement nécessaires à la réalisation de l'objectif poursuivi doivent être collectées**.
- Les données **ne doivent être conservées que le temps nécessaire à la réalisation de l'objectif** poursuivi.
- Le responsable de traitement doit prendre toutes les mesures utiles pour **garantir l'intégrité et la confidentialité des données**. Le sous-traitant doit présenter des garanties suffisantes pour assurer la mise en œuvre des mesures de sécurité et de confidentialité que le responsable de traitement doit prendre.
- **Les personnes concernées par les traitements doivent conserver la maîtrise des données qui les concernent**. Ainsi, la loi prévoit qu'elles doivent avoir été informées du traitement qui est fait de leurs données, ainsi que des droits d'accès, de rectification et d'opposition, pour motifs légitimes, qu'elles détiennent de la loi.

Le paiement du stationnement (horodateur, appli mobile)

Les données collectées lors du paiement du stationnement doivent **servir uniquement à mettre en œuvre les règles de tarification du stationnement** posées par la collectivité (suivi et contrôle du paiement, établissement du forfait de post-stationnement, gestion des contestations), à l'exclusion de toute autre fin.

Ces données doivent être adéquates au regard de l'objectif poursuivi. Ainsi, la CNIL reconnaît la pertinence de la collecte du numéro de plaque d'immatriculation du véhicule en stationnement dans l'hypothèse où la collectivité met en œuvre un système d'horodateurs avec des tickets électroniques, une application mobile ou encore un dispositif de pré-contrôle du paiement du stationnement par LAPI.

Quelles spécificités pour les applications mobiles ?

- La collecte de données depuis le terminal de l'utilisateur (sa géolocalisation, par exemple) nécessite le consentement de l'utilisateur. Ce consentement doit être spécifique et ne peut pas s'appuyer uniquement sur l'acceptation par l'utilisateur des CGU de l'application. Si l'application utilise la géolocalisation pour plusieurs finalités, il n'est pas non plus possible de s'appuyer uniquement sur les API du système d'exploitation mobile.
- L'application peut proposer à l'utilisateur de garder une trace de ses tickets de stationnement, mais ceux-ci doivent être conservés en local dans l'application et non sur un serveur de la collectivité ou de son prestataire.
- Les applications mobiles permettant de payer le stationnement ou de s'acquitter d'un FPS sont des téléservices, et doivent à ce titre être conformes au [référentiel général de sécurité](#). En cas de recours à un prestataire celui-ci doit apporter des garanties spécifiques en matière de sécurité.

S'agissant de **la durée de conservation** des données collectées lors du paiement du stationnement (redevance), il convient de distinguer deux hypothèses :

- soit le véhicule **ne fait pas l'objet d'un FPS** pendant la période durant laquelle la redevance peut être déduite du FPS, auquel cas les données relatives à la redevance doivent être supprimées de la base de stockage des tickets **immédiatement à l'issue de cette période**. En effet, passée la période pendant laquelle la redevance peut être déduite du montant du FPS, les données afférentes à cette redevance ne présentent plus d'utilité pour la collectivité.
- soit le véhicule a **fait l'objet d'un FPS pendant la période pendant laquelle la redevance peut être déduite du FPS**, auquel cas il convient de conserver les données relatives à la redevance tant que les délais **de contestations du FPS courent**.

La lecture automatisée des plaques d'immatriculation

Les données collectées par les dispositifs de LAPI **ne peuvent servir qu'à réaliser des pré-contrôles** du paiement du stationnement en vue de faciliter le travail des agents de contrôle.

Attention : l'article 10 de la loi « Informatique et Libertés » interdit la prise de décision produisant des effets juridiques sur le seul fondement d'un traitement automatisé. Dès lors, **les collectivités ne sauraient en aucun cas recourir à un quelconque dispositif de contrôle du paiement du stationnement automatisé de bout en bout**. Le constat de l'absence ou l'insuffisance de paiement et l'initiation de la procédure de FPS doivent être réalisés par un agent de contrôle.

Le constat de l'irrégularité du stationnement d'un véhicule doit se faire en temps réel. Sauf justification particulière, l'agent ne doit pas utiliser les informations collectées par le dispositif de LAPI pour constater l'irrégularité et établir le FPS *a posteriori*.

S'agissant de la possibilité de réaliser ce constat et d'établir le FPS à distance, la Commission constate l'impossibilité de mettre en œuvre cette pratique au regard notamment des difficultés qu'elle poserait pour les personnes bénéficiant de la gratuité du stationnement en raison de leur handicap. En effet, il n'est pas possible de réaliser à distance le contrôle de la détention d'une carte européenne de stationnement. Un tel contrôle nécessite que l'agent se rende sur place.

