

Politique locale du commerce : l'état d'urgence

Arthur Loyd
CONSEIL
EN IMMOBILIER
D'ENTREPRISE

**LOCAUX
LIBRES**

02 35 42 32 00

A VENDRE
**AGENCE
DE LA
BOURSE**
02 35 42 11 11

iaH

A LOUER
02 35 22 88

DANS L'ACTU P.2

- COMMANDE PUBLIQUE : RECHUTE DE PLUS DE 4 MILLIARDS D'EUROS EN 2016

FOCUS P.4

- LE STATIONNEMENT FAIT SA RÉVOLUTION

URBANISME P.9

- LA PLANIFICATION DE L'URBANISME EN RÉGION WALLONNE

DROIT P.18

- MODIFICATIONS DE PÉRIMÈTRES ET RÉORGANISATION INTERNE DES SERVICES

RESSOURCES HUMAINES P.19

- HARMONISER LES RÉGIMES INDEMNITAIRES

Comtesse du Bal
FONDÉE EN 1908

Le stationnement fait sa révolution

Au 1^{er} janvier 2018, le stationnement payant sur voirie sera dépenalisé et décentralisé. Une évolution majeure pour les collectivités locales, qui se voient dotées d'un outil supplémentaire pour agir dans le cadre de leur politique de déplacements urbains.

Un travail intensif conduit par la Mission interministérielle pour la décentralisation du stationnement et les associations de collectivités a abouti à la réalisation de documents pédagogiques et à l'organisation de journées afin d'accompagner les territoires. Ce focus s'en fait la traduction : il présente les principes de la réforme et les illustre par des expériences locales.

Décentralisation du stationnement payant : être prêt pour le 1^{er} janvier 2018

Dans moins d'un an, le défaut ou l'insuffisance de paiement du stationnement sur voirie ne fera plus l'objet d'une amende pénale de 17 euros. Véritable changement de paradigme pour les politiques locales de déplacements, cette réforme consiste à décentraliser et à dépenaliser le stationnement payant sur voirie. Elle doit constituer un nouvel outil à ajouter à la palette des communautés en matière de déplacements urbains.

La réforme du stationnement payant sur voirie a été adoptée dans le cadre de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam) du 27 janvier 2014. Son entrée en vigueur est programmée au 1^{er} janvier 2018.

Elle repose sur la dépenalisation de l'amende de police de 17 euros pour non-paiement du stationnement : le stationnement payant sur voirie devient une question domaniale. Ainsi, l'usager ne s'acquittera plus d'un droit de stationnement institué par le maire, mais d'une redevance d'utilisation du domaine public relevant de la compétence du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'EPCI ou, s'il y est autorisé par ses statuts, du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité (AOM). Le maire ou le président de la communauté (en cas de transfert des pouvoirs de police du stationnement) demeure compétent pour déterminer, par arrêté, les lieux, les jours et les heures où le stationnement est réglementé.

Maîtrise complète du service

L'amende pénale disparaît donc et la nature domaniale de la redevance permet de proposer à l'usager le choix entre deux tarifs en fonction du moment où il s'en acquitte : soit

un tarif au réel, si le paiement est effectué dès le début du stationnement et pour toute sa durée ; soit, dans le cas contraire, un tarif forfaitaire sous la forme d'un forfait de post-stationnement (FPS). Un avis de paiement à régler dans les trois mois est alors notifié. Les communes et les communautés et métropoles disposeront ainsi d'une maîtrise complète du service public du stationnement. Le renforcement de la surveillance et l'indexation du montant des forfaits, fixé par les collectivités selon le contexte local, auront pour objectif d'inciter les automobilistes à opter plus fréquemment pour le paiement immédiat. Étudiés par le Groupement des autorités responsables de

transport (Gart), les retours d'expériences d'autres États de l'Union européenne ayant déjà mis en œuvre la réforme ont révélé une forte évolution des comportements. Les communes et les autorités organisatrices gagneront ainsi à définir ensemble une stratégie en fonction de la densité urbaine, du niveau de pression sur la voirie, de la desserte en transports collectifs, des solutions/offre de services de mobilités urbaines alternatives à la voiture particulière.

Un levier d'attractivité

Les effets attendus sont une meilleure fréquence de rotation des véhicules stationnés en surface et une amélioration de la fluidité de la circulation automobile. C'est un enjeu majeur de cohérence pour les politiques locales de déplacements ; c'est aussi un levier possible pour l'attractivité des centres-villes et des cœurs d'agglomération.

De son côté, le produit des forfaits de post-stationnement financera les opérations destinées à améliorer les transports collectifs ou respectueux de l'environnement et la circulation routière, en accord avec les orientations inscrites dans les plans de déplacements urbains (PDU) – lorsqu'ils existent – élaborés par les AOM. Le législateur a souhaité que les équilibres financiers existants entre collectivités soient maintenus : les redevances payées par les usagers dès le début du stationnement seront consacrées par les collectivités ayant établi le barème tarifaire, et la répartition du produit des forfaits de post-stationnement entre communes et intercommunalités devra résulter d'accords locaux.

