

Réforme du stationnement payant sur voirie

Bilan de la première année de mise en œuvre

Enseignements de l'enquête 2018



Ce bilan, œuvre collective du Cerema et du Gart, a été réalisé par Laurent Chevereau, Romain Cipolla, Bradley Livermore et Emmanuel Perrin.

Remerciements

Tous nos remerciements aux relecteurs de ce document, et notamment Olivier Asselin (Métropole Européenne de Lille, co-animateur du groupe stationnement de l'AITF) et Frédéric Massing (Metz Métropole, co-animateur du groupe stationnement de l'AITF).

INTRODUCTION	5
Présentation de la réforme et de l'enquête	
Un panel de 226 répondants	
Les données recueillies par l'enquête 2018	
L'IMPACT DE LA REFORME SUR L'OFFRE ET LA REGLEMENTATION	9
a. Une offre payante qui varie selon la taille et le type de villes	
b. Une période initiale de gratuité intégrée à la réglementation	
c. Un coût de la première heure de stationnement globalement non impacté par la réforme	
d. Le forfait de post-stationnement (FPS) : un renforcement de l'incitation à payer son stationnement	
e. Le montant du FPS : un choix politique qui n'est pas lié à la taille de la ville	
f. Des FPS minorés mis en place de manière plus fréquente dans les grandes communes	
g. Une part de plus en plus importante prise par les nouveaux moyens de paiement	
L'IMPACT DE LA REFORME SUR LA SURVEILLANCE DU STATIONNEMENT PAYANT	17
a. Un contrôle qui reste très majoritairement assuré en régie	
b. Des moyens de contrôle encore limités par rapport aux enjeux de la surveillance	
c. Les véhicules LAPI : une solution encore peu utilisée	
d. Un nombre de FPS émis par place payante qui tend à augmenter avec la taille de la commune et l'externalisation du contrôle	
e. Un taux de recours faible	

L'IMPACT DE LA REFORME SUR LE FONCTIONNEMENT ET L'USAGE DU STATIONNEMENT	23
a. Un usage de l'offre payante sur voirie partagé entre usagers horaires et abonnés	
b. Une grande diversité de niveaux de paiement liés aux usagers horaires	
c. Des niveaux de recettes liés à l'importance des moyens humains affectés au contrôle	
d. Encore peu de données disponibles sur les places libres et la rotation	
e. Des données limitées sur le respect de la réglementation	
f. L'avis des communes sur la mise en œuvre de la réforme : un bilan positif malgré un démarrage difficile	
CONCLUSION	30
ANNEXES	33
Questionnaire d'enquête	
Panel de répondants	

Introduction

Présentation de la réforme et de l'enquête

La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) a engagé une réforme importante des politiques de stationnement. Cette réforme, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018, entraîne une dépenalisation et une décentralisation du stationnement payant sur voirie.

Dépenalisation car le caractère payant du stationnement sur voirie ne s'inscrit plus dans une organisation pénale mais devient une modalité de gestion domaniale. L'usager ne s'acquitte plus d'un droit de stationnement mais d'une redevance d'occupation du domaine public relevant de la collectivité compétente (la commune par défaut) et pouvant être payée de manière forfaitaire. Cette redevance forfaitaire, différenciée selon les territoires, est appelée « forfait de post-stationnement » (FPS).

Décentralisation car la réforme donne aux collectivités la pleine maîtrise du stationnement payant sur voirie pour mettre en œuvre, de la définition de la réglementation jusqu'au contrôle, un véritable service public du stationnement adapté au contexte local. Parmi les nouveautés introduites par la réforme, les collectivités ont désormais la possibilité d'externaliser non seulement l'exploitation mais également la surveillance du stationnement payant sur voirie, en faisant appel à un prestataire externe. Enfin, l'ensemble des recettes tirées du stationnement payant sont perçues par les collectivités concernées ou leurs tiers contractants : les redevances payées spontanément par les usagers sont conservées par la collectivité ayant établi le barème tarifaire, et le produit des forfaits de post-stationnement est réparti entre commune et intercommunalité. Il doit financer localement, outre les coûts relatifs à la mise en œuvre de ces forfaits, les actions en faveur de la mobilité durable, les opérations de voirie, ainsi que celles destinées à améliorer l'environnement et la circulation routière.

Suite aux travaux de la Mission Interministérielle à la Décentralisation du Stationnement (MIDS), qui ont notamment mis en évidence l'importance du suivi de la réforme sur la base d'indicateurs harmonisés, le Cerema et le Gart ont mené en janvier et février 2019 une enquête sur la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant sur voirie. Cette enquête, adressée à l'ensemble des 551 collectivités identifiées fin 2018 comme pratiquant une politique de stationnement payant sur voirie, porte sur l'offre et la réglementation du stationnement payant sur voirie, l'usage de ces places, l'organisation du contrôle et son efficacité, le paiement des FPS et les recours déposés par les usagers.

Ses principaux résultats, exposés dans ce document, permettent de dresser un bilan de la première année de mise en œuvre de la réforme.

Un panel de 226 répondants

Sur les 551 collectivités enquêtées, 226 ont répondu à notre enquête sur la réforme du stationnement payant sur voirie. Ce taux de participation de 41 % permet d'avoir une photographie assez précise de la mise en œuvre de la réforme du stationnement sur le territoire. **L'exploitation des**

Population de la collectivité	Nombre de collectivités enquêtées	Nombre de réponses à l'enquête	Part de réponse à l'enquête
POP > 200 000	14	14	100%
100 000 < POP < 200 000	29	19	66%
50 000 < POP < 100 000	68	29	43%
10 000 < POP < 50 000	269	100	37%
POP < 10 000	171	64	37%
Total	551	226	41%

données recueillies s'est faite en distinguant cinq classes de population, afin d'étudier l'influence de la taille des collectivités sur les politiques de stationnement menées :

- les villes de plus de 200 000 habitants ;
- les villes de 100 000 à 200 000 habitants ;
- les villes de 50 000 à 100 000 habitants ;
- les villes de 10 000 à 50 000 habitants ;
- les villes de moins de 10 000 habitants.

Pour chacune de ces catégories, comme le montre le tableau ci-contre, **la part de répondants permet de disposer globalement d'une représentation significative**. Cette classification par strate de population sera reprise dans la présentation des résultats, dès lors qu'elle présente un intérêt par rapport à la question posée.

N.B. Les villes interrogées n'ayant pas systématiquement répondu à toutes les questions, le panel de répondants peut être amené à varier sensiblement d'une question à l'autre. Pour chaque question, le nombre de réponses ou de villes concernées sera indiqué entre parenthèses à la suite de la donnée.

En fonction des questions, d'autres distinctions pourront être introduites lorsqu'elles apportent des éclairages intéressants. Par exemple, entre les villes ayant conservé un contrôle en régie et celles l'ayant externalisé, entre les villes qui proposent ou non un paiement par téléphone mobile, ou encore selon le ratio du nombre de places par agent chargé de la surveillance dans chaque ville...

Enfin, quand cela sera possible et pertinent, ces données 2018 seront mises en perspective avec des références antérieures à la réforme. Pour cela, nous mobiliserons les données de la dernière enquête quinquennale de 2015 sur le stationnement public réalisée par le Cerema. Ces comparaisons permettront de dessiner des évolutions mais doivent être néanmoins prises avec précaution, dans la mesure où ce ne sont pas toujours les mêmes villes qui ont répondu aux deux enquêtes (sur les 287 villes ayant répondu à l'enquête 2015, seules 81 ont également répondu à l'enquête 2018).

Les données recueillies par l'enquête 2018

L'enquête réalisée par le Gart et le Cerema s'est intéressée à **plusieurs dimensions stratégiques** des politiques de stationnement sur lesquelles la réforme du stationnement payant sur voirie était à même d'avoir des impacts significatifs :

- d'abord **la question de la réglementation et des conditions de stationnement proposées aux usagers**. En la matière, l'enquête a interrogé les collectivités sur l'offre de stationnement payant, les durées et les tarifs pratiqués, le montant des forfaits de post-stationnement (FPS) et leur modulation, mais aussi sur les tarifications préférentielles, les offres de gratuité, ainsi que sur les modalités de paiement du stationnement proposées ;
- ensuite **la question de la surveillance et du contrôle**. Les données collectées portaient sur le mode de gestion du contrôle, le nombre d'agents assignés à cette tâche ou encore l'utilisation de véhicules équipés d'un système de lecture automatique de plaques d'immatriculation (LAPI). Elles concernaient également le nombre de FPS émis, recouverts, contestés et annulés ;
- enfin, **la question du fonctionnement et des usages de l'offre de stationnement payant**. Il s'agissait de collecter des données sur le nombre de transactions de paiement, les recettes moyennes par place ou encore le nombre d'abonnés. Plus largement, l'enquête a cherché à recueillir des informations sur des indicateurs essentiels pour évaluer l'efficacité de la réforme, comme le taux de rotation, le taux de vide et le taux de véhicules en conformité avec la réglementation, en souhaitant par la même occasion mieux définir leur mode de calcul et la méthode employée pour recueillir les données permettant de les calculer.

Selon leur nature, **ces données ont été recueillies** :

- **temporellement**, soit sur l'ensemble de l'année 2018, soit sur un mois type de l'année 2018 pour certaines d'entre elles, comme les données d'usage dont un lissage annuel viendrait amoindrir la pertinence (s'il était conseillé de fournir les données relatives au mois de septembre 2018, les collectivités étaient libres de choisir un autre mois dès lors qu'elles le jugeaient plus représentatif du fonctionnement du stationnement payant sur leur territoire) ;
- **géographiquement**, soit sur l'ensemble du territoire communal où est implanté du stationnement payant sur voirie, soit sur la zone de stationnement la plus « rotative » quand la moyenne calculée sur l'ensemble des zones perdait en signification (la zone de stationnement la plus rotative correspond en général à la zone « centrale » où se concentrent les plus forts enjeux en matière de stationnement).

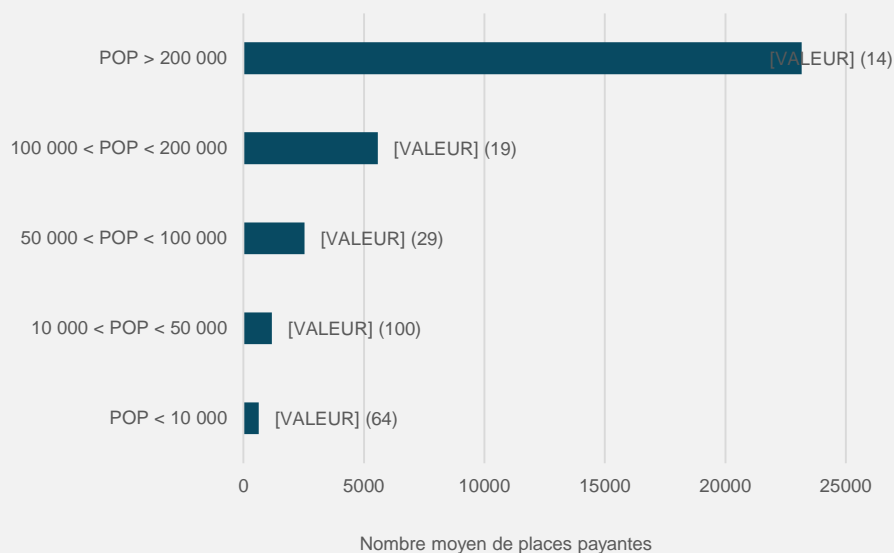
Cette enquête permet de dresser un premier bilan de la mise en œuvre de la réforme tout en restant non exhaustive. Des questions importantes, comme le bilan économique de la réforme ou son intégration dans les politiques de déplacements menées localement, ne sont pas traitées ici, notamment parce que la nature de l'enquête n'apparaissait pas adaptée au recueil d'éléments portant sur ces questions, ou que les collectivités ne disposaient pas encore de données permettant d'élaborer de telles analyses.