Il est impératif que les dispositifs de LAPI **ne collectent que les numéros de plaque d'immatriculation ainsi que l'horodatage et la géolocalisation du véhicule**. Il conviendra à cet égard de limiter le champ de la prise de vue à la seule plaque d'immatriculation, à l'exclusion, par exemple, de tout autre élément situé sur la voie publique à proximité du véhicule ou dans l'habitacle de ce dernier.

S'agissant de **la durée de conservation** des données collectées par les dispositifs de LAPI, la collectivité doit prévoir la suppression de la base de l'immatriculation des véhicules dont le stationnement a fait l'objet d'un paiement **dès qu'un rapprochement avec le serveur de tickets a permis de constater que le véhicule est en règle**. Lorsqu'il s'avère, après rapprochement, qu'il y a **absence ou insuffisance de paiement**, l'immatriculation des véhicules suspectés de ne pas être en règle devra être supprimée **une fois que le**

constat par l'agent de contrôle est réalisé et que la procédure de FPS est, le cas échéant, initiée. En effet, une fois que la procédure de FPS est initiée, les données collectées par le dispositif de LAPI ne sont plus utiles pour la collectivité.

Les données collectées dans le cadre de ces dispositifs (horodateur, système de LAPI) peuvent être réutilisées, de manière anonymisée le cas échéant, à des fins statistiques par l'observatoire du stationnement lorsque la collectivité décide de le mettre en place, dans des conditions appropriées à cet usage.

La conservation d'une photographie du véhicule

La sécurité des données traitées

Certains services mis en œuvre par les collectivités conduisent à une collecte quasi-systématique du numéro de plaque d'immatriculation des véhicules en stationnement. Celui-ci est associé à des données de géolocalisation et à un horodatage, conduisant la collectivité à disposer d'un recensement de l'ensemble des véhicules ayant payé le stationnement sur son territoire à un instant T. Un tel traitement présente des risques importants pour la vie privée des personnes fournissant leurs numéros de plaque et doit donc bénéficier de mesures techniques et organisationnelles de nature à assurer au haut niveau de sécurité de l'ensemble des données traitées.

Ces mesures doivent notamment inclure des mécanismes d'authentification fiables des personnes habilitées à accéder aux données, une gestion stricte des habilitations, des contrôles d'intégrité des données et un encadrement contractuel précis des opérations confiées à des sous-traitants, incluant la fixation d'objectifs de sécurité.

Lorsque les services mis en place par les collectivités nécessiteront un stockage centralisé des numéros de plaque collectés pour la gestion du paiement du stationnement, la Commission recommande que des mesures cryptographiques soient mises en place afin de ne pas conserver ces numéros en clair dans les bases de données des collectivités et de leurs prestataires. Ces mesures pourraient consister en des mécanismes de hachage des numéros de plaque associés à des clés secrètes spécifiques à chaque collectivité. Ces clés périodiquement renouvelées seraient partagées entre les prestataires intervenant pour le compte des collectivités.

Il est néanmoins recommandé, en vertu du principe de respect de la vie privée dès la conception d'un produit ou d'un service (dit « privacy by design »), aux acteurs du stationnement de concevoir leurs futurs services et produits de façon à minimiser les risques pour les conducteurs, notamment en limitant autant que possible la centralisation des données et en mettant en place des mesures de chiffrement, de hachage, et de pseudonymisation des données.

Les données conservées devront faire l'objet de mesures de destruction sécurisées à l'issue de leur durée de conservation au vu de leur nature et de leur volumétrie. Ainsi, les supports de stockage mis au rebus devront être physiquement détruits ou bien faire l'objet de mesures d'effacement sécurisées.

Par ailleurs, certains des traitements mis en œuvre par les collectivités (paiement du stationnement en ligne ou *via* des applications mobiles, paiement des FPS, contestation des FPS) constituent des téléservices. En conséquence, ces traitements doivent être conformes aux normes de sécurité de [l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information](#) et publiées dans le [Référentiel général de sécurité](#). Ces règles de sécurité d'application obligatoires imposent notamment la réalisation d'une étude des risques sécurité, ainsi qu'une procédure d'homologation des téléservices préalablement à leur ouverture.

Les droits des personnes

Il convient d'**informer les citoyens du traitement qui pourra être fait de leurs données personnelles** dans le cadre de la gestion du stationnement payant, de la finalité poursuivie, des destinataires éventuels des données collectées dans ce cadre, de la durée de conservation des données collectées et des droits que ces personnes détiennent de la loi.

Cette information doit être délivrée par **des mesures adaptées à l'ampleur de la collecte**. Elle pourra notamment s'effectuer *via* les horodateurs et le site Internet des collectivités qui en disposent. En outre, les collectivités pourront s'assurer de leur bonne diffusion en faisant appel à la presse locale ou aux offices de tourisme dans les cités balnéaires.

S'agissant des **droits d'accès et de rectification**, les collectivités doivent prévoir les modalités d'exercice par les conducteurs de leurs droits et les en informer. En particulier, en cas d'utilisation de téléservices, les personnes devraient pouvoir les exercer par voie électronique.