Plusieurs voies de recours

Si elle le souhaite, chaque collectivité compétente pourra confier la mission de

délivrer ces avis de paiement, mais aussi toute la chaîne de contrôle et la gestion des recours, à ses propres agents ou à une entreprise par le biais d'une délégation de service public ou d'un marché public. Enfin, les droits des automobilistes se

“ Les retours d'expériences européennes ont mis en évidence une forte évolution des comportements ”

verront renforcés puisqu'ils disposeront de plusieurs voies de recours pour contester le bien-fondé d'un forfait de post-stationnement. Un premier recours, qui fait partie de la catégorie des recours administratifs préalables obligatoires (Rapo), devra être porté devant la collectivité ou l'entreprise dont dépend l'agent ayant établi l'avis de paiement du forfait contesté. En cas d'échec de cette première requête, l'automobiliste pourra saisir la commission du contentieux du stationnement payant, juridiction créée par la loi. Cette réforme appelle un engagement rapide, si ce n'est déjà fait, des élus et des assemblées délibérantes pour sa mise en œuvre qui nécessite de multiples adaptations aux plans technique, administratif et organisationnel.

Olivier Crépin

Gestion des contestations : ce qui change

Les automobilistes peuvent contester l'avis de paiement du forfait de post-stationnement. Toutefois, puisque le stationnement payant est dépénalisé, de nouvelles modalités sont mises en place. Elles relèvent de la procédure administrative précontentieuse.

La décentralisation et la dépénalisation du stationnement s'accompagnent de nouvelles modalités de contestation. L'usager pourra, dans un premier temps, contester l'avis de paiement du forfait de post-stationnement (FPS) devant la collectivité concernée (ou son tiers contractant si celui-ci est chargé de la surveillance du stationnement). Il doit pour cela introduire un recours administratif préalable obligatoire (Rapo) dans un délai maximum d'un mois suivant la date de notification de l'avis de paiement du FPS.

Le système d'information de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (Antai) fournira aux collectivités des données suffisamment détaillées pour leur permettre d'assurer le suivi rapproché de leurs dossiers FPS. La collectivité disposera ainsi de l'historique de l'ensemble des événements survenus sur chaque dossier.

Les spécifications de l'interface devraient être disponibles en mars 2017. Les échanges seront sécurisés par des certificats.

Échanges par voie électronique

La décision rendue par la collectivité sera susceptible de faire l'objet d'un recours, dans un second temps, devant une juridiction administrative spécialisée, dénommée Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) et basée à Limoges. Parmi les différents volets de cette installation, il en est un qui intéresse les collectivités ayant instauré du stationnement payant sur voirie : les échanges de documents (requêtes, mémoires, décisions) à organiser entre ces collectivités et la CCSP.

La loi prévoit en effet que ces échanges pourront se faire par voie électronique. C'est dans cette perspective que le système d'information de la CCSP est en cours de



construction. À ce stade, il est prévu de proposer aux collectivités soit d'utiliser un portail web permettant de déposer ou de retirer les pièces, soit de recourir à une procédure de télétransmission par laquelle s'échangeront les flux entre les systèmes d'information.

Des flux importants

La seconde solution apparaît particulièrement adaptée aux grandes municipalités qui, au vu du volume actuel des contestations des amendes de stationnement, auront probablement des échanges nombreux et réguliers avec la juridiction. Au titre de sa mission au

sein du ministère de l'Intérieur, Stéphane Rouvé, délégué interministériel à la décentralisation du stationnement, a adressé le 20 février aux maires de la quinzaine de villes susceptibles de recevoir d'importants flux de requête un courrier en vue de la constitution d'un groupe pilote sur les échanges dématérialisés entre la Commission du contentieux du stationnement payant et les collectivités. Ce groupe travaillera sur les flux de données et le raccordement des systèmes d'information. Seront également impliqués dans cette démarche des éditeurs de logiciels et des opérateurs de télétransmission.

Olivier Crépin

Un portail collaboratif en ligne

Le ministère de l'Intérieur met à la disposition des collectivités territoriales et de leurs prestataires un portail web sur les systèmes d'information de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (Antai) et de la Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) mise en place dans le cadre de la réforme de décentralisation du stationnement payant. Sa vocation est de permettre la communication la plus large possible des spécifications des interfaces et des feuilles de route de la Desta (direction chargée de créer la CCSP) et de l'Antai dans lesquelles les collectivités territoriales et les éditeurs doivent s'inscrire.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur <https://stationnement-ct.desta.interieur.gouv.fr/share/page/>.

Comprendre le reversement du produit du FPS

Le produit du forfait de post-stationnement mis en place dans le cadre de la dépénalisation du stationnement a vocation à être réparti entre la commune ayant institué la redevance de stationnement et la communauté ou le syndicat mixte. Afin d'accompagner les territoires, une note est mise à la disposition des collectivités. En voici les grandes lignes.

