

## SPECIALITÉ « INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX »

---

### ÉPREUVE DE NOTE

**NOTE OBTENUE : 14.00 / 20**

INGEVILLE  
Service voirie et déplacements

Le 12 juin 2019

NOTE à l'attention de Madame La Directrice  
Générale des Services Techniques

Objet : récente réforme du stationnement

Références : loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM)

La politique de stationnement d'une collectivité est un outil majeur dans la gestion de son espace public et de la mobilité sur son territoire. Suite à l'application de la loi MAPTAM, loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, les collectivités sont responsables de la mise en œuvre de la réforme du stationnement payant. Dans une première partie, nous décrivons la réforme du stationnement issue de la loi MAPTAM et ses enjeux pour les collectivités. La deuxième partie de cette note présentera les premiers exemples de mise en œuvre et un premier bilan de cette récente réforme du stationnement.

#### I. La réforme du stationnement et ses enjeux pour les collectivités

##### 1. Le nouveau dispositif issu de la loi MAPTAM

La réforme du stationnement issue de la loi MAPTAM consiste à dépénaliser le non-paiement du stationnement ainsi qu'à une décentralisation. Ainsi, l'absence de paiement ou le paiement partiel du stationnement faisait auparavant l'objet d'une amende de 17€ sur tout le territoire national.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, le stationnement sur voirie fait désormais l'objet d'une redevance d'occupation du domaine public, dont le montant est fixé librement par l'assemblée délibérante de la collectivité. Le non-paiement de cette redevance fait l'objet d'un forfait post-stationnement (FPS), qui ne doit pas être supérieur au montant de la redevance demandée pour la durée maximale de stationnement autorisée. Les FPS sont donnés par les agents de contrôle.

De nouvelles règles de contestation sont établies : la personne qui conteste un FPS doit adresser un RAPO (recours administratif préalable obligatoire) à l'autorité qui l'aura donné, dans un délai d'un mois. En cas de rejet, un nouveau recours est possible devant la CCSP (Commission de Contentieux du Stationnement Payant) basée à Limoges.

Le nouveau dispositif impose la mise en œuvre de certaines modalités, mais laisse le choix à la collectivité sur d'autres. Ainsi, les recettes des FPS ont une affectation qui diffère de la situation antérieure : celles-ci sont reversées à l'AOM (autorité organisatrice de la mobilité), déduction faite du coût de la mise en œuvre des FPS par la collectivité. L'AOM doit toujours les affecter à des opérations pour l'amélioration des transports en commun et de la circulation routière. Par ailleurs, l'autorité qui contrôle les FPS doit obligatoirement traiter les RAPO. Enfin, l'heure de début de stationnement doit figurer sur le ticket horodaté.

Cependant, la collectivité est libre de faire venir le montant des FPS selon les différentes zones de stationnement qu'elle aura définies et selon les critères qu'elle choisit (taille des véhicules, etc). Elle a aussi la possibilité de confier à un tiers la surveillance du stationnement sur voirie. Elle peut, enfin, notifier le FPS comme elle le souhaite : sur le pare-brise, par voie électronique ou par courrier par le biais de l'ANTAI (Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions).

L'ensemble de ces dispositifs a pour objectif de donner plus de compétences aux collectivités pour définir leur stratégie en matière de stationnement, mais implique différents enjeux pour elles.

### 2. Les enjeux de cette réforme pour les collectivités

Les premiers enjeux de cette réforme sont de nature financière et organisationnelles. Ainsi, concrètement, les nouvelles dispositions nécessiteront la reprogrammation des horodateurs. Les modalités de traitement des FPS devront être définies. Pour les collectivités d'une autre taille, comme la nôtre, il sera nécessaire de faire appel à l'ANTAI compte tenu du nombre de FPS à traiter. Des démarches préalables sont alors à entreprendre comme la création d'un espace numérique dédié aux FPS, la sécurisation des échanges d'information avec l'ANTAI et la signature d'une convention avec l'ANTAI.

Par ailleurs, si la collectivité choisit des outils numériques pour payer le stationnement ou pour vérifier le paiement de celui-ci, elle devra se placer en conformité avec la loi informatique et liberté et faire une déclaration auprès de la CNIL pour s'engager à sécuriser les données, collecter seulement les données nécessaires au stationnement ou à son contrôle et garantir l'accès aux personnes à leurs données personnelles.

Enfin, dans le cas où les collectivités ont confié la gestion de leur stationnement (sur voirie et en ouvrage) à des sociétés gestionnaires via une délégation de service public (DSP), cette réforme du stationnement pourra impliquer de réexaminer les clauses financières de ces DSP, car l'équilibre financier de celles-ci [mot illisible] notamment sur les recettes du stationnement en voirie pour financer les places de stationnement en ouvrage.

Compte tenu du dispositif décrit pour la réforme du stationnement et des nouvelles possibilités offertes aux collectivités, un certain nombre d'entre elles ont déjà mise en œuvre cette réforme.