S'agissant du **droit d'opposition**, en l'état actuel de la législation, en particulier en l'absence de disposition spécifique sur ce point dans les textes relatifs au stationnement sur voirie, les personnes dont les données personnelles sont collectées, *via* l'horodateur ou de dispositif de LAPI notamment, peuvent s'opposer à cette collecte pour des motifs légitimes tenant à la protection de leur vie privée ou à leur situation particulière. Si le responsable du traitement considère que les motifs qui lui sont soumis sont recevables, il lui appartiendra alors de procéder à la suppression des données de la personne concernée. Toutefois, dans les faits, cette hypothèse n'aura que peu l'occasion de se produire. En effet, mis à part le cas de l'établissement d'un forfait de post-stationnement, qui justifie alors la conservation des données, les données collectées par les différents dispositifs seront supprimées dans des délais très courts.

En outre, les mesures de sécurité recommandées par la CNIL, telles que les mesures cryptographiques, sont par elles-mêmes de nature à limiter les risques d'atteinte à la vie privée des personnes concernées. Le respect de ces garanties, tant en matière de durée de conservation que de sécurité, est de nature à limiter le risque d'atteinte à la vie privée des conducteurs.

Les formalités auprès de la CNIL

L'essentiel des traitements mis en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2018 pour la gestion du stationnement payant relève du régime de la déclaration (inscription au registre si la collectivité est dotée d'un CIL). Il en va ainsi de la gestion du paiement du stationnement à l'horodateur, de la gestion des FPS ou encore des dispositifs de LAPI utilisés pour le pré-contrôle.

Attention : si la collectivité décide de proposer un service en ligne *via* le site web de la commune ou une appli mobile, pour le paiement de la redevance ou même du FPS, il s'agira alors d'un téléservice. Il convient alors de procéder à un engagement de conformité au à l'[acte réglementaire unique n° 30](#) (RU-030).

Et demain, avec le règlement européen ?

Le 25 mai 2018, le règlement européen sera applicable. Les grands principes portés par la loi « Informatique et Libertés » demeureront et les recommandations formulées par la Commission concernant le stationnement paiement resteront valables. En revanche, de nombreuses formalités auprès de la CNIL vont disparaître. En contrepartie, la responsabilité des organismes sera renforcée. Ils devront en effet assurer une protection optimale des données à chaque instant et être en mesure de la démontrer en documentant leur conformité.

- **Responsabilisation et bonne gouvernance :**

Avec le RGPD, un véritable changement de culture s'opère. Le règlement instaure une logique de responsabilisation de l'ensemble des acteurs publics et privés. Il va en résulter pour les communes l'obligation d'adopter des mesures techniques et organisationnelles de nature à assurer un niveau optimal de

protection des données traitées dans le cadre de la gestion du stationnement payant, mais aussi d'actualiser ces mesures et de démontrer leur pertinence. Ainsi, pour prouver la bonne gouvernance des données, les collectivités vont devoir élaborer une documentation continue des actions menées pour être en capacité de piloter et de démontrer la conformité.

- **La place des sous-traitants :**

Les communes ont la possibilité de recourir aux services de prestataires externes pour la gestion du stationnement payant. Il leur appartiendra alors d'encadrer les opérations sous-traitées dans les contrats de prestation de services et de formaliser la politique de confidentialité des données, dans des conditions conformes au RGPD. Les prestataires auxquels les communes sous-traitent la mise en œuvre de tout ou partie de leurs traitements devront obligatoirement participer à la démarche de mise en conformité en aidant les communes à satisfaire leurs obligations « Informatiques et Libertés », sous peine de sanction. La CNIL n'est nullement liée par la répartition conventionnelle de rôles entre la commune et son prestataire.

- **Les outils de la conformité :**

- **L'analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) :** il appartiendra aux communes d'effectuer une AIPD sur les opérations de traitement impliquant une collecte systématique des numéros de plaque d'immatriculation, compte tenu de la nature et de la portée de ces traitements. Cette étude d'impact vise à démontrer que les risques pour les droits et libertés des personnes concernées ont été correctement pris en compte par la collectivité et ses éventuels sous-traitants.
- **Le registre :** la commune et son prestataire vont tous deux devoir tenir un registre, dont le contenu diffère suivant leur rôle.

DOCUMENT 7

Décentralisation du stationnement payant Echanges entre les collectivités territoriales et l'ANTAI

Trois opérations à réaliser dès à présent

En vue du bon démarrage de la réforme au 1er janvier 2018, la Mission interministérielle de la dépenalisation du stationnement et l'Agence nationale du traitement automatisé des infractions attirent votre attention sur la **nécessité de réaliser trois opérations auprès de l'ANTAI**, quelle que soit la convention conclue avec l'ANTAI (cycle complet ou cycle partiel), et qui sont de votre responsabilité en lien avec votre délégataire et/ ou prestataire. **Ces opérations doivent être réalisées dès que possible** ; elles consistent en :

1. La **création impérative de l'espace numérique FPS** de la collectivité territoriale depuis la page dédiée du site internet de l'ANTAI (<https://partenaires.antai.gouv.fr/>). L'agent mandaté par celle-ci renseigne dans un formulaire les quelques informations permettant l'identification de la collectivité territoriale (n° de SIRET, adresse postale,...). Après un contrôle de la part de l'ANTAI, le compte de celle-ci est créé et l'espace numérique accessible.