L'impact de la réforme sur l'offre et la réglementation

Une offre payante qui varie selon la taille et le type de villes

Le premier levier d'action des collectivités concerne la définition de l'offre de stationnement payant dans sa dimension territoriale, mais aussi dans sa dimension temporelle avec la sélection des jours et des heures soumis au paiement. Avant toute chose, il appartient donc à la collectivité de définir le caractère payant du stationnement, la délimitation des rues et des plages horaires concernées, en adaptant la réglementation aux besoins de régulation de l'usage des places et aux objectifs de sa politique de stationnement.

Nombre moyen de places payantes par catégorie de population



Lecture : Les 64 communes de moins de 10 000 habitants ayant répondu à la question ont en moyenne une offre de 636 places payantes.

L'offre de stationnement payant sur voirie augmente de manière significative avec la taille de la ville : le nombre de places proposées double en moyenne d'une classe de ville à l'autre, avec un saut plus important lorsqu'on arrive aux collectivités de plus de 200 000 habitants (avec une moyenne de plus de 23 000 places par commune, grandement tirée par Paris qui compte plus de 130 000 places payantes – sans Paris, la moyenne des villes de plus de 200 000 habitants est de 14 677 places).

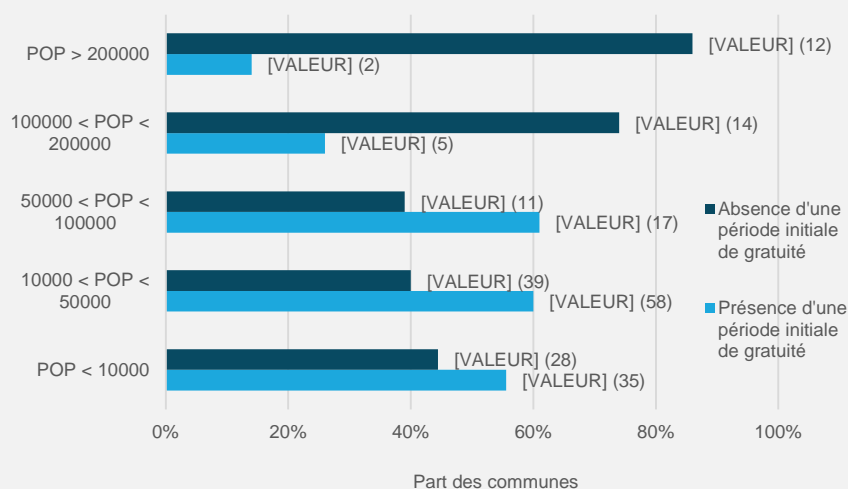
Néanmoins, si l'on rapporte cette offre payante à la population de la commune, ces différences s'estompent puisque toutes les catégories de villes se situent en moyenne à un peu plus de 40 places payantes pour 1000 habitants, à l'exception des villes de moins de 10 000 habitants qui atteignent un ratio moyen de plus de 180 places payantes pour 1000 habitants. Ceci s'explique par les ratios élevés de petites communes touristiques qui présentent une population résidente faible mais un certain volume de places payantes.

Enfin, les villes de moins de 10 000 habitants se caractérisent par des plages de stationnement payantes plus importantes que pour les autres catégories : avec en moyenne 10 heures payantes par jour et 27 jours payants par mois, ces petites villes se rapprochent de la situation des villes de plus de 200 000 habitants, alors que la moyenne des autres catégories est plutôt autour de 8 heures et de 24 jours. Cette caractéristique renvoie là encore à la situation particulière des villes touristiques, qui ressentent le besoin de réguler les usages du stationnement sur des plages de temps assez longues, y compris parfois les week-ends.

Une période initiale de gratuité intégrée à la réglementation

Le barème tarifaire peut être modulé en fonction de la durée du stationnement, y compris via l'instauration d'une tranche gratuite. Outre la pause méridienne ou la période nocturne de gratuité, cette tranche gratuite peut s'appliquer au début de chaque période de stationnement : on parle alors de période initiale de gratuité.

Part des communes disposant d'une période initiale de gratuité sur la zone la plus rotative



Lecture : 56 % des communes de moins de 10 000 habitants (soit 35 communes) ayant répondu à la question proposent une période initiale gratuite sur la zone la plus rotative.

Plus de la moitié des communes ayant répondu à l'enquête proposent une période initiale de gratuité sur la zone de stationnement la plus rotative.

Peu présente dans les plus grandes collectivités, cette mesure est pratiquée par une part importante des communes de moins de 100 000 habitants (59%). Malgré une forte variabilité d'amplitude (de 10 minutes à 2 heures), la période initiale de gratuité reste limitée à 30 minutes dans la majorité des cas.

Si elle peut encourager le stationnement de très courte durée, la période initiale de gratuité peut aussi servir à réduire le coût total d'un stationnement de plus longue durée. En participant autant à l'acceptabilité des politiques de stationnement et à l'attractivité du territoire qu'à l'augmentation de la rotation, la période initiale de gratuité semble ainsi particulièrement répondre aux attentes des petites et moyennes communes.

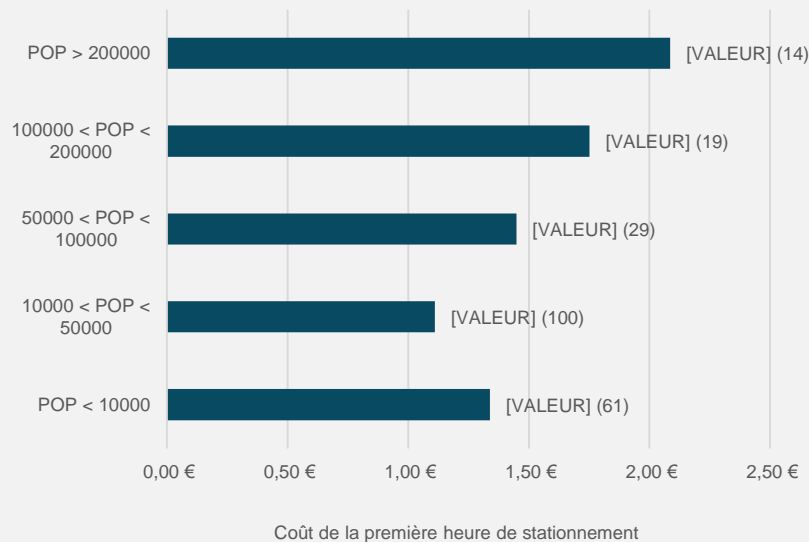
EN GUISE DE COMPARAISON

Dans l'enquête Cerema de 2015, seul un tiers des villes avec du stationnement payant proposait une période initiale de gratuité. Il semble donc que la mise en œuvre de la réforme ait participé au développement de cette mesure qui présente l'avantage d'être bien perçue par les usagers.

Un coût de la première heure de stationnement globalement non impacté par la réforme

Les tarifs horaires du stationnement sur voirie constituent un indicateur de la stratégie mise en place par la collectivité. Le montant de la redevance de stationnement est déterminé par un barème tarifaire qui, dans les zones les plus rotatives, est destiné à encourager un partage dans le temps des places offertes aux automobilistes en régulant les différents usages. Lorsqu'elles sont payées spontanément par les usagers, ces redevances sont conservées par la collectivité ayant établi le barème tarifaire, à savoir la commune dans la quasi-totalité des cas ou, à de rares exceptions, l'établissement public de coopération intercommunal (EPCI) ou le syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité.

Tarif moyen de la première heure de stationnement sur la zone la plus rotative



Lecture : Pour les communes de moins de 10 000 habitants, le tarif moyen de la première heure de stationnement sur la zone la plus rotative est de 1,34 euro. Ce résultat est basé sur les réponses de 61 communes de moins de 10 000 habitants.

Le tarif moyen de la première heure de stationnement sur la zone la plus rotative s'établit à 1,33 euro et tend à augmenter avec la taille de la commune pour atteindre voire dépasser 2 euros dans les villes de plus de 200 000 habitants. La seule exception à cette règle concerne les villes de moins de 10 000 habitants, qui présentent un tarif moyen supérieur aux villes de 10 000 à 50 000 habitants : cela s'explique par les tarifs élevés pratiqués dans plusieurs villes touristiques de moins de 10 000 habitants, qui, dans les périodes les plus fortes de l'année, rencontrent des contraintes de stationnement proches de celles des grandes villes (forte demande due à l'affluence de touristes, besoin d'une rotation des places plus importante...).

Notons que ce tarif de la première heure de stationnement peut intégrer une éventuelle période initiale de gratuité.

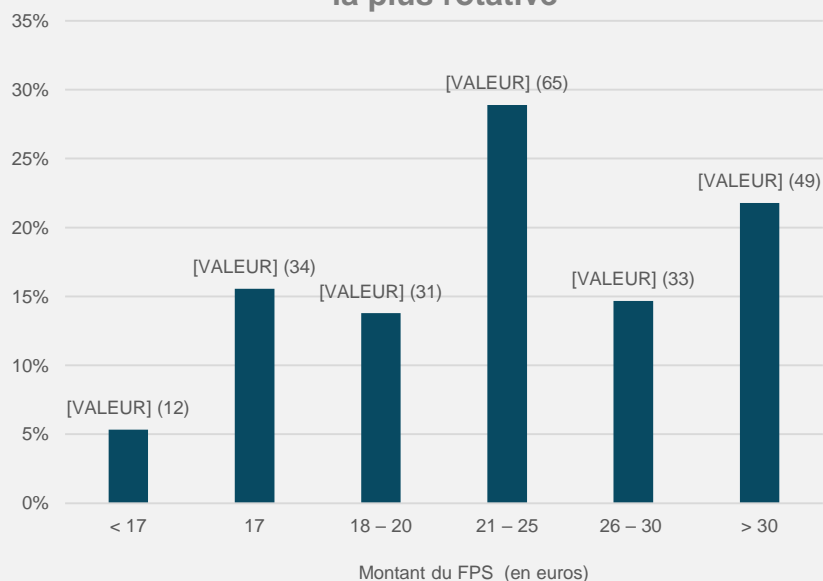
EN GUISE DE COMPARAISON

Dans l'enquête Cerema de 2015, le coût moyen de la première heure de stationnement s'établissait à 1,35 euro. Cette stabilité tient au fait que, dans leur grande majorité, les villes n'ont pas augmenté le tarif horaire au moment de la mise en œuvre de la réforme.

Le forfait de post-stationnement (FPS) : un renforcement de l'incitation à payer son stationnement

S'ils ne payent pas leur redevance de stationnement de manière immédiate, les usagers peuvent la payer a posteriori : on parle de « forfait de post-stationnement (FPS) ». Le FPS doit être réglé dans les trois mois suivant la date de notification de l'avis de paiement et il ne peut pas avoir un montant supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement autorisée dans la zone considérée. Cette contrainte revient souvent à définir un barème tarifaire non linéaire, de façon à préserver la portée incitative du dispositif, qui oriente les usagers vers un paiement immédiat de la redevance.

Répartition des montants de FPS sur la zone la plus rotative



Lecture : 5 % des communes, soit 12 communes, ont un montant de FPS sur la zone la plus rotative inférieur à 17 euros.

