

SPECIALITÉ « INFRASTRUCTURE ET RÉSEAUX »

ÉPREUVE DE NOTE

NOTE OBTENUE : 12 / 20

Commune d'Ingéville

le 12/06/2019

NOTE

à l'attention de Madame la Directrice Générale de Services Techniques

OBJET : mise en œuvre de la réforme du stationnement de surface à INGÉVILLE

Le stationnement public est en pleine évolution. Les deux lois « Grenelle I » puis « Grenelle II » ont posé des jalons d'une nouvelle politique locale du stationnement amenant les élus des collectivités à y voir des opportunités en terme de circulation, d'attractivité et même de développement durable des centres villes. Aujourd'hui, la police municipale d'INGÉVILLE exerce le contrôle en régie des stationnements mais le taux de respect de paiement ainsi que la rotation des véhicules sont insuffisantes. Alors que, dans le même temps, la pression du stationnement est forte. La récente réforme, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2018, doit donc permettre à notre commune de trouver des solutions à ces problématiques afin d'éviter une paralysie progressive du centre-ville.

C'est pourquoi je vous présente dans un premier temps, Madame la Directrice, une note relative à la récente réforme du stationnement.

Puis, dans un second temps, j'établirais un ensemble de propositions opérationnelles pour mettre en œuvre la réforme du stationnement de surface à INGÉVILLE.

I- La réforme du stationnement et ses enjeux pour INGÉVILLE

A- Qu'est que la réforme du stationnement ?

a) Définitions

Avant cette réforme, le stationnement payant était lié à l'exercice du pouvoir de la police. Le non-paiement était une infraction pénale dont l'amende s'élevait à 17 €. Ce montant était forfaitaire sur l'ensemble du territoire car fixé par l'État lui-même.

Depuis le 1^{er} janvier 2018, le stationnement d'un véhicule en voirie fait 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 doit donc s'acquitter de cette redevance en paiement immédiat ou différé via un forfait post-stationnement (FPS) dressé par un agent de contrôle.

Tout autre type de stationnement continue d'être traité par la chaîne pénale classique.

b) Contexte juridique : un régime réformé

Issu de la loi « MAPTAM » (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) complétée par un décret du 12 novembre 2015, il s'agit donc d'un régime instaurant la dépénalisation du stationnement payant sur voirie.

De part ces enjeux et le périmètre important qu'elle couvre, cette nouvelle réforme devra également respecter, notamment, la loi du 29 décembre 2016 relative aux finances rectificatives pour la gestion des recettes induites ou encore le RGPD pour la gestion des données personnelles (immatriculation, photos des véhicules...).

B- Les enjeux de la réforme du stationnement

a) Les objectifs à atteindre

Nous l'avons vu précédemment, en dépénalisant les stationnements payants, l'objectif de la réforme est donc d'en décentraliser la gestion. Ainsi, les collectivités se chargent désormais du contrôle mais aussi du recouvrement des nouvelles redevances. Celles-ci peuvent aujourd'hui gérer plus finement leur parc de stationnement et le rationaliser.

Comme c'est le cas à INGÉVILLE, les deux enjeux majeurs sont liés d'une part au taux de paiement et, d'autre part, à la rotation des véhicules sur les places pour éviter le phénomène de « voiture-ventouse » et donc fluidifier les mouvements. Les collectivités disposent donc aujourd'hui, grâce à la réforme, de nouveaux actifs. Le choix du paiement de la redevance sous une forme forfaitaire peut, par exemple, permettre au système d'abonnement spécifique pour les riverains ou pour les professionnels. Des tarifs « dissuasifs » permettent, eux, une meilleure rotation des véhicules.

Le stationnement étant une clé stratégique pour la mise en œuvre des politiques de mobilité et d'aménagement urbain, il permet aussi un report des modes de transport vers des moyens de locomotion alternatifs (vélo, trottinette, transport en commun) et un meilleur partage de l'espace public.

Enfin, s'inscrivant dans une politique de développement durable, l'application de la réforme doit pouvoir permettre aux usagers de participer à la transition écologique en favorisant des transports peu ou non polluants.

b) Les exemples de mise en œuvre

Un premier bilan, réalisé par la Fédération Nationale des Métiers du Stationnement (FNMS) en juillet 2018 montre que 544 villes ont mis en œuvre la réforme. Ce bilan met en avant le faible taux de recours (4 %) sur les FPS qui est un très bon résultat, notamment sur son impact sur son recouvrement. En effet, un faible taux de recours permet une plus grande réactivité des procédures de recouvrement.

Il apparaît concrètement, concernant les tarifs, une certaine hétérogénéité des pratiques. D'abord, les métropoles ont toutes pris des mesures pour être opérationnelles dès le 1er janvier contrairement aux plus petites communes comme la nôtre. Ensuite, beaucoup de communes ont mis en place des tarifs forfaitaires proches des 17 € anciennement en vigueur. Ceci afin de ménager les usagers qui n'étaient pas tous suffisamment informés de l'entrée en vigueur de la réforme.

Il existe par ailleurs des différences en termes de zonage, de périodes estivales / hivernales (zones touristiques). Au-delà des grilles tarifaires, un bon contrôle est nécessaire pour garantir un résultat optimal de la réforme. Il existe différents moyens de réaliser les contrôles : en régie, en prestation de service ou bien par délégation (DSP). Ainsi, les communes de Metz et Paris ont choisi de déléguer le contrôle à une société privée, Streeteo, qui assure, avec ses véhicules, le contrôle automatique des plaques d'immatriculation des véhicules stationnés en voirie. Ces données sont ensuite transmises aux agents assermentés pour le contrôle des potentielles infractions. Enfin, pour garantir un taux de paiement important, il faut simplifier les usages. Certaines collectivités ont donc choisi la solution de paiement par mobile comme PayByPhone. C'est le cas de Thoron, Calais ou encore le Havre. De plus, cette solution permet à la collectivité un gain en termes de gestion et suivi des paiements.