Ce premier préalable autorisera la collectivité territoriale ou son prestataire à installer le certificat dans le système d'information (SI) FPS de l'ANTAI (opération technique utilisant une interface de programmation – API – du SI FPS de l'ANTAI).

Cette opération d'installation s'effectue grâce à une API qui a été mise en production le 2 octobre 2017. Tous les éditeurs ayant testé leur solution y ont accès. Ils sont informés des modalités techniques d'installation de ce certificat par l'intermédiaire du portail OCMI mis en place par le ministère de l'Intérieur (<https://stationnement-ct.dest.interieur.gouv.fr/share/page/site-index?site=antai>).

Une fois que l'éditeur de la collectivité a installé le certificat de la collectivité, ce certificat se trouve automatiquement renseigné dans l'espace réservé de la collectivité.

2. La sécurisation des échanges entre les SI des collectivités et le SI FPS de l'ANTAI est assurée par un **certificat électronique** de type "RGS une étoile" que la collectivité doit se procurer (par elle-même ou à travers son prestataire) auprès d'un Prestataire de Service de Certificat Electronique (PSCE). Cette liste est disponible sur le site de la société LSTI ([https://www.lsti-certification.fr/images/RGS-Publiable Trusted-List-LSTI-SAS V4.0 2.pdf](https://www.lsti-certification.fr/images/RGS-Publiable_Trusted-List-LSTI-SAS_V4.0_2.pdf)) la seule à être habilitée par l'ANSSI à qualifier des prestataires de service de confiance au sens du décret n°2010-112 du 2 février 2010.

Le SI FPS de l'ANTAI possède également un tel certificat, ce qui permet aux deux systèmes de se faire confiance mutuellement et de chiffrer les données échangées.

3. Pour que ce certificat soit définitivement activé, **il faut que la convention soit signée par l'ANTAI et la collectivité**. Ceci permettra à la collectivité d'activer le certificat dans son espace numérique afin que son propre SI puisse dialoguer avec le SI FPS de l'ANTAI.

Le certificat de la collectivité est sous sa responsabilité. Elle doit en gérer l'activation ou la désactivation dans son espace numérique ANTAI FPS.

Ceci permet à la collectivité d'autoriser ou d'interdire un prestataire à échanger les données avec le SI FPS de l'ANTAI, selon sa politique de passation de marché, par exemple.

Pour rappel, la convention (cycles partiel et complet) est disponible en téléchargement sur le site internet de l'ANTAI (<https://www.antai.gouv.fr/conventionner-antai?lang=fr>). Une fois complétée et signée, la convention doit être chargée sur l'espace numérique de la collectivité territoriale.

Stationnement : plusieurs milliers de faux contrôles à Paris

Des employés de la société Streeteo, chargée de vérifier le paiement des parcmètres, prétendaient contrôler des voitures sans sortir de leur bureau.

Source AFP
Publié le 07/03/2018 à 17:45 | Le Point.fr



Des employés de la société Streeteo, en charge des contrôles des stationnement à Paris, prétendaient effectuer des vérifications sans sortir de leur bureau. © DR

Des milliers de contrôles de stationnement réalisés dans les rues de [Paris](#) par une société privée, étaient en fait « bidon » : la Ville, s'affirmant « trompée », se retrouve néanmoins taxée de légèreté, une pierre de plus dans le jardin d'[Anne Hidalgo](#). C'est le *Canard enchaîné* qui a révélé l'affaire, confirmée par la Ville, de la « boîte qui gruge la Mairie de Paris ».

Des employés de Streeteo, filiale d'Indigo (ex-Vinci Park), chargée du contrôle du paiement des parcmètres, saisisaient des immatriculations de véhicules flashés par les véhicules Lapi qui sillonnent les rues, en prétendant les contrôler, mais sans quitter leur bureau. Il s'agissait ensuite pour eux de justifier la non-verbalisation par des motifs tels que « PMR » (personne à mobilité réduite), « personne agressive », personne « dans le véhicule » ou « autre », décrit le *Canard*. Fin janvier, à l'occasion d'un premier bilan de la réforme du stationnement, de compétence désormais municipale, « nous avons effectivement constaté un nombre anormalement élevé d'exemptions de paiement », a affirmé devant la presse [Christophe Najdovski](#), adjoint [Europe Écologie-Les Verts](#) aux transports. En même temps, une vidéo [publiée sur YouTube](#) par un agent de Streeteo dénonçait l'entourloupe.