La majorité des communes (79%) ayant répondu à l'enquête ont mis en place un FPS supérieur à 17 euros, soit le montant de l'amende pour absence ou insuffisance de paiement du stationnement en vigueur avant la réforme.

Le montant moyen du FPS s'établit à 25 euros, ce qui dénote une volonté d'inciter plus fortement les usagers au paiement immédiat de la redevance et à libérer plus rapidement les places qu'ils occupent.

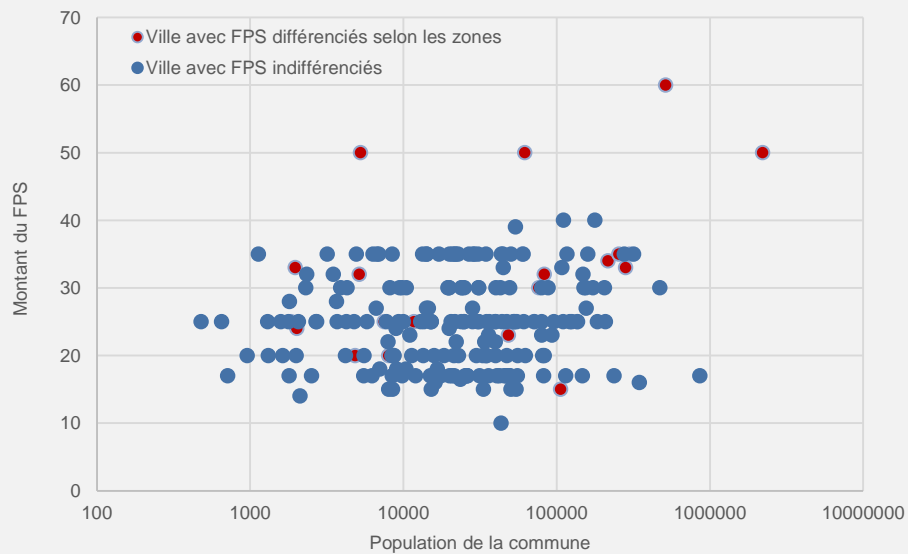
EN GUISE DE COMPARAISON

Alors qu'en 2015 le rapport du coût moyen de la première heure de stationnement sur le montant du PV était de 1 à 15, il est aujourd'hui en moyenne de 1 à 23 avec la mise en place de FPS dont le montant est souvent supérieur à 17 €.

Le montant du FPS : un choix politique qui n'est pas lié à la taille de la ville

Si elles peuvent adapter leur barème tarifaire pour définir des montants de FPS suffisamment incitatifs, les communes ont également la possibilité de mettre en place des montants de FPS différenciés. Cette différenciation peut notamment se faire en accord avec les deux grandes familles de barèmes tarifaires : ceux privilégiant le stationnement de courte durée et ceux permettant le stationnement de longue durée. Le montant du FPS peut ainsi être plus important sur les zones où la pression sur le stationnement est élevée, et moins élevé là où la demande est moins forte.

Montant du FPS sur la zone la plus rotative selon la taille de la ville



Lecture : Le montant du FPS sur la zone la plus rotative varie de 10 à 60 euros selon les villes. Ces montants ne tiennent pas compte d'une éventuelle minoration proposée par certaines villes.

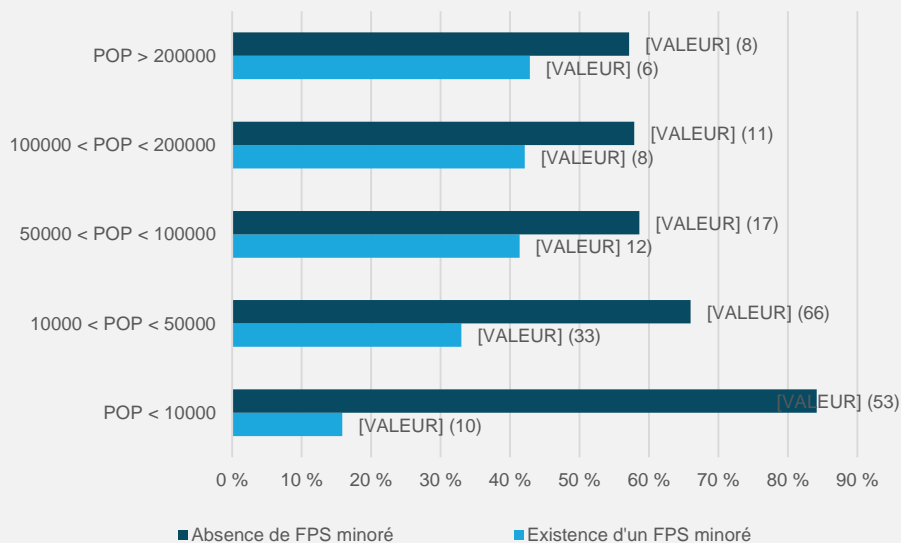
Si le montant des FPS oscille aujourd'hui fortement en fonction des collectivités, en variant sur la zone la plus rotative de 10 euros à 60 euros, **cette variation n'apparaît pas liée à la taille des communes mais révèle bien des différences de stratégie locale** en la matière.

Une très grande majorité des communes interrogées (200 sur 224) indiquent qu'elles ne différencient pas le montant du FPS selon les zones de stationnement. Si l'existence de plusieurs zones de stationnement avec des tarifs horaires différents reste une pratique très répandue (près de 3/4 des villes interrogées ont en effet plus d'une zone de stationnement payant), le choix d'un montant unique de FPS permet en revanche de simplifier sa mise en œuvre et sa compréhension par l'utilisateur.

Des FPS minorés mis en place de manière plus fréquente dans les grandes communes

Dans l'objectif de limiter les délais de recouvrement des FPS, les collectivités peuvent décider de proposer une minoration du montant du FPS dû en cas de paiement rapide par l'utilisateur. Comme pour tout FPS, cette minoration s'applique aussi bien aux usagers en absence de paiement qu'à ceux en situation d'insuffisance de paiement et, pour ces derniers, doit prendre en compte la déduction du ticket déjà payé.

Part des communes proposant ou non un FPS minoré



Lecture : 84 % des communes de moins de 10 000 habitants (soit 53 communes) indiquent ne pas avoir de FPS minoré, tandis que 43 % des communes de plus de 200 000 habitants (soit 6 communes) indiquent proposer un FPS minoré.

69 communes ont indiqué avoir mis en place un FPS minoré, soit 31 % des répondants. La grande majorité de ces communes (64 sur 69) donnent entre 2 et 5 jours aux redevables pour régler leur FPS minoré et le délai de 3 jours s'avère être le plus fréquent (27 sur 69).

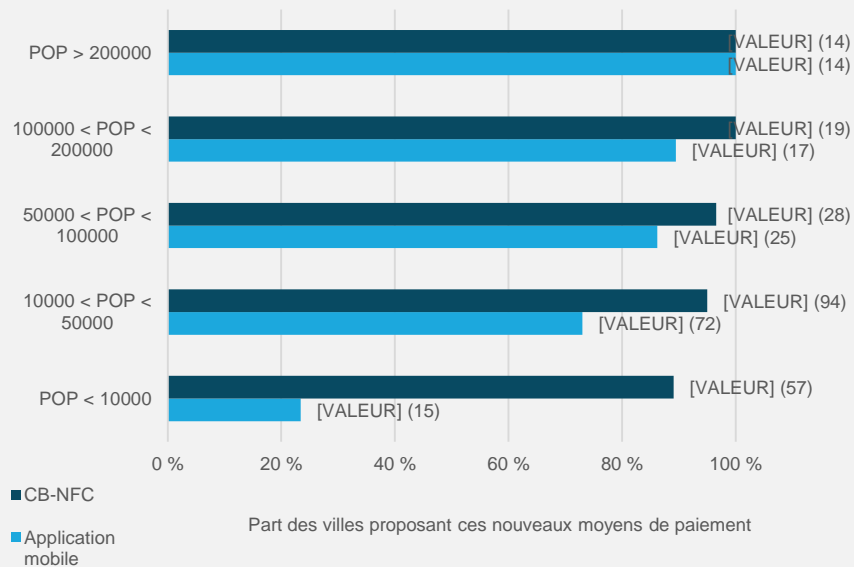
Les FPS minorés sont proportionnellement moins mis en place dans les plus petites communes : s'ils sont proposés par un peu plus de 40% des communes de plus de 50 000 habitants, ils apparaissent moins prisés par les communes de taille inférieure pour ne concerner qu'une commune sur six de moins de 10 000 habitants.

Quand ils sont mis en place, les FPS minorés permettent de réduire le rapport entre le montant du forfait de post-stationnement et le coût de la première heure de stationnement : ce dernier passe alors de 1 à 20 (contre 1 à 23 sans les FPS minorés). Le FPS moyen des communes qui l'ont instauré est d'ailleurs sensiblement supérieur à la moyenne : 28 € contre 23 € dans les villes ne proposant pas de FPS minoré. Néanmoins, si les FPS minorés peuvent inciter à payer rapidement le FPS et à réduire le nombre de recours, permettant également d'économiser les frais de l'ANTAI et d'améliorer l'acceptabilité de FPS plus élevés, leur mise en place peut représenter un poids non négligeable pour une collectivité, que ce soit en termes organisationnels, techniques ou financiers.

Une part de plus en plus importante prise par les nouveaux moyens de paiement

Le paiement immédiat du stationnement peut s'effectuer par différents moyens. S'il est toujours possible de payer son stationnement en espèces, à l'horodateur, de nombreuses villes proposent également des facilités de paiement comme la carte bancaire ou les applications sur téléphone mobile. Ces outils peuvent être utilisés pour inciter les usagers à mieux s'acquitter de leur redevance de stationnement.

Part des villes avec paiement par CB-NFC ou par téléphone mobile



Lecture : L'ensemble des communes de plus de 200 000 habitants ayant répondu à l'enquête (soit 14 communes) proposent à la fois le paiement par application mobile et par CB-NFC, alors que seules 23 % des communes de moins de 10 000 habitants (soit 15 communes) proposent le paiement par application mobile.

Encore relativement peu présents en 2015, les nouveaux moyens de paiement ont connu une rapide progression avec l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement payant. Le paiement par carte bancaire sur les horodateurs est proposé par 94% des villes interrogées, tandis que les offres de paiement par mobile sont proposées par 63 % d'entre elles. La présence des applications mobile varie selon la taille des villes, en décroissant fortement dans les plus petites (seules 23% des communes de moins de 10 000 habitants proposent cette solution).

Ces nouveaux moyens de paiement semblent rencontrer rapidement leur usage dans la mesure où la part des transactions dématérialisées (carte bancaire et applications mobiles) est plus importante dans les communes proposant une offre de paiement par mobile (50 % contre 25% dans les autres villes). En outre, le nombre de transactions par jour et par place est lui aussi plus élevé avec 1,24 transaction par jour et par place contre 0,77 transaction par jour et par place dans les communes ne proposant pas d'offre de paiement par mobile, sans toutefois que cela ne se traduise par des recettes supérieures.