## II. Premiers exemples de mise en œuvre et premier bilan

### 1. Premiers exemples de mise en œuvre et exemple de modification de la gestion du stationnement

Au 1<sup>er</sup> juillet 2018, 544 collectivités auraient mis en œuvre la récente réforme du stationnement. Ainsi, de grandes collectivités telles que Paris ou Lyon ou les grandes métropoles ont mis en œuvre une nouvelle grille tarifaire pour le paiement du stationnement, modulées selon différentes zones de leurs territoires afin d'avoir un impact sur la mobilité, conformément aux orientations de leur PDU (Plan de Déplacement Urbain). Le montant des FPS est souvent bien plus important que le montant de 17€ des amendes, même si celui-ci est diminué en cas de paiement rapide.

L'application de cette réforme du stationnement a permis aussi l'émergence de nouveaux outils notamment numériques. Ainsi, le paiement par des applications et par le téléphone portable s'est fortement accru. Une application telle que pay by phone est désormais présente dans de nombreuses villes et simplifie l'acte de paiement (plus besoin de monnaie) pour les usagers et facilite la gestion pour les collectivités. La délégation de contrôle du stationnement à des sociétés les a incités à mettre en œuvre des nouveaux systèmes automatisés plus efficaces tel que le LAPI (système de lecteur automatique des plaques d'immatriculation) pour « industrialiser » cette tâche et permettre comme le fait la société INDIGO de rapprocher automatiquement les plaques lues et le paiement effectué pour orienter les agents de contrôle vers les zones de non-paiement. Enfin, ce nouveau contexte a incité les sociétés gestionnaires de parking et de stationnement sur voirie à s'associer à des start up pour créer des nouveaux modes d'accès à leurs parkings. Dans l'inquiétude de voir leurs ressources financières diminuer, elles sont devenues inventives et ont diversifié leur activité en proposant désormais d'autres services comme la location de vélos ou la location de bornes de recharges électriques.

### 2. Un premier bilan positif malgré certaines limites

Quelques mois après le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et suite à la mise en œuvre de cette réforme du stationnement dans de nombreuses collectivités, le premier bilan apparaît comme positif. Ainsi, le taux de paiement du stationnement qui était auparavant très faible en France a fortement augmenté. On a assisté aussi dans les collectivités qui l'ont mis en œuvre à l'augmentation du taux de rotation des places de stationnement et enfin à une acceptation globale de ce nouveau système par les usagers.

# CONCOURS EXTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL

## SESSION 2019

---

Cependant, quelques limites sont apparues à ce bilan globalement positif des premiers mois de mise en œuvre. Ainsi, le libre choix offert aux collectivités de fixer les tarifs des FPS fait apparaître une certaine hétérogénéité sur le territoire, notamment entre les grandes métropoles comme Paris et Lyon dont les tarifs ont fortement augmenté et les collectivités à taille plus modeste où le tarif des FPS se rapproche plus des tarifs de l'ancienne amende.

Par ailleurs, le fait de confier la gestion des contrôles de stationnement sur voirie à des sociétés privées a donné lieu à certaines dérives comme la société Strates à Paris qui a trafiqué ses contrôles de stationnement pour augmenter ses statistiques vis-à-vis de la collectivité.

Pour conclure, cette réforme récente des stationnements permet aux collectivités de fixer elles-mêmes leur politique de stationnement via le montant des redevances et des FPS et les modalités de contrôle. Elle se retrouve confrontées à de nouveaux enjeux auxquels elles doivent être attentives lors de la mise en place de nouveaux outils ou de nouvelles modalités de gestion. Le premier bilan de l'ensemble de ce dispositif s'avère globalement positif.

### Note de propositions

Objet : mise en œuvre de la réforme du stationnement de surface à INGEVILLE

La mise en œuvre de la réforme du stationnement de surface à INGEVILLE permettra d'une part de définir un dispositif conformément aux modalités prévues suite à la loi MAPTAM, mais aussi d'autre part pour INGEVILLE, de modifier sa politique de stationnement et ainsi d'occupation de son espace public, et en lien avec Ingeco, de définir sa politique de mobilité.

Une première partie consistera à définir le projet. Une deuxième partie détaillera l'organisation proposée et des propositions techniques seront proposées en troisième partie.

#### I. La définition du projet

La réforme du stationnement de surface à Ingeville est permise par la loi MAPTAM qui dépénalise le non-paiement du stationnement et décentralise la tarification. Ingeville est donc libre de définir entièrement sa politique de stationnement, notamment la tarification et les modalités de contrôle et de paiement.

Afin de définir précisément le projet de mise en œuvre de la réforme de stationnement et ses enjeux pour Ingeville, il est proposé de commencer par réaliser un diagnostic approfondi de la situation. Ce diagnostic aura pour objectif de connaître mieux les recettes actuelles de stationnement : recettes de stationnement en surface, si possible par quartier, en distinguant les recettes de paiement et les recettes des amendes. Il s'agira aussi de préciser le taux de respect de paiement en lien avec les contrôles effectués (lieux, horaires). Ce diagnostic portera aussi sur le parking en ouvrage géré dans le cadre d'une DSP par la société Délègue. Il permettra de connaître les recettes actuelles de paiement, taux de remplissage et de rotation.