Sommée de s'expliquer, la société a ouvert une enquête interne « qui a permis d'établir ces pratiques », a ajouté l'élue. Des sanctions disciplinaires ont été demandées et des pénalités financières, non chiffrées, réclamées. Depuis, « ces pratiques visant à tromper [la Mairie de Paris](#) ont cessé » le 22 février, a ajouté [Christophe Najdovski](#) en insistant sur le fait qu'il s'agissait de « quelques individus isolés », qu'une seule des deux sociétés privées chargées du contrôle était en cause et qu'« aucun automobiliste n'a été lésé dans cette affaire ».

25 000 contrôles par lot et par jour

Selon l'élue, ce couac ne concerne que « de 2 à 3 % des transactions » quand le *Canard enchaîné*, citant des agents, parle de « près de la moitié » des 50 000 contrôles quotidiens de Streeteo. Dans le cadre de la réforme permise par [la loi sur les métropoles](#) (loi Maptam) qui a municipalisé à partir du 1er janvier 2018 la gestion du stationnement, l'exécutif

parisien au terme d'un vif débat entre les élus, avait décidé de confier au privé la gestion des parcmètres et des amendes. Deux lots ont été remportés par Streeteo et un lot par Urbis Park, à charge pour eux d'effectuer 25 000 contrôles par lot et par jour,

sur les 140 000 parcmètres que compte Paris.

« C'est une réforme qui marche », a néanmoins plaidé l'élue en évoquant une augmentation des paiements de parcmètres, jusque-là ignorés par 90 % des automobilistes selon la ville alors que la « physionomie des rues a changé. Grâce à une rotation plus grande,

il y a maintenant des places disponibles dans les rues ». « C'est un couac pour la société Streeteo, pas pour la Mairie de Paris », a ajouté [Christophe Najdovski](#).

« La confiance est rompue »

Ce n'est pas la première fois que Streeteo est montrée du doigt. En janvier, deux agents verbalisateurs avaient été contrôlés positifs au cannabis, et l'un conduisait sans permis. De nombreux automobilistes se sont également plaints d'amendes attribuées à tort, de bugs dans les réclamations, etc. Alors que l'exécutif parisien subit actuellement une série de revers sur le Vélip ou la

piétonnisation des voies sur berge, « une fois de plus, la Ville s'illustre par une légèreté totale », a indiqué à l'[Agence France-Presse](#) Florence Berthout, présidente du groupe Les Républicains au Conseil de Paris. Le « marché a été attribué à un opérateur qui, manifestement, n'a pas les reins solides. Il n'a pas été accompagné par la Ville », a-t-elle accusé.

L'UDI-MoDem a demandé de « mettre un terme au contrat » avec Streeteo, « la confiance est rompue », a indiqué un communiqué pour qui les « automobilistes parisiens, déjà victimes d'erreurs techniques et d'un excès de zèle, se voient en tant que contribuables parisiens payer une entreprise qui semble escroquer la Ville de Paris. Pour eux, c'est la double peine. »

40 villes françaises ont déjà adopté le paiement du stationnement par mobile PayByPhone.

Depuis 2009 date de création du paiement du stationnement par mobile en France à Issy-les-Moulineaux, le service PayByPhone se développe vite et rencontre un franc succès sur le territoire français. Avec l'émergence des projets numériques dans le cadre des Villes Intelligentes, et la loi de dépenalisation du stationnement qui se profile, les villes voient tout l'intérêt que comporte le stationnement dématérialisé.

Le service PayByPhone déjà disponible dans plus de [40 villes françaises](#) équipe 150 000 places de stationnement. Des villes de toutes tailles comme **Toul, Angoulême, Le Havre, Boulogne-Billancourt ou Nantes** l'ont adopté, et récemment la ville de **Paris** a en effet commencé de déployer la solution avec une première phase opérationnelle depuis Juin dernier.

Cette solution étant largement proposée sur le territoire français permet ainsi aux automobilistes d'utiliser un service simple et pratique dans tous leurs déplacements d'une ville à l'autre.

A cet effet, cette solution de la société **PayPoint**, spécialiste en matière de stationnement dématérialisé continue ainsi son expansion sur le territoire avec les lancements prochains de **Thonon, Calais, Colmar et Dunkerque**.

Dans le cadre des projets numériques des « Ville Intelligentes », la dématérialisation du stationnement est un élément clé proposé par les villes qui font appel à PayByPhone. Par ailleurs, la dématérialisation du stationnement devrait permettre de considérablement simplifier la gestion et le suivi des paiements lors du passage à la nouvelle loi de dépenalisation du stationnement.

Le système PayByPhone a fait ses preuves avec plus de **1 200 000 paiements** par mobile ces 12 derniers mois. Et les villes y voient leur intérêt car le système simplifie la vie des automobilistes, contribue à améliorer le taux de paiement du stationnement historiquement très faible en France, et surtout, à l'heure des restrictions budgétaires coûte moins cher que les équipements traditionnels et moins coûteux à gérer.