EN GUISE DE COMPARAISON

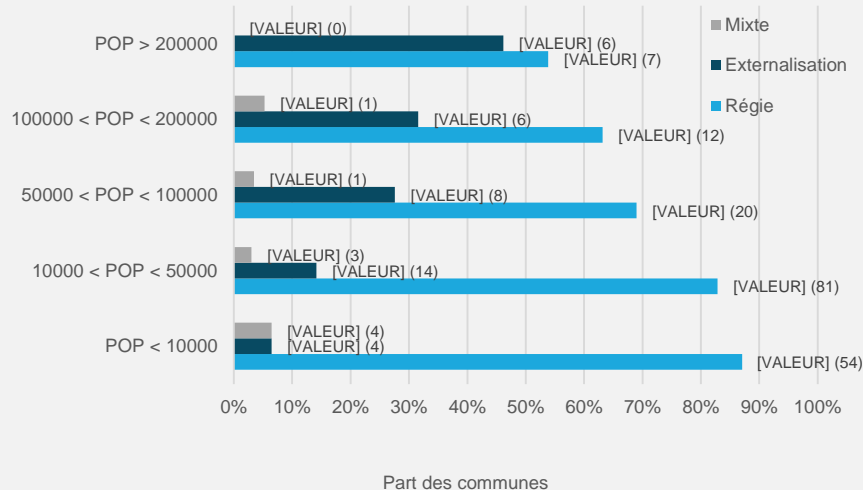
En 2015, ce sont la moitié des communes interrogées qui proposaient le paiement par carte bancaire sur horodateur. Les offres de paiement par mobile étaient quant à elles présentes dans un tiers des communes interrogées.

L'impact de la réforme sur la surveillance du stationnement payant

Un contrôle qui reste très majoritairement assuré en régie

Le choix du mode de gestion du contrôle du stationnement relève de la décision de la collectivité compétente en matière de stationnement. Depuis l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement payant sur voirie, un tiers contractant peut désormais être choisi par la collectivité pour assurer tout ou partie des missions d'exploitation technique du service de stationnement (matériel, maintenance, collecte...), de surveillance du stationnement et d'établissement des FPS, de traitement des recours administratifs préalables obligatoires, de préparation des mémoires en défense ou encore de collecte de la redevance de stationnement acquittée. Néanmoins cette externalisation n'est pas une obligation et la collectivité peut décider de conserver la gestion de tout ou partie de ces missions en régie.

Mode de gestion de la surveillance du stationnement payant sur voirie



Lecture : Parmi les 62 communes de moins de 10 000 habitants ayant répondu à la question, 87% (soit 54 communes) gèrent le contrôle du stationnement payant sur voirie en régie, 6% (soit 4 communes) ont externalisé la gestion et 6 % ont une gestion « mixte », c'est-à-dire externalisée uniquement pour certaines zones.

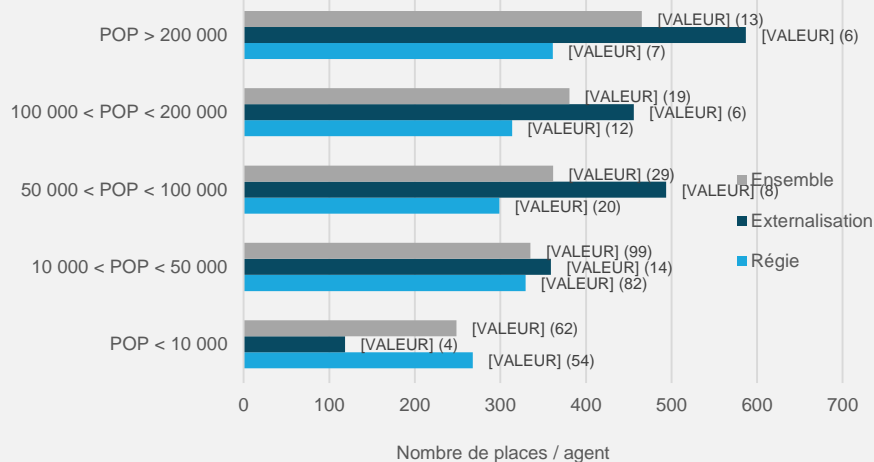
Malgré la possibilité offerte aux collectivités d'externaliser la surveillance du stationnement payant sur voirie, une majorité d'entre elles (79%) ont choisi de continuer à exercer cette mission en régie. Seules 17% des communes interrogées ont opté pour l'externalisation tandis que 4% ont choisi une gestion mixte (c'est-à-dire qu'une partie des places payantes est contrôlée par des agents de surveillance de la voie publique ou des policiers municipaux, l'autre partie est contrôlée par des agents dépendant d'un prestataire ou d'un délégataire).

L'externalisation du contrôle du stationnement est proportionnellement plus importante dans les communes les plus peuplées, sans toutefois se révéler dominante. Elle s'avère en revanche beaucoup plus rare dans les plus petites villes.

Des moyens de contrôle encore limités par rapport aux enjeux de la surveillance

Lorsque la collectivité gère la surveillance du stationnement payant sur voirie en régie, la vérification du paiement de la redevance continue à être effectuée par les policiers municipaux et les agents de surveillance de la voie publique (ASVP). Si la collectivité décide de déléguer les missions de surveillance du stationnement à un tiers contractant, ce dernier doit recourir à des agents assermentés. Le contrôle du stationnement interdit, gênant, très gênant ou abusif ne peut quant à lui pas être délégué à un tiers contractant dans la mesure où ces infractions relèvent toujours du système pénal.

Nombre de places payantes par agent de surveillance



Lecture : Dans les 54 communes de moins de 10 000 habitants ayant conservé la gestion de la surveillance du stationnement en régie, il y a en moyenne 268 places à contrôler par agent de surveillance.

En moyenne, 8 agents sont dédiés à temps plein à la surveillance du stationnement. Cette moyenne augmente de manière significative avec la taille de la commune : on passe de 3,2 agents dans les communes de moins de 10 000 habitants à 7,9 dans celles de 50 000 à 100 000 habitants et 30 dans celles de plus de 200 000 habitants (50,9 si l'on compte Paris). Par ailleurs, à taille de ville égale, on remarque que le nombre moyen d'agents de surveillance tend à être plus important lorsque la surveillance du stationnement est assurée en régie.

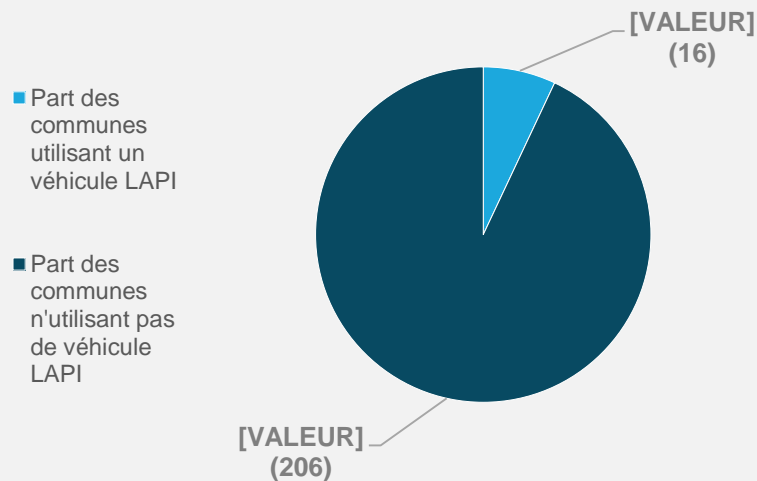
De ce fait, **le nombre moyen de places à surveiller par agent est plus important dans les collectivités qui ont décidé d'externaliser la surveillance du stationnement**, et ce indépendamment de la taille des villes : il est de 425 dans les communes avec une surveillance externalisée contre 307 pour les communes avec une surveillance exercée en régie.

Même si les effectifs ne disent pas tout sur l'efficacité de la surveillance, il reste primordial de disposer de moyens humains suffisants pour inciter à un meilleur paiement du stationnement et assurer la surveillance de l'offre payante dans sa globalité. Or, un peu plus de la moitié des villes (121 sur 215) dépassent le seuil de 250 places à surveiller par agent, au-delà duquel il devient plus difficile d'assurer un contrôle suffisamment efficace.

Les véhicules LAPI : une solution encore peu utilisée

Les véhicules équipés d'un système de lecture automatique de plaques d'immatriculation (LAPI) peuvent être utilisés par les collectivités dans le cadre des activités de contrôle du paiement du stationnement. Cependant, les « véhicules LAPI » ne peuvent pas établir automatiquement un FPS, sans aucune intervention humaine dans la chaîne d'émission, dans la mesure où la prise de décision produisant des effets juridiques sur le seul fondement d'un traitement automatisé est proscrite par la loi.

Part des communes utilisant un véhicule LAPI dans le cadre des activités de contrôle du stationnement payant



Lecture : 7% des communes qui ont répondu à la question (soit 16 communes) indiquent utiliser un véhicule équipé d'un système de lecture automatique de plaques d'immatriculation.

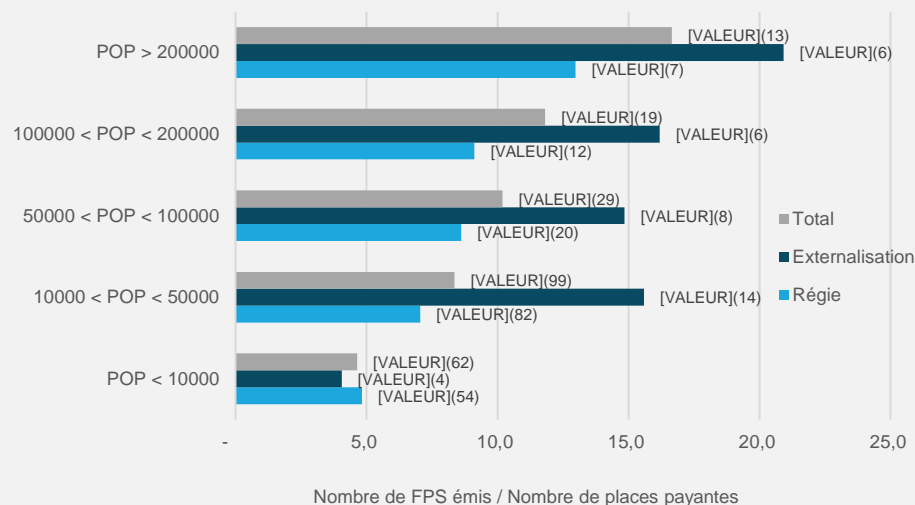
Une énorme majorité des communes qui ont répondu à l'enquête disent ne pas utiliser de véhicules équipés d'un système de lecture automatique de plaques d'immatriculation dans le cadre des activités de contrôle du stationnement payant. En effet, seul 7% des répondants ont indiqué en utiliser un à ces fins.

Cette faible utilisation des véhicules LAPI peut être expliquée par leur coût élevé ainsi que par l'usage limité qui peut en être fait. En effet, 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. Cela signifie que, même dans les villes où des véhicules LAPI sont utilisés, il revient à des agents assermentés de signer les avis de paiement de FPS. L'usage très réglementé des véhicules LAPI a de ce fait pu minorer légèrement les réponses positives à la question portant sur leur utilisation dans le cadre des activités de contrôle du stationnement payant : certaines villes disposant de véhicules LAPI ont pu répondre négativement à la question, en raison d'une possible confusion entre pré-contrôle du paiement et établissement des FPS.

Un nombre de FPS émis par place payante qui tend à augmenter avec la taille de la commune et l'externalisation du contrôle

En cas d'absence ou d'insuffisance de paiement de la redevance de stationnement, un forfait de post-stationnement (FPS) est facturé aux automobilistes. Les avis de paiement de ces FPS peuvent être édités sur place et déposés sur le véhicule par l'agent de surveillance. Ils peuvent sinon être envoyés par voie postale ou dématérialisée : l'agent de surveillance doit alors renseigner les informations relatives au FPS dans un terminal électronique et transmettre ensuite ces informations à l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), qui est chargée d'éditer l'avis de paiement.