Dans une deuxième partie, ce diagnostic s'attardera sur l'augmentation du contrôle sur le stationnement en voirie, actuellement réalisé par la police municipale : le nombre d'agents mobilisés, le temps affecté à ces contrôles sur l'ensemble de leur temps de travail, le management actuel de cette tâche. Le nombre moyen de contrôles par place pourra ainsi être comparé à une moyenne nationale pour des collectivités équivalentes par l'intermédiaire du GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) par exemple. Il sera aussi utile de connaître la situation de la carrière des agents réalisant actuellement cette tâche (fin de carrière, souhait d'évolution) pour définir la future organisation du contrôle.

Par ailleurs, un benchmark des tarifs pratiqués par d'autres collectivités de même taille (que ce soit pour les redevances ou les FPS) permettra de situer le contexte national et de réaliser des propositions adéquates, acceptables par les usagers. En effet, ceux-ci se déplacent et connaissent les tarifs pratiqués dans d'autres régions ou à proximité.

### II. L'organisation proposée

Compte tenu de l'impact pour les habitants d'Ingeville et plus globalement pour la collectivité de la mise en œuvre de cette réforme du stationnement de surface, il est proposé d'adopter une démarche projet. Ainsi, un comité de pilotage (Copil) sera constitué afin de valider les grandes orientations du projet et les différentes phases de son déroulement. Il validera notamment les tarifs proposés pour les redevances et FPS. Ce Copil sera composé du DGS et de la DGSi d'Ingeville, des élus en charge de la voirie et de la sécurité publique. Un comité technique sera aussi constitué afin de proposer des solutions techniques, de les évaluer et de proposer un plan pluriannuel d'investissement (PPI) au Copil. Ce Cotech pourra être composé de la personne du service voirie en charge du stationnement, du représentant de la police municipale, d'une représentant de la société Délègue. Un représentant du service transport d'Ingeco pourra être associé à ce Cotech lors de certaines réunions. Enfin, un chef de projet chargé d'animer les réunions et la coordination de ces deux instances sera nommé. Je pourrais assumer la fonction de chef de projet. D'autres personnes pourront être associées lors de réunions thématiques comme un représentant du service communication.

Il sera nécessaire de prévoir une évaluation du dispositif mis en place à moyen et long terme. Ainsi, le Cotech définira différentes indications comme les recettes de paiement, le taux de rotation des places, le taux de respect du paiement qui permettront d'évaluer la pertinence et l'impact des mesures prises en fonction des objectifs à 1 an, 2 ans et chaque année ensuite.

Enfin, compte tenu du fort impact du tarif du stationnement sur les usagers, une campagne de communication positive devra être réalisée en amont de la date fixée par le Copil pour la mise en œuvre de ces nouveaux tarifs de stationnement. Cette campagne permettra de faire comprendre aux habitants les nouvelles modalités, les nouveaux termes afin de faciliter leur compréhension et permettra leur adhésion.

### III. Propositions techniques

Compte tenu du contexte connu du stationnement à Ingeville et avant la réalisation d'un diagnostic plus précis, plusieurs orientations peuvent être proposée en matière de tarification, d'organisation du contrôle et d'organisation du dispositif.

En matière de tarification, la création de différentes zones avec différents tarifs de stationnement selon les quartiers d'Ingeville permettrait d'adapter la politique de stationnement au contexte spécifique. Ainsi, une zone spécifique au centre-ville avec un tarif plus élevé (par exemple 2.50€) permettrait une meilleure rotation des places. Il serait possible de créer un forfait résident ou nocturne pour ne pas pénaliser les habitants de ce quartier.

Il serait aussi logique d'augmenter la durée maximale autorisée à 10 heures par exemple, puisque le tarif des FPS est basé sur ce montant maximal.

On pourrait ainsi fixer le FPS à environ 30€ et le ramener autour de 20€ (peu différents des anciens 17€) en cas de paiement dans les 72 heures.

Globalement, on pourrait augmenter le tarif du stationnement sur voirie à 2€ et laisser celui du stationnement en ouvrage à 1.50€/ heure pour « inciter » à utiliser celui-ci.

Les horodateurs devront aussi être reprogrammés ou pourront évaluer l'intérêt d'une solution de paiement par mobile.

En terme d'organisation du contrôle, compte tenu de la situation actuelle, on pourrait confier celui-ci à la société Délègue qui se chargerait aussi des RAPO.

Il faudrait alors prévoir un avenant à la convention de DSP pour les impacts financiers.

Enfin, la signature d'une convention avec l'ANTAI serait à prévoir ainsi qu'une déclaration à la CNIL.

Pour conclure, le projet qui doit être porté politiquement nécessite une communication adéquate et une organisation de projet devrait avoir des impacts positifs si on en croit les expériences déjà menées par les autres collectivités. Ceux-ci devront être évalués a posteriori.