Les automobilistes adhèrent à ce service à tel point que deux ans après son lancement à Boulogne-Billancourt en partenariat avec VINCI Park, 40% du stationnement de la ville est payé avec PayByPhone.

Le service facilite considérablement le paiement du stationnement des automobilistes. Plus besoin de prévoir de monnaie, plus besoin de se déplacer à l'horodateur ni de payer pour du temps de stationnement finalement non consommé. Le ticket étant dématérialisé, ceci apporte une nouvelle sérénité à l'automobiliste, qui n'a plus à courir remettre des pièces dans l'horodateur s'il doit prolonger son stationnement.

Concrètement, un automobiliste peut payer son stationnement à distance avec son téléphone mobile. Si le rendez-vous s'éternise, inutile de surveiller l'heure car l'utilisateur peut recevoir un message d'alerte lui indiquant la fin proche de son stationnement. Il peut alors prolonger à distance la durée initiale de stationnement. A l'inverse, s'il décide de reprendre son véhicule avant l'expiration du temps de stationnement, il peut interrompre son stationnement et ne payer que le temps réel.

Ce nouveau service de paiement n'engendre aucun coût supplémentaire pour l'utilisateur, qui s'acquitte du même montant de stationnement quel que soit le moyen de paiement utilisé.

Comment utiliser PayByPhone ?

Le service fonctionne en mode multicanal sur tous les téléphones portables et ce quel que soit l'opérateur mobile, mais aussi par internet. Pour les possesseurs de Smartphone, il suffit de télécharger l'application gratuite PayByPhone, sinon pour les téléphones mobiles standard, on peut composer un numéro de téléphone non surtaxé 01.74.18.18.18, ou se connecter avec internet (paybyphone.fr). Le service est également disponible grâce aux codes QR ou aux tag NFC.

Pour acheter un ticket de stationnement, il suffit d'indiquer la zone tarifaire de stationnement (matérialisée par un code à 5 chiffres), le véhicule concerné et la -->durée souhaitée. Après validation, il n'y a plus de ticket papier, le ticket électronique apparaît instantanément sur les terminaux des contrôleurs et le montant est débité sur la carte bancaire de l'automobiliste. Pour stopper ou prolonger le temps de stationnement à distance, il suffit de se connecter de la même façon et de suivre les instructions.

Pour une première utilisation, l'utilisateur doit se munir d'une carte bancaire et du numéro d'immatriculation de son véhicule. Cette démarche est faite une seule fois pour toutes les villes équipées. A partir d'un même compte, le client peut également régler le stationnement de plusieurs véhicules, ce qui représente un réel bénéfice pour les familles ou les gestionnaires de flottes notamment.

Le service propose également un service de géolocalisation pour retrouver son véhicule et la place de stationnement.

A propos de PayByPhone et PayPoint ?

N°1 français et mondial du paiement du stationnement par mobile, le service **PayByPhone** apporte des réponses aux collectivités permettant le paiement de services de mobilité urbaine: stationnement, location de vélos, autopartage, titres de transport avec la technologie sans contact, recharge des véhicules électriques et taxis.

Le service est présent dans 6 pays et 300 villes comme Boulogne-Billancourt, Calais, Dunkerque, Issy-les-Moulineaux, Le Havre, Menton, Nantes, Nice, Paris, Saint Nazaire, Toulon, Vannes, ou à l'étranger à Boston, Genève, Londres, Manchester, Dallas, Miami, San Francisco, Vancouver, Melbourne...

PayByPhone est utilisé chaque jour par 8 millions de personnes.

PayByPhone est un service du groupe **PayPoint plc** (PAY, FTSE 250), leader international des services de paiements, qui s'appuie sur une stratégie multicanale afin de créer des solutions simples, pratiques et à forte valeur ajoutée à travers le commerce de proximité, Internet et les canaux de distribution mobile. Le groupe PayPoint gère **775 millions de transactions** pour un volume de **21 milliards d'euros** avec plus de 6000 commerçants.

PayPoint Mobile et Online gère 135 millions de transactions en ligne pour 5100 marchands connectés et plus de 300 villes grâce à la solution PayByPhone.

paybyphone

L'entreprise gestionnaire du service public face aux métamorphoses du stationnement

Catherine Barraquand-Legrand, avocate à la Cour, BL Avocats | le 27/10/2016

Les professionnels du stationnement public vivent depuis ces cinq dernières années un bouleversement profond de leur marché, dû à une triple mutation : celle de la politique urbaine des élus locaux, celle du développement des nouvelles technologies, et celle d'un nouveau régime juridique du stationnement sur voirie. Une adaptation du droit de la commande publique s'avère nécessaire.