Nombre de FPS émis par place payante selon le mode de gestion de la surveillance



Lecture : Le nombre moyen de FPS émis sur le nombre de places payantes est de 16,7 dans les 13 communes de plus de 200 000 habitants à avoir répondu à la question. Parmi ces 13 communes, les 6 communes qui ont externalisé la gestion de la surveillance du stationnement ont émis 20,9 FPS par place payante sur l'ensemble de l'année 2018.

L'analyse du nombre brut de FPS émis en 2018 doit être menée avec **précaution**, dans la mesure où l'entrée en vigueur effective de la réforme s'est faite progressivement et à des dates différentes selon les villes : ainsi, seul un tiers des villes (73 sur 215) ont émis leur 1^{er} FPS en janvier 2018 et les deux tiers (140 sur 215) au 1^{er} trimestre 2018. Néanmoins, on peut remarquer que le nombre de FPS émis par place payante apparaît pour l'heure plutôt en baisse par rapport au nombre de PV par place payante mesuré avant la réforme.

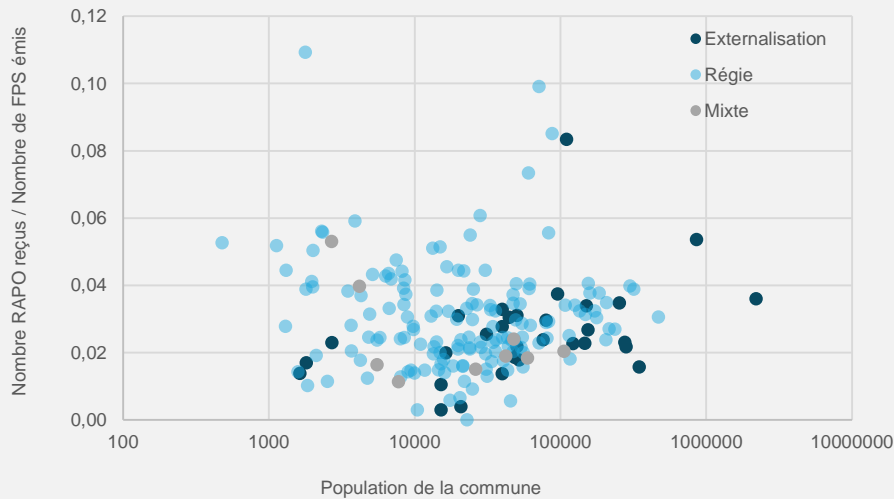
On observe que **le nombre de FPS émis annuellement par place payante augmente avec la taille de la ville** : il est multiplié par 3,4 entre les communes de moins de 10 000 habitants et celles de plus de 200 000 habitants. Cet écart compréhensible peut néanmoins être en partie lié à l'entrée plus tardive des petites villes dans la réforme : alors que les villes de plus de 200 000 habitants avaient toutes émis leur 1^{er} FPS à la fin du 1^{er} trimestre, seules 40% des villes de moins de 10 000 habitants étaient dans ce cas, ce qui peut aussi s'expliquer par le fait que certaines d'entre elles ne rendent leur stationnement payant que de manière saisonnière.

En outre, on remarque qu'en dépit d'un nombre d'agents de surveillance moins élevé, **le nombre moyen de FPS émis est nettement supérieur dans les communes à contrôle externalisé** : il est de 15,5 FPS / place / an contre 7 FPS / place / an dans les communes avec un contrôle en régie ; cet état de fait s'observe d'ailleurs quelle que soit la taille de la commune (à l'exception des villes de moins de 10 000 habitants mais pour lesquelles le nombre de villes à contrôle externalisé est très faible).

Un taux de recours faible

Le redevable d'un FPS a la possibilité de contester l'avis de paiement dans un délai d'un mois suivant sa délivrance. Cette contestation doit prendre la forme d'un recours administratif préalable obligatoire (RAPO), déposé auprès de l'entité dont relève l'agent ayant constaté l'absence ou l'insuffisance de paiement immédiat. La collectivité ou le tiers contractant dispose alors d'un mois pour répondre à cette demande. Dans le cas d'une absence de réponse, valant rejet implicite du recours, le requérant dispose alors d'un mois supplémentaire pour saisir la juridiction administrative spécialisée, dénommée commission du contentieux du stationnement payant (CCSP), après s'être acquitté du montant du FPS réclamé.

Taux de RAPO rapporté aux FPS émis selon le mode de gestion de la surveillance



Lecture : Le nombre de RAPO rapporté au nombre de FPS émis varie sur le graphique de 0 à 0,11 selon les villes. Par souci de lisibilité, deux valeurs extrêmes n'ont pas été représentées : 0,27 et 0,58.

Il ressort des résultats de notre enquête qu'en moyenne 3,3% des FPS émis font l'objet d'un RAPO. Si le taux de recours est moins important dans les communes proposant de payer le FPS en minoré, où il ne se situe qu'à 2,6%, on observe également des variations en fonction du mode de gestion du contrôle : le taux de recours moyen est plus élevé lorsque le contrôle est géré en régie (3,6%) que lorsqu'il est externalisé (2,6%). Cela pourrait s'expliquer par une proximité plus importante avec l'organe décisionnaire lorsque le contrôle est géré en régie.

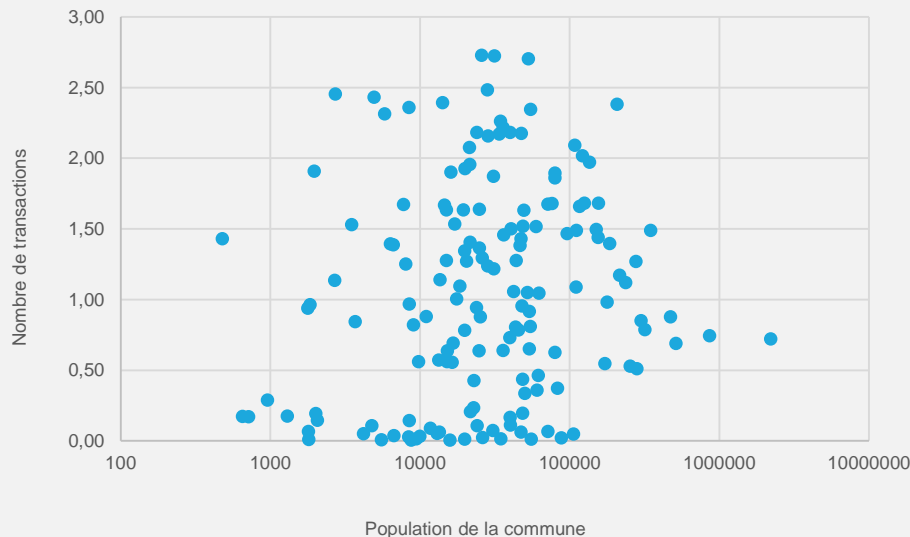
Par ailleurs, 55% des RAPO font l'objet d'une rectification, consistant en une annulation du FPS contesté ou en une révision à la baisse de son montant. Contrairement au taux de recours, on observe que le taux de rectification ne semble pas être influencé par le mode de gestion du contrôle (55% des RAPO font l'objet d'une rectification dans les communes avec un contrôle en régie contre 52% dans les communes avec un contrôle externalisé). Néanmoins, il apparaît des différences significatives en fonction de la taille des communes. En effet, 59% des RAPO font l'objet d'une rectification dans les communes de moins de 10 000 habitants, contre 53% dans les communes de 50 000 à 100 000 et 48% dans les communes de plus de 200 000 habitants.

L'impact de la réforme sur le fonctionnement et l'usage du stationnement

Un usage de l'offre payante sur voirie partagé entre usagers horaires et abonnés

Dans le cadre du stationnement payant, on distingue deux grandes catégories d'usagers qui sont soumises à des tarifications différentes : les usagers horaires et les abonnés. Les usagers horaires doivent s'acquitter, à chaque stationnement, d'une redevance donnant lieu à une transaction liée à une durée de stationnement. En parallèle, la collectivité peut proposer des abonnements, qui introduisent une modulation du barème tarifaire dès lors qu'une différence de situation appréciable objectivement et en rapport avec le service ou l'utilisation du domaine public concerné peut être justifiée. Ces abonnements ont pour but de faciliter l'accès de ces usagers (résidents, commerçants...) aux places de stationnement payant.

Nombre de transactions de paiement immédiat par place et par jour sur l'ensemble de l'offre payante



Lecture : Le nombre de transactions par place et par jour sur un mois type et sur l'ensemble de l'offre payante varie de 0,003 à 2,73. Par souci de lisibilité, une valeur extrême n'a pas été représentée : 6,25.

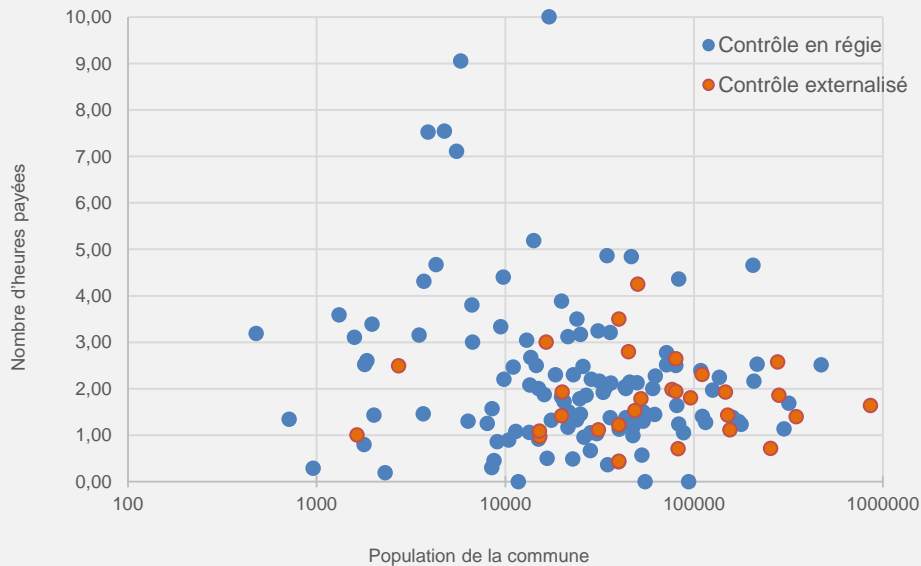
Pour les usagers horaires, le nombre de transactions de paiement immédiat par place et par jour donne une première idée de la présence de ces usagers sur l'offre payante et de leur comportement en matière de paiement du stationnement. Sur l'ensemble des zones de stationnement payant des 156 villes ayant renseigné cette information, **on relève une moyenne de 1,09 transactions par place et par jour sur un mois type**. Si cela peut paraître relativement faible, on observe néanmoins **une grande dispersion de cet indicateur, avec des disparités qui n'apparaissent pas liées à la taille de la ville**. Le fait de proposer un paiement par mobile semble en revanche faire augmenter ce nombre de transactions (1,24 dans les villes avec paiement mobile contre 0,77 dans les villes qui ne le proposent pas), sans que cela ne garantisse pour autant un niveau de recettes plus important.