Nous l'avons vu, la réforme du stationnement, de par sa nature, peut être un outil intéressant pour revoir complètement la politique de gestion des centres-villes. Cependant, pour atteindre les objectifs fixés, il convient de déterminer précisément la manière dont les moyens de la commune d'INGÉVILLE devront être mis en œuvre.

II- Propositions opérationnelles pour mettre en œuvre la réforme

A- Diagnostic et pilotage

a) Le diagnostic

Tout d'abord, il est important de noter que même si à l'heure actuelle les tarifs et le mode de gestion n'ont pas évolué dans la collectivité, la réforme est bien applicable à partir du 1er janvier 2018 et peut évoluer par la suite.

Afin de connaître au mieux les enjeux qui attendent INGÉVILLE, il convient dans un premier temps de connaître avec le maximum d'exhaustivité le périmètre d'application de notre projet. Ainsi, il est très important d'avoir une cartographie à jour des déplacements urbains qui figurent dans le PDU (Plan de Déplacement Urbain). De même, la pression automobile, le développement des transports en commun ou encore le nombre de parkings en ouvrage ou en enclos seront des données déterminantes.

Comme cela a été montré précédemment, le zonage tarifaire déterminant le montant des FPS pourra varier selon le type d'habitat et le type d'usage. Les informations contenues dans le Système d'Information Géographique (SIG), généralement géré par la communauté d'agglomération sera notre base de travail.

Enfin, l'évaluation des effectifs disponibles en régie sera une donnée indispensable dans le choix du mode de gestion de la surveillance des zones de stationnement et le recouvrement des paiements.

b) Le pilotage de l'opération

Pour mener à bien la mise en œuvre de la réforme, le pilotage de l'ensemble des opérations se devra être clairement défini. Par conséquent, le pilotage pourra être réparti sous la forme de deux comités : le premier à caractère décisionnel et le second axé sur la technicité. Ces deux comités de pilotage s'inscriront dans un processus en mode projet.

Le comité de pilotage décisionnel aura autorité pour la prise de l'ensemble des décisions liées à ce projet. Il sera composé du Président d'INGÉCO en tant qu'autorité organisatrice, le maire d'INGÉVILLE en tant qu'autorité ayant la compétence voirie sur sa commune, les représentants des communes composant la communauté d'agglomération, un représentant de la société DELEGUE, madame la DGST et le chef de projet. Une responsabilité que je souhaite vous proposer.

Je serai donc chargé du lien avec le second comité, technique celui-là. Sous ma responsabilité, il sera composé d'un représentant des services suivants : voirie et déplacement (moi-même), DSI, Communication, Mobilité (service de la CA) et Ressources Humaines.

Les réunions du comité technique seront hebdomadaires, celles du comité de pilotage décisionnel seront mensuelles ou bimensuelles.

B- Les moyens à mettre en œuvre

a) Moyens humains et financiers

Les moyens en interne disponibles seront déterminants. Cependant, il convient, dès à présent, de définir les hypothèses émanant d'un manque à ce niveau. En effet, s'ils sont insuffisants, il conviendra de choisir entre deux modes de gestion : le marché à prestation de service ou bien la délégation de service public (DSP). Quel que soit le mode choisi, les délais incompressibles pouvant dépasser six mois pour le marché et atteindre un an pour la DSP, la mise en œuvre effective du projet ne pourra objectivement pas avoir lieu avant 2020.

Le comité technique aura pour objectif d'en donner les éléments au comité de pilotage sous un mois à partir du démarrage de la mission. Le comité de pilotage pourra ensuite prendre sa décision.

Étant donné les enjeux financiers mis en jeu, la décision aura pour effet une inscription de dépenses supplémentaires de fonctionnement, soit en décision modificative de fin d'année (DM n°3), soit, plus probablement un budget primitif 2020. Ces éléments feront sans doute l'objet de discussions au moment du DOB.

b) Moyens techniques et pérennité du projet

Les moyens techniques à mettre en œuvre peuvent varier selon le choix des technologies retenues et selon le choix des prestataires.

Le choix des technologies devra se faire dans un souci de vision à long terme du projet. En effet, le matériel mis en place (horodateur par exemple) est peut-être déjà obsolète. Ainsi, le parti pris pour une solution fondamentalement différente (mobile) pourrait prendre tout son sens.

Concernant les systèmes déjà en place mais qui n'évoluent pas comme les parkings en ouvrage, il conviendra d'accompagner les sociétés exploitantes afin qu'ils réussissent leur transition mais également que nous évitions un phénomène de cannibalisation (surface / souterrain).

Il conviendra sans doute de réexaminer les caisses financières des contrats de délégation existants et y ajoutant, pourquoi pas, des mécanismes de performance par exemple dans une approche « gagnant – gagnant ».

Pour conclure, la mise en œuvre de ce type de projet est complexe, elle nécessitera une implication importante des équipes techniques et des élus. De plus, pour une efficacité sur le long terme, un réexamen annuel de notre politique sera déterminant pour évaluer puis corriger les éventuelles erreurs. Enfin, la communauté d'agglomération d'INGÉCO faisant partie intégrante du projet (autorité organisatrice qui percevra une part des recettes générées), sa participation amènera nos deux collectivités à, sans doute, encore davantage de mutualisation vers un service unique à terme.