Le stationnement public est en pleine évolution. Premier changement significatif : la politique urbaine des élus locaux a donné naissance à « un nouveau service public métropolitain du stationnement ». Les deux lois « Grenelle I » du 3 août 2009 et « Grenelle 2 » du 12 juillet 2010 ont fait des élus des collectivités locales des promoteurs actifs du développement durable. Cela s'est particulièrement illustré dans l'orientation de la politique du stationnement.

Partant du constat que le stationnement occupe beaucoup de surface au détriment d'autres utilisations de l'espace public, les collectivités ont choisi de revoir la place de la voiture en ville et de réduire les places de stationnement en voirie ; ce, en cohérence, avec les nouveaux plans de déplacement urbain (PDU) qui prévoient progressivement la suppression de nombreuses places en surface. Cette option leur permet de rationaliser les déplacements dans les centres villes dans l'objectif de limiter les embouteillages. Ainsi, les élus conçoivent désormais la problématique du stationnement comme une composante d'une politique de transport et de l'environnement. Dans cette logique, ils privilégient tous les modes de transports plus durables que la voiture traditionnelle et individuelle et sont séduits par les systèmes de co-voiturage, d'auto-partage et d'électro-mobilité.

Des nouvelles technologies en plein essor

Le développement des nouvelles technologies est le deuxième changement significatif. Celles-ci ont fait exploser le nombre des offres numériques porteuses de nouveaux services et en quelques années, les nouvelles méthodes de start-up ont envahi le marché du stationnement. Pour n'en citer que quelques-unes : Oneparc, spécialiste de la réservation en ligne ; Zenparc et Copark, spécialistes du parking partagé ; Wattmobile, spécialiste de la location de courte durée des scooters et des Renault Twizy ; Apila, inventeur d'un système de guidage prédictif.

Des technologies « intelligentes » ont aussi été apportées par de grands groupes (Orange, Cisco, Xerox...). Xerox a innové avec son système « Merge », système de stationnement à capteurs et de tarifications

dynamiques (né en 2012 en Californie). A partir de capteurs, il est désormais possible de mesurer la demande de stationnement, de prévoir le comportement des clients potentiels, et d'échanger des informations sur la disponibilité de la place avec le gestionnaire du parking. La réussite du Parkeon avec son système innovant de guidage est un autre exemple d'une nouvelle offre de stationnement.

Enfin, la voiture électrique a provoqué l'arrivée de nouveaux acteurs, tels EDF ou RWE, s'immisçant dans l'exploitation des parkings. A noter également, toutes les offres nouvelles via les sites internet tels que parkego.com, monsieurparking.com, prendsmaplace.fr, parkadom.com etc.

Un régime juridique réformé

Le troisième changement significatif est le nouveau régime juridique du stationnement sur voirie. Issu de la loi « Maptam » du 27 janvier 2014 complétée par un décret du 12 novembre 2015, ce régime instaure une dépenalisation du stationnement payant sur voirie. En application de cette réforme qui entrera en vigueur le 1er janvier 2018, l'amende pénale est remplacée par une redevance d'occupation du domaine public dont le montant sera défini et encaissé *a priori* par les collectivités locales.

Ce changement de gestion aura nécessairement des incidences sur la gestion déléguée du stationnement. C'est d'abord la fin effective de la gratuité si l'on se réfère au faible taux de respect du stationnement payant ; c'est également la tarification du vrai coût du stationnement adapté à chaque localité. Il est certain que cet instrument de régulation du stationnement sur voirie va impacter l'économie des contrats de concession des parcs en ouvrage.

Une nouvelle donne pour les délégataires du service public

Ces changements bousculent la gestion des contrats des délégataires du service public (DSP) et suscitent plusieurs interrogations. L'équilibre économique des concessions de service public du stationnement a longtemps reposé sur les recettes du stationnement en voirie. La collectivité publique confiait à la même entreprise la réalisation et l'exploitation d'un parking en ouvrage, tout en lui confiant également la gestion des places sur voirie. Le coût d'une place de stationnement enterrée en ouvrage est particulièrement élevé, de l'ordre de 30 000 euros HT ou davantage en fonction des caractéristiques physiques du sous-sol ou du nombre de niveaux à construire... S'ajoutent à cela, pour l'entreprise délégataire, le coût de la conception et les frais financiers supportés avant de percevoir les premières recettes d'exploitation. Or, l'amortissement des lourds investissements engagés par l'entreprise pour la construction d'un parc souterrain est généralement assuré en partie par le produit des recettes de la voirie. A cet égard, la nouvelle politique urbaine remet en cause ce mécanisme d'équilibre financier des concessions globales de stationnement.

Par ailleurs, l'offre abondante diversifiée et attractive apportée par les nouveaux venus du stationnement numérique menace de détourner de plus en plus la clientèle parking des offres traditionnelles. La plateforme de Yespark propose par exemple pour un stationnement longue durée un tarif low-cost 30% au-

dessous du marché traditionnel... Compte tenu de l'explosion exponentielle des nouvelles offres, les opérateurs traditionnels peuvent se demander si une concurrence loyale sera assurée, notamment, au regard du respect des règles de sécurité.