Par ailleurs, parmi les 144 villes qui ont donné des précisions sur le nombre d'abonnés, les 3/4 indiquent avoir plusieurs types d'abonnés : **les abonnements résidents demeurent les plus répandus et représentent en moyenne les 3/4 des abonnés au stationnement sur voirie**, une proportion qui croit avec la taille de la ville ; mais des abonnements sont également proposés aux professionnels mobiles voire aux commerçants. Enfin, 52 villes ont estimé le taux d'occupation de l'offre payante par les abonnés : **sur la zone la plus rotative, c'est en moyenne un tiers des places payantes qui sont ainsi occupées par les abonnés**.

Une grande diversité de niveaux de paiement liés aux usagers horaires

Le paiement immédiat du stationnement par les usagers horaires constitue un élément clé des politiques de stationnement sur voirie et son amélioration l'un des objectifs principaux de la réforme. Dans cette approche du paiement spontané du stationnement, le calcul du nombre d'heures payées par place et par jour permet d'effacer les différences de niveaux de tarif dans les comparaisons entre villes. Son niveau reste néanmoins dépendant de l'occupation des places : un nombre d'heures payées faible peut ainsi être le signe d'une forte présence des abonnés sur voirie, autant que d'un faible respect de la réglementation par les usagers horaires.

Nombre d'heures payées par place et par jour par les usagers horaires sur la zone la plus rotative



Lecture : Sur la zone la plus rotative, le nombre d'heures payées par place et par jour par les usagers horaires varie de 9 mn à 10 h. En fonction de la disponibilité des données, ce ratio a pu être calculé dans 155 villes.

Sur la zone la plus rotative, **le nombre d'heures payées par place et par jour par les usagers horaires** (hors abonnés donc) **connait d'importantes disparités** : plus de la moitié des villes (86 sur 155) se situe en-dessous de 2 heures payées par place et par jour, tandis que certaines villes peuvent atteindre des niveaux beaucoup plus élevés, en particulier des petites villes à vocation touristique.

Globalement, ces disparités n'apparaissent pas liées à la taille de la commune.

L'externalisation du contrôle n'apparaît pas non plus comme un élément favorisant systématiquement un nombre d'heures payées par place et par jour plus important.

EN GUISE DE COMPARAISON

En 2015, un peu plus de la moitié des villes présentait également un ratio de moins de 2 heures payées par place et par jour sur la zone la plus chère. On observait aussi dans la distribution de ce ratio une grande disparité qui n'était pas liée à la taille des villes ou de l'agglomération à laquelle elles appartenaient.

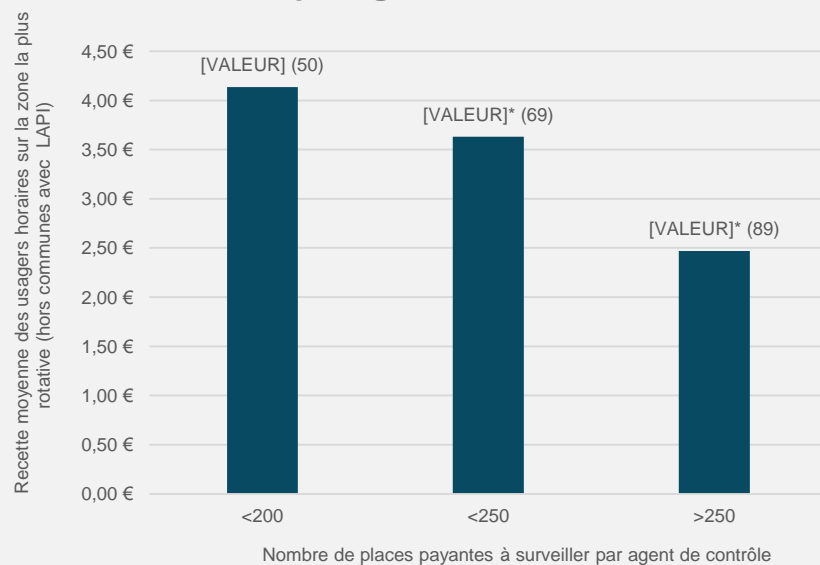
Des niveaux de recettes liés à l'importance des moyens humains affectés au contrôle

Les recettes tirées du paiement immédiat (hors FPS donc) des usagers horaires constituent un indicateur intéressant du fonctionnement et de l'usage du stationnement payant. Elles dépendent à la fois de l'occupation des places payantes par les usagers horaires, des tarifs pratiqués et du respect de la réglementation. En ce sens, elles sont donc autant liées à la réglementation qu'aux politiques de contrôle mises en place.

Si la recette issue du paiement immédiat des usagers horaires sur la zone la plus rotative est en moyenne de 3 euros par place et par jour, on observe, comme pour le nombre d'heures payées, **une grande diversité selon les villes et une absence de lien évident avec la taille de la commune**. Néanmoins, dans les villes de plus de 100 000 habitants, l'éventail tend à se resserrer entre 2 et 4 euros par place et par jour sur la zone la plus rotative.

Dans la recherche des facteurs décisifs, il apparaît que l'externalisation du contrôle ne garantit pas des niveaux de recettes supérieures (la recette moyenne est de 3 euros dans les villes où le contrôle est géré en régie, contre 2,80 euros dans les villes à contrôle externalisé), pas plus que le fait d'offrir une solution de paiement mobile (2,90 euros de recette moyenne dans ces villes, contre 3,29 euros dans celles qui ne le proposent pas). En revanche, les moyens humains affectés au contrôle se révèlent déterminants : en effet, **on observe une nette augmentation des recettes horaires dans les villes où le nombre de places à surveiller par agent est le plus faible**.

Recette moyenne par place et par jour en fonction du nombre de places payantes par agent de contrôle



Lecture : Les 69 communes où les agents ont moins de 250 places à surveiller génèrent une recette moyenne de 3,63€ / jour / place. Pour disposer de données comparables, nous avons soustrait de notre analyse les 16 villes utilisant des véhicules LAPI pour le contrôle du stationnement.

EN GUISE DE COMPARAISON

En 2015, outre une grande disparité des recettes, on observait un lien avec les moyens humains affectés au contrôle, en particulier avec la mise en place d'un corps spécialisé dans la surveillance du stationnement : dans les villes dotées d'un corps spécialisé, la médiane des recettes par place et par an était de 414 €, alors qu'elle n'était que de 145 € dans les autres villes.

Encore peu de données disponibles sur les places libres et la rotation

Parmi les effets attendus de la réforme, deux autres indicateurs permettent d'évaluer son impact sur le fonctionnement et l'usage de l'offre de stationnement. Le taux de vacance (nombre de places autorisées vides / nombre total de places autorisées) est un bon indicateur de la disponibilité d'une place pour l'usager sur un territoire donné. Le taux de rotation (nombre de véhicules différents relevés en stationnement sur une journée / nombre total de places autorisées) permet d'évaluer si une place a pu répondre ou non aux besoins de plusieurs usagers, ce qui constitue l'un des objectifs premiers du stationnement payant. Pour calculer ces indicateurs, un recueil de données spécifique est nécessaire.

Dans le cadre de l'enquête, il était demandé aux collectivités de plus de 50 000 habitants de renseigner le taux de vacance et le taux de rotation mesurés sur la zone de stationnement payant la plus rotative. Or, seule une minorité de communes a répondu à ces questions.

Le taux de vacance n'a été renseigné que par 16 communes sur 62.

Dans la zone la plus rotative de ces villes, **il est compris entre 10 et 35%**, ce qui y dénote un bon fonctionnement du stationnement payant dans la mesure où la disponibilité des places de stationnement peut être considérée comme satisfaisante avec un taux d'occupation inférieur à 90%.

Le taux de rotation n'a été renseigné que par 13 communes sur 62

mais donne déjà à voir d'importantes disparités. Dans la zone la plus rotative de ces villes, **il est compris entre 2 et 7,3** et témoigne de la diversité d'utilisation qui est faite de l'offre payante sur voirie, y compris dans les zones où la pression est la plus forte. A noter que parmi les facteurs explicatifs d'un faible taux de rotation, on peut aussi bien trouver la présence d'abonnés de longue durée que le non-respect de la réglementation horaire par les usagers (« véhicules ventouses »).

Les quelques données renseignées montrent bien le caractère stratégique de ces ratios et la nécessité de les connaître, aussi bien pour évaluer le fonctionnement de l'offre de stationnement que pour mesurer l'impact de la réglementation sur les usages. Or, si ces indicateurs impliquent des recueils de données spécifiques, ces derniers ne sont pas forcément imposants et coûteux : le taux de vide peut ainsi être estimé grâce à des comptages réalisés par les agents sur le terrain ; en principe, les véhicules LAPI devraient pouvoir être efficacement utilisés pour recueillir ces données, malheureusement la précision de leurs relevés est encore insuffisante pour permettre des comptages exhaustifs.

Même si elles n'ont pas renseigné ces indicateurs, **plusieurs villes indiquent néanmoins dans la question ouverte relative au bilan qu'elles tirent de la mise en œuvre de la réforme que cette dernière a permis de faire augmenter le taux de rotation ou encore de faire diminuer le taux d'occupation de la voirie.** Notons au passage que cette évaluation qualitative apparaît partagée par des villes de toute taille.

On peut enfin se demander si la mise en œuvre de la réforme n'a pas incité dans un premier temps les collectivités à se concentrer sur le bon fonctionnement du nouveau système plutôt que sur l'évaluation de ses effets, qui pourra être réalisée dans un second temps une fois le système stabilisé.

Des données limitées sur le respect de la réglementation

Un des autres objectifs de la réforme était d'améliorer le taux de respect de la réglementation, puisqu'avant 2018 on estimait qu'entre 60 et 70% des usagers ne payaient pas ou insuffisamment leur stationnement payant. Le taux de véhicules en conformité (nombre de véhicules en conformité avec la réglementation / nombre de véhicules contrôlés sur les places payantes) permet ainsi d'évaluer le respect de la réglementation par les usagers. Il peut être calculé sur l'ensemble des usagers, y compris les abonnés et les usagers bénéficiant de la gratuité, ou porter plus spécifiquement sur les usagers horaires.

L'enquête demandait aux collectivités de plus de 50 000 habitants de renseigner le taux de véhicules en conformité sur la zone de stationnement payant la plus rotative. Mais, comme pour les taux de vacance et de rotation, seule une minorité de communes semble connaître cette donnée : **14 communes sur 62 ont renseigné le taux de véhicules visiteurs en conformité et 12 le taux de véhicules en conformité pour l'ensemble des usagers.**

Malgré la faible quantité de données à disposition, on observe tout de même une fluctuation importante du respect de la réglementation d'une ville à l'autre : **sur la zone la plus rotative, entre 25% et 84% des visiteurs ont été recensés comme étant en conformité avec la réglementation** ; les données récoltées manquent en revanche de précision pour distinguer le taux de conformité des véhicules visiteurs de celui des autres usagers (sachant que traditionnellement les abonnés qui bénéficient d'une tarification avantageuse respectent davantage la réglementation que les visiteurs).

Outre une plus grande disponibilité de ces données, il importe également de s'assurer qu'elles s'appuient sur une même méthode de calcul. En la matière, deux méthodes sont principalement utilisées :

- les enquêtes occupation – respect, qui présentent l'avantage de fournir des données exhaustives sur la zone de stationnement enquêtée mais qui restent assez lourdes à réaliser ;
- les contrôles effectués dans le cadre de la surveillance du stationnement qui, à partir du moment où ils s'accompagnent d'un comptage des véhicules contrôlés, peuvent fournir des données sur le respect de la réglementation mais qui se limitent aux places effectivement contrôlées. Leur caractère exhaustif dépend donc fortement du nombre d'agents présents sur le terrain lors du recueil.

À terme, il sera primordial de réussir à homogénéiser sur tous les territoires les méthodes de calcul de ces indicateurs.

Enfin, dans le bilan qu'elles tirent de la mise en œuvre de la réforme, plusieurs villes font état d'un impact différencié sur le respect de la réglementation, sans forcément disposer de données pour étayer ce constat : si certaines s'accordent sur le fait que le respect s'est amélioré, d'autres restent plus circonspectes en disant n'avoir pas identifié pour l'instant d'impact significatif de la réforme sur le comportement des usagers en la matière.

L'avis des communes sur la mise en œuvre de la réforme : un bilan positif malgré un démarrage difficile

Les communes ont eu la possibilité de répondre à une question ouverte à la fin du questionnaire : « *Quel premier bilan faites-vous de la mise en œuvre de la dépenalisation du stationnement payant sur votre territoire?* ». Les nombreuses réponses à cette question permettent d'appréhender, au-delà des données chiffrées, la manière dont la réforme a pu impacter le fonctionnement, les usages, le vécu et les effets du stationnement payant.

Parmi les remarques négatives récurrentes faites par les collectivités, **il est fait état de l'importance des investissements liés à l'entrée en vigueur de la réforme et de la complexité de sa mise en œuvre.**

Les investissements sont liés à la modernisation des horodateurs (aujourd'hui, $\frac{3}{4}$ des villes interrogées sont dotées d'horodateurs avec saisie obligatoire du numéro d'immatriculation), à l'achat de nouveaux matériels (PDA, logiciels...) ou encore à la formation des agents. Pour certaines villes, cela représente un coût non négligeable qui n'est pour l'heure pas encore compensé par les recettes qu'elles tirent du stationnement payant.

Plusieurs communes font également part de différentes difficultés rencontrées dans la gestion des FPS : problème d'échange de données et de dialogue entre les fournisseurs d'horodateurs, les prestataires chargés des FPS, la collectivité et l'ANTAI ; impossibilité de recouvrer la redevance auprès des véhicules étrangers, particulièrement problématique pour certaines villes touristiques ; pratiques frauduleuses relatives aux cartes de stationnement pour les personnes handicapées. À ces difficultés de gestion, s'ajoute un suivi difficile des données relatives aux FPS, qui peut rendre complexes les bilans chiffrés en la matière.

Enfin, la compréhension par les usagers des nouvelles modalités de fonctionnement du stationnement payant a pu être difficile et a nécessité un travail de pédagogie de la part de la collectivité et des agents de terrain.

Si, aux dires de certaines collectivités, quelques difficultés demeurent, la plupart semblent avoir été surmontées et **la majorité des villes qui se sont exprimées sur le sujet, et ce quelle que soit leur taille, dressent un premier bilan positif de la réforme.**

La réforme a d'abord permis aux villes de moderniser leur politique de stationnement en l'adaptant plus finement au contexte local. La mise en place de la redevance d'utilisation du domaine public, payable par anticipation ou a posteriori (FPS), a joué un rôle important dans cette modernisation en permettant aux villes de repenser leurs barèmes tarifaires, en même temps qu'elles modernisaient les moyens de paiement à disposition des usagers.

Concernant les effets de la réforme, de nombreuses communes considèrent qu'elle s'est accompagnée d'une augmentation significative de la rotation des véhicules et de la disponibilité de places de stationnement sur les zones payantes. Si certaines villes n'ont pas observé de hausse sensible du respect de la réglementation, plusieurs disent au contraire constater une augmentation non négligeable des recettes liées au paiement direct du stationnement. Cette amélioration du paiement immédiat est d'ailleurs parfois à l'origine de recettes de paiement forfaitaires moins importantes que celles prévues à l'origine. Enfin, quelques communes font état d'une augmentation du nombre d'abonnés, dans un contexte où la fraude au stationnement payant devient plus compliquée.

Conclusion

La décentralisation du stationnement payant sur voirie a profondément impacté les politiques de stationnement menées par les collectivités locales. A cet égard, **2018 a constitué une année de mise en œuvre, au cours de laquelle les collectivités ont d'abord eu le souci légitime de s'assurer du bon fonctionnement du nouveau système ainsi que de sa compréhension et de sa bonne utilisation par les usagers.**

Compte tenu de ce contexte, **ce premier bilan ne peut prétendre se révéler complet et définitif.** Pour s'en convaincre, il suffit d'ailleurs de prendre en considération la progressivité de l'entrée en vigueur de la réforme sur le territoire : ainsi, seul un tiers des villes de notre échantillon ont émis leur premier FPS en janvier 2018 et les deux tiers au premier trimestre 2018. Cet « an 1 » de la réforme constitue néanmoins un état initial qui servira utilement de référence pour la suite, tout en donnant de premiers éléments d'appréciation sur la façon dont les collectivités se sont saisies des nouveaux moyens d'action mis à leur disposition pour définir et appliquer leur stratégie en matière de stationnement sur voirie.

À la lumière des informations tirées de ce premier bilan, il apparaît d'abord que **la mise en œuvre de la réforme s'est accompagnée d'une modernisation des politiques de stationnement, tout en restant soucieuse de préserver leur acceptabilité.**

Si la réforme n'a globalement pas engendré d'augmentation du coût moyen de la première heure de stationnement, la volonté de rendre la réglementation plus efficace se retrouve dans le choix du montant du FPS, qui, tout en reflétant des stratégies locales différenciées, vise globalement à inciter à un meilleur paiement immédiat : à cette fin, **plus des trois quarts des villes ont instauré un FPS supérieur à 17 euros,** avec un montant moyen à 25 euros.

La diffusion des moyens de paiement modernes a également pour intérêt d'inciter les usagers au paiement en le facilitant. Or, la réforme a visiblement renforcé leur déploiement, avec **la banalisation du paiement par carte bleue aux horodateurs et un paiement par application mobile proposé dans près de deux tiers des villes.** Par ailleurs, quand on regarde leur importance dans les transactions réalisées, on observe que ces nouvelles facilités de paiement sont fortement utilisées par les usagers.

D'autres mesures ont clairement cherché à renforcer l'acceptabilité de la réforme, au risque de minorer les recettes attendues : **l'instauration de FPS minorés dans un tiers des villes et surtout la mise en place d'une période initiale gratuite dans plus de la moitié des villes.**

Enfin, **seuls 3,3% des FPS émis ont fait l'objet d'un recours administratif,** ce qui correspond à un taux de contestation qui reste faible.

Ce premier bilan vient ensuite confirmer **le rôle essentiel des moyens humains dédiés à la surveillance dans l'efficacité du système.**

Dans l'organisation de la surveillance, les collectivités ont encore peu saisi la possibilité qui leur est désormais offerte de confier cette tâche à un prestataire externe : **79% des communes continuent à exercer cette mission en régie.** Parmi les raisons qui peuvent expliquer ce choix, il y a notamment le risque de perte de contrôle sur l'intensité de la surveillance ou encore la nécessité de prévoir un double contrôle pour verbaliser le stationnement gênant ou très gênant. Les résultats de l'enquête montrent par ailleurs que, **si l'externalisation de la gestion de la surveillance s'accompagne en moyenne d'un nombre de FPS émis plus élevé, elle n'engendre pas de recettes liées au paiement immédiat plus importantes.**

Les recettes issues du paiement immédiat des usagers apparaissent en revanche étroitement liées au nombre de places à surveiller par agent : dans les villes où un agent a en moyenne moins de 250 places à surveiller, la recette par place et par jour est en moyenne de 3,63€, tandis qu'elle s'établit à 2,47€ dans les villes avec plus de 250 places à surveiller par agent.

Enfin, le nombre de villes qui disent utiliser un véhicule LAPI dans le cadre du contrôle du stationnement payant demeure aujourd'hui très limité.

Au final, l'enquête invite à dresser **un bilan positif de la première année de mise en œuvre de la réforme.**

Certes, compte tenu de l'importance des changements opérés dans la réglementation, la gestion et la surveillance du stationnement payant, **cette mise en œuvre ne s'est pas faite sans difficultés.** Les collectivités ayant répondu à l'enquête évoquent notamment des problèmes d'échanges et de suivi de données entre paiement, contrôle, établissement et recouvrement des FPS, relèvent l'importance des investissements nécessaires à la modernisation du matériel et à la formation des agents et témoignent de certaines difficultés de contrôle (cartes pour personnes handicapés, véhicules étrangers...) ou encore des mésusages et des récriminations de la part de certains usagers.

Par ailleurs, **toutes les villes ne convergent pas nécessairement sur le même bilan** (sans que ce positionnement ne puisse être véritablement rattaché à un type de ville). Si certaines collectivités semblent avoir subi la réforme et mettent davantage en avant sa complexité, d'autres paraissent avoir trouvé à l'occasion de renforcer l'efficacité de leur politique grâce à de nouveaux outils et mettent en exergue les retombées positives.

Globalement, **le bilan dressé par les collectivités au terme de cette première année fait état d'une efficacité de la réforme par rapport aux objectifs d'amélioration de la rotation et de la disponibilité de places,** en particulier sur les zones les plus tendues, et ce quelle que soit la taille des villes. Pour étayer ce bilan, il importera à présent de déployer localement des outils et des procédures de suivi des politiques de stationnement, d'analyse de leur respect et de leurs impacts, permettant de disposer de données chiffrées d'évaluation précises et variées.

Annexes

Questionnaire d'enquête

Mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant

Certaines questions (*en couleur et en italique dans le texte*) ont été posées uniquement aux communes de plus de 50 000 habitants

Renseignements préliminaires

1. Identification de la commune

Nom de la commune

Code INSEE

Population de la commune

2. Personne qualifiée pour fournir des précisions sur les informations transmises

Nom – Prénom

Qualité ou fonction

Adresse mail

2.1 Accord pour la conservation et l'utilisation des données personnelles dans le cadre de futures enquêtes sur le stationnement public

3. Un certain nombre de données sont à renseigner pour un mois type de 2018. merci de préciser le mois type choisi.

4. Date d'émission du premier FPS

1 – Offre et réglementation

5. Nombre de zones tarifaires du stationnement payant

6. Nombre de places de stationnement payant sur l'ensemble de la commune et sur la zone la plus rotative

7. Nombre d'heures payantes par jour sur la zone la plus rotative

8. Nombre de jours payants par mois sur la zone la plus rotative

9. Durée maximale de stationnement autorisée sur la zone la plus rotative (en minutes)

10. Tarif de la première heure de stationnement (en euros)

11. Existence d'une période initiale de stationnement gratuit sur la zone la plus rotative ?

12. Amplitude de la période de gratuité sur la zone la plus rotative (en minutes)

1 – Offre et réglementation (suite)

13. Montant du FPS sur la zone la plus rotative (en euros)
14. Le montant du FPS est-il le même sur l'ensemble des zone de stationnement ?
15. Existence d'un FPS minoré?
16. Délai maximal de paiement du FPS minoré (en heures)
17. Montant du FPS minoré sur la zone la plus rotative
18. Le montant du FPS minoré est-il le même sur l'ensemble des zone de stationnement ?
19. Préciser les montants de FPS et / ou de FPS minoré s'appliquant sur les autres zones
20. Modalité de paiement du stationnement payant. (Paiement CB / paiement via application mobile / Obligation d'inscrire le numéro de plaque d'immatriculation à l'horodateur ?)