Enfin, les entreprises délégataires ont des difficultés à appréhender toutes les conséquences futures de la dépénalisation du stationnement en voirie, sur l'économie de leurs contrats de DSP. Cette réforme aura-t-elle pour effet de « vider » les centres villes ? Quelles seront les conséquences sur la fréquentation des parcs en ouvrage concédés ?

La réforme va faire perdre à l'Etat une partie des recettes correspondant aux amendes pénales, mais l'Etat se rattrapera nécessairement par un réajustement des dotations aux collectivités. La dépénalisation fera-t-elle exploser les recettes en voirie comme cela s'est produit à l'étranger et si oui, qui va en bénéficier, l'Etat, la collectivité ou l'entreprise délégataire ?

Jusqu'à ce jour, de nombreux contrats de DSP prévoyaient une obligation pour la collectivité de garantir un seuil de taux de respect, seuil en deçà duquel elle devait verser à l'entreprise délégataire une indemnité compensatrice de la perte de recettes dues à la fraude. Ce mécanisme contractuel sera-t-il maintenu ?

Par ailleurs, comment s'effectuera l'organisation des contrôles du stationnement en voirie ? Cette mission sera-t-elle confiée aux entreprises délégataires, - ce que la réforme autorise ; qui va supporter le coût du renforcement des effectifs nécessaires à ce contrôle ?

Dans ce contexte et dans une période où les finances locales sont particulièrement tendues, quelle sera pour l'entreprise la marge de négociation des conditions financières de son contrat ?

Le repositionnement des opérateurs traditionnels

Mais ces changements génèrent aussi de réelles opportunités de croissance. La diminution des places en voirie peut être une chance pour la fréquentation des parkings souterrains dont l'attractivité peut être développée par des offres de services de plus en plus diverses. L'usage des parcs de stationnement se transforme. La liste des recettes additionnelles est ouverte : réparations mécaniques, bornes de recharges électriques, location de vélos électriques, location de voitures, consignes et même distribution de produits élémentaires... Le parc devient progressivement l'espace logistique urbain (ELU) tel que celui créé par Lyon Park Auto.

Enfin, pour rester dans la course, plusieurs opérateurs traditionnels ont adopté les concepts innovants : en particulier, les systèmes de paiement à distance, l'information prédictive, la mutualisation des places.

Comprenant qu'ils ne pourraient prospérer sans la visibilité donnée par les start-up, certains ont transformé leurs nouveaux concurrents en partenaires.

Ainsi, Indigo qui s'est rapprochée de Smoove, start up du vélo en libre-service et a repris les activités de Wattmobile, Effia qui s'est rapprochée de Onepark, Transdev qui propose le système de guidage prédictif conçu par Apila, et Spie Autocité, filiale stationnement du groupe Spie Batignolles qui a l'ambition de transformer radicalement la gestion de l'accès aux parcs et la gestion interactive de sa clientèle, en s'appuyant sur des innovations développées avec des start-up.

Face au bouleversement constaté depuis plusieurs années, les opérateurs traditionnels se sont donc repositionnés sur leur marché en se rapprochant des nouveaux concurrents et en proposant des nouveaux services. Le gestionnaire du service public sait donc comment rester dans la course et on ne peut plus lui reprocher de ne pas se préoccuper de l'usager qu'il comble de services les plus divers et les plus innovants.

Un droit de la commande publique contraint de s'adapter

Reste à adapter le droit de la commande publique aux nouveaux modèles économiques. La multiplication des recettes additionnelles générées par les services accessoires au service public s'est développée en marge des dispositions du Code général des collectivités territoriales qui prohibent la prise en charge des dépenses étrangères à l'objet de la délégation.

Il faut réexaminer les clauses financières des contrats de délégation du service public de stationnement afin de tenir compte de l'élargissement de l'objet du service, de l'évolution technologique intervenant dans les contrats de longue durée et de l'évolution de la politique tarifaire appliquée par les collectivités dans un secteur hyperconcurrentiel.

Il s'agit de revoir, en conséquence, les critères de rémunération des exploitants en empruntant par exemple aux marchés de partenariat le mécanisme des performances, d'adapter le montant des subventions d'exploitation aux nouvelles contraintes d'un service élargi, de compenser suffisamment la fixation de tarifs attractifs, d'anticiper dans les contrats les modifications récurrentes justifiant de conclure des avenants conformes au nouveau régime des concessions (en vigueur depuis avril 2016). In fine, obtenir des collectivités qu'elles prennent toutes les mesures nécessaires au respect de l'équilibre économique des contrats de leurs délégataires sera un facteur non négligeable du succès de leur « nouveau service public métropolitain du stationnement ».