2 – Usage

21. Nombre de transactions de paiement immédiat par mois, sur l'ensemble de la commune

22. Nombre de paiement immédiat par mobile, sur l'ensemble de la commune

23. Nombre de paiement immédiat par CB, sur l'ensemble de la commune

24. Nombre d'abonnés sur l'ensemble de la commune (tous abonnements confondus)

25. Nombre d'abonnées résidents sur l'ensemble de la commune

26. Nombre d'abonnés professionnels sur l'ensemble de la commune (professions médicales, artisans, commerçants...)

27. Recette moyenne par place et par jour des usagers horaires sur la zone la plus rotative

Mode de calcul : (Recette mensuelle horodateurs + mobile) / (Nombre de jours payants * nombre de places payantes)

28. Taux d'occupation de la voirie par les abonnés sur la zone la plus rotative (en %)

29. Méthode utilisée pour obtenir le taux d'occupation de la voirie par les abonnés

30. *Taux de vide constaté sur la zone la plus rotative (en %)*

Mode de calcul : Nombre de places vies / Nombre de places de la zone

2 – Usage (suite)

31. Méthode utilisée pour obtenir le taux de vide constaté

32. Taux de véhicules visiteurs en conformité sur la zone la plus rotative (en %)

Mode de calcul : Nombre de véhicules « visiteurs » s'étant acquitté de la redevance / Nombre de véhicules « visiteurs » contrôlés sur les places payantes

33. Taux de véhicules en conformité sur la zone la plus rotative (en %) **Mode de calcul :** Nombre de véhicules s'étant acquitté de la redevance (visiteurs, bénéficiaires de gratuité et abonnements compris) / Nombre de véhicules contrôlés sur les places payantes

34. Méthode utilisée pour obtenir le taux de véhicules en conformité

35. Taux de rotation sur la zone la plus rotative (en %)

Mode de calcul : Nombre de véhicules différents relevés en stationnement sur une journée / Nombre de places

36. Méthode utilisée pour obtenir le taux de rotation

3 – Contrôle et recours

37. Mode de gestion du contrôle (Régie / Externalisation / Mixte?)

38. Nombre d'agents opérant le contrôle du stationnement payant, en équivalent-temps-plein (ETP)

39. Fréquence moyenne de contrôle d'une place payante sur la zone la plus rotative

40. Utilisation de véhicules LAPI pour le contrôle du stationnement payant

41. Nombre de FPS émis sur l'ensemble de l'année 2018

42. Taux d'émission de FPS (en %)

Mode de calcul : Nombre de FPS émis en 2018 / Nombre de véhicules contrôlés

43. Nombre total de FPS recouverts sur l'ensemble de l'année 2018

44. Nombre de FPS payés en minoré, sur l'ensemble de l'année 2018

45. Nombre de FPS recouverts pendant la phase amiable (3 mois, hors FPS minorés), sur l'ensemble de l'année 2018

46. Nombre de FPS recouverts suite à titre exécutoire, sur l'ensemble de l'année 2018

47. Nombre d'agents opérant le traitement des RAPO, en équivalent-temps-plein (ETP)

3 – Contrôle et recours (suite)

48. Nombre de RAPO reçus, sur l'ensemble de l'année 2018

49. Nombre RAPO admis (avis de paiement annulés ou rectifiés), sur l'ensemble de l'année 2018

50. Nombre de recours transmis à la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) sur l'ensemble de l'année 2018

51. Nombre de décisions d'annulation rendues par la CCSP, sur l'ensemble de l'année 2018

4 – Politique de déplacements

52. Existence d'un observatoire du stationnement

53. Existence d'une zone bleue?

54. Nombre de places en zone bleue

55. Question ouverte: Quel premier bilan faites-vous de la mise en œuvre de la dépenalisation du stationnement payant sur votre territoire?

56. Question ouverte: Cette réforme s'est-t-elle articulée avec d'autres mesure ou projets menés en matière de stationnement ou de déplacements sur votre territoire?

Communes de moins de 10 000 habitants

VILLE	POPULATION
CASTELNAUD LA CHAPELLE	479
ROCAMADOUR	651
MONTVALEZAN	716
CORDES SUR CIEL	958
COLLIAS	1132
AX LES THERMES	1301
ARS EN RE	1314
LIT-ET-MIXE	1588
SAINT-CHAFFREY	1635
EGUISHEIM	1782

VILLE	POPULATION
ROMORANTIN-LANTHENAY	1800
LA CLUSAZ	1809
LES ALLUES	1848
SAINT-EMILION	1970
SAINT-ROMAIN-EN-GAL	2000
LE CROTOY	2014
LES DEUX ALPES	2065
FLORAC TROIS RIVIERES	2114
SAINT-MARTIN-DE-RE	2311
EZE	2343

VILLE	POPULATION
CAYEUX SUR MER	2523
LA TRANCHE SUR MER	2700
VILLERS SUR MER	2719
SAINTE-MERE- EGLISE	3192
SAINT-PAUL-DE-VENCE	3500
CABOURG	3673
DEAUVILLE	3701
LA CROIX VALMER	3900
PORT VENDRES	4195
VALRAS-PLAGE	4253

VILLE	POPULATION
SAINT-TROPEZ	4305
GRIMAUD	4479
CAP D'AIL	4766
BANYULS-SUR-MER	4843
QUIBERON	4937
CANCALE	5166
SAINT-GEORGES-DE-DIDONNE	5268
CALVI	5524
NUITS-SAINT-GEORGES	5538
LE LAVANDOU	5800

Communes de moins de 10 000 habitants (suite)

VILLE	POPULATION
ESBLY	6244
PALAVAS-LES-FLOTS	6351
CIBOURE	6647
LOUHANS	6708
GIVET	6920
TREVOUX	7000
CASSIS	7500
SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE	7773
SISTERON	7960
BANDOL	8014

VILLE	POPULATION
REMIREMONT	8042
LA GRANDE MOTTE	8200
MARNY-LES-COMPIEGNE	8419
LE GRAU DU ROI	8464
AIGUES MORTES	8471
CHINON	8501
CAPBRETON	8586
PRIVAS	8729
VAUCRESSON	8954
BELLEY	9058

VILLE	POPULATION
EVIAN LES BAINS	9328
SARLAT LA CANEDA	9465
SAINT-REMY DE PROVENCE	9775
FIGEAC	9833

Communes de 10 000 à 50 000 habitants

VILLE	POPULATION
ARCACHON	10000
BERNAY	10432
BASSE-TERRE	10443
DINAN	11003
ORTHEZ	11365
SAVERNE	11730
VILLEFRANCHE-DE-ROUERGUE	12000
AUTUN	13000
BRIANCON	13370
BOLLENE	13486

VILLE	POPULATION
GRANVILLE	13643
SAINT-JEAN-DE-LUZ	14133
ARNOUVILLE	14178
SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS	14238
SAINTE-MAXIME	14596
TULLE	15000
SAINT-OMER	15006
FONTAINEBLEAU	15196
FLERS	15196
BAR LE DUC	15221

VILLE	POPULATION
SAINT-AVOLD	15875
TOUL	16100
SALLANCHES	16446
ELBEUF	16673
DIGNE LES BAINS	17064
CHAMALIERES	17561
VITRE	18448
COGNAC	19500
SCEAUX	19856
BOURG-LA-REINE	19881

VILLE	POPULATION
RIOM	19905
CAHORS	20000
CONCARNEAU	20000
MOULINS	20471
VOIRON	20775
MONTMORENCY	20866
SARREGUEMINES	21446
LAGNY SUR MARNE	21488
BEAUNE	21661
MANOSQUE	21754

Communes de 10 000 à 50 000 habitants (suite)

VILLE	POPULATION
GIF SUR YVETTE	22000
MONTIGNY-LES-METZ	22143
SAINT-MANDE	22800
MILLAU	22959
EPERNAY	23584
MAISONS-LAFFITTE	23887
RODEZ	23949
CORMEILLES EN PARISIS	24147
LIBOURNE	24866
VICHY	25000

VILLE	POPULATION
ROCHEFORT	25000
ARMENTIERES	25373
SENS	25784
ALENCON	26069
LUNEL	26265
OULLINS	26800
BOURGOIN-JALLIEU	28236
BERGERAC	28369
SAUMUR	28554
LE CHESNAY	29085

VILLE	POPULATION
SOISSONS	30000
PONTOISE	30500
PERIGUEUX	30706
AIX LES BAINS	31000
MALAKOFF	31000
CHATOU	31134
MONT DE MARSAN	31517
MACON	33000
CAMBRAI	33349
AGEN	33900

VILLE	POPULATION
AUXERRE	34583
ROANNE	34685
FRANCONVILLE	34920
PALaiseAU	35000
HAGUENAU	36000
SAINT-RAPHAËL	36000
THONON LES BAINS	36296
GAGNY	39843
MELUN	39914
SAINT-GERMAIN-EN-LAYE	40000

Communes de 10 000 à 50 000 habitants (suite)

VILLE	POPULATION
DRAGUIGNAN	40053
CHARTRES	40195
ARRAS	40721
BOULOGNE-SUR-MER	42293
THONVILLE	43000
CASTRES	43500
CALUIRE ET CUIRE	43546
CHATEAUROUX	44000
ROSNY-SOUS-BOIS	44728
MONTROUGE	44927

VILLE	POPULATION
SALON DE PROVENCE	45574
AUBAGNE	46600
CHOISY LE ROI	47410
CARCASSONNE	47418
CHALONS-EN-CHAMPAGNE	47567
BRIVE-LA-GAILLARDE	48000
SAINT-OUEN-SUR-SEINE	48431
SURESNES	48620
GRASSE	48799
BELFORT	49519

Communes de 50 000 à 100 000 habitants

VILLE	POPULATION
EVREUX	50000
VINCENNES	50300
CAGNES SUR MER	50385
LAVAL	52359
LA ROCHE SUR YON	53000
CHOLET	53718
EVRY	53871
CHELLES	54566
NARBONNE	55001
MAISONS-ALFORT	55420

VILLE	POPULATION
SAINT-QUENTIN	55804
CHAMBERY	59697
CLICHY LA GARENNE	60435
IVRY-SUR-SEINE	61099
NEUILLY-SUR-SEINE	61847
ANTONY	62460
MAMOUDZOU	71437
COLMAR	71445
BEZIERS	76493
SAINT-PIERRE	80000

VILLE	POPULATION
LA ROCHELLE	80000
RUEIL MALMAISON	80000
CHERBOURG EN COTENTIN	81000
AULNAY-SOUS-BOIS	82314
COURBEVOIE	83136
TOULON	83137
POITIERS	87918
NANTERRE	93509
ROUBAIX	96058

Communes de 100 000 à 200 000 habitants

VILLE	POPULATION
NANCY	106000
CAEN	108461
ROUEN	110569
MULHOUSE	111000
ORLEANS	115000
BESANCON	116676
PERPIGNAN	121934
ANNECY	125694
LIMOGES	136059
TOURS	137032

VILLE	POPULATION
SAINT-DENIS	146985
VILLEURBANNE	149019
NIMES	150672
DIJON	155090
ANGERS	155984
GRENOBLE	160000
LE HAVRE	172366
SAINT-ETIENNE	178000
REIMS	185000

Communes de plus de 200 000 habitants

VILLE	POPULATION
LE MANS	205188
BREST METROPOLE	208000
RENNES	216268
LILLE	236782
BORDEAUX	254475
STRASBOURG	277270
MONTPELLIER	282143
NANTES	300000
GRAND PARIS SEINE OUEST	318535
NICE	347633

VILLE	POPULATION
TOULOUSE	471941
LYON	513275
MARSEILLE	861635
PARIS	2206000