Le cadre réglementaire prévoit que, hors Île-de-France, le reversement du produit du forfait de post-stationnement (FPS) à la communauté ou métropole ou au syndicat mixte pour la réalisation des opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et de la circulation s'effectue « déduction faite des coûts de mise en œuvre des forfaits de post-stationnement ». Deux cas de figure existent :

► Dans les métropoles et les communautés urbaines, la commune ayant institué la redevance de stationnement reverse l'intégralité des recettes forfaitaires à l'EPCI, déduction faite des coûts de mise en œuvre du FPS.

► Dans les autres communautés, la commune ayant institué la redevance de stationnement et l'EPCI signent chaque année une convention fixant la part des recettes du FPS qui sera reversée l'année suivante à l'EPCI. Dans tous les cas, il apparaît essentiel qu'un

dialogue s'engage à l'échelon local entre la commune et la communauté, métropole ou syndicat pour trouver un accord précisant la

Un dialogue est essentiel à l'échelon local entre la commune et l'intercommunalité

part de chaque poste de dépense « mixte » pouvant être couverte par des recettes issues de la redevance d'une part, et des recettes issues des FPS d'autre part. Cet accord pourra par exemple prendre la forme d'une convention ou d'une délibération annuelle.

Le tableau ci-contre identifie pour chaque poste de dépense la recette permettant de le couvrir. À noter qu'il ne prend pas en compte l'hypothèse d'une gestion en délégation de service public (DSP). Dans ce cas, il appartiendra à la commune et à l'EPCI de déterminer comment la gestion en DSP peut être prise en compte. **La rédaction**

Identification des coûts et des recettes permettant de les couvrir

	Dépenses liées à la réforme
Dépenses couvertes par le barème tarifaire de paiement immédiat	Collecte du paiement immédiat
	Installation, adaptation, maintenance des horodateurs et, le cas échéant, marché pour certains services (ex. : gestion centralisée des horodateurs, paiement par mobile) dans le cas où ces équipements ne permettent pas le paiement du FPS
Dépenses couvertes par le produit des FPS	Traitement des recours administratifs préalables obligatoires (Rapo)
	Collecte du paiement du FPS (directement par la collectivité ou son tiers contractant, ou via l'Antai) + équipement et système d'information pour l'émission des forfaits de stationnement
	Traitement des recours contentieux formés contre les décisions prises à la suite d'un Rapo ou contre les titres exécutoires
Dépenses dont les parts respectivement imputables à la mise en œuvre de la redevance de paiement immédiat et des FPS doivent être définies localement	Études préalables sur les objectifs et la mise en œuvre de la politique du stationnement payant
	Actions de concertation, de communication et d'évaluation de la politique menée (enquêtes, réunions d'information...)
	Installation, adaptation, maintenance des horodateurs et, le cas échéant, marché pour certains services (ex. : gestion centralisée des horodateurs, paiement par mobile) dans le cas où ces équipements permettent le paiement du FPS
	Dispositif de surveillance et équipement de contrôle (personnels, PDA...)

POUR ALLER PLUS LOIN...

Retrouvez la note Reversement du produit des forfaits de post-stationnement. Cadre juridique, modalités de mise en œuvre et recommandations réalisées par la Mission interministérielle pour la décentralisation du stationnement, des associations de collectivités (AMF, France Urbaine, AdCF, Gart) et un groupe de collectivités-test sur le site de l'AdCF, www.adcf.org.

Communication locale : quelques recommandations

La communication constituera un enjeu fort dans les mois précédant l'entrée en vigueur, au 1^{er} janvier 2018, de la décentralisation du stationnement payant. Expliquer les choix locaux, mener la concertation et prendre en compte les enjeux stratégiques sur les territoires relèvent des prérogatives des collectivités locales.

Les bénéfices attendus de la réforme du stationnement en termes de partage de l'espace public, de soutien au dynamisme des centres urbains et au développement de solutions innovantes de mobilité sont autant d'arguments en faveur de sa mise en œuvre. L'organe délibérant de la collectivité aura l'occasion de débattre de ces enjeux, dont la presse locale se fera l'écho.

Toutefois, le nouveau dispositif juridique, radicalement différent de la logique pénale, pourrait susciter des interrogations. Les différentes fonctionnalités urbaines du stationnement invitent les collectivités locales à mieux réguler l'usage de l'espace public au regard des diverses demandes : professionnels de santé mobiles, taxis, commerçants, chalands, résidents, actifs pendulaires, livreurs, touristes... Une coopération entre communes et autorité organisatrice de la mobilité est indispensable pour réguler ces différents besoins et éviter les conflits d'usage sur la voirie et l'espace public.

Le souci d'accompagner les collectivités comme celui de faciliter la bonne compréhension des nouvelles règles ont conduit la Mission interministérielle pour la décentralisation du stationnement

(MIDS) à élaborer des recommandations dans le but d'aider les décideurs locaux à définir la politique de communication et les outils qu'ils mettront en œuvre pour présenter à leurs administrés le nouveau dispositif en place.



Préparation de la réforme du stationnement : les associations de collectivités locales écrivent aux 800 maires concernés

Les associations nationales de collectivités (AMF, AdCF, France Urbaine, Gart, Villes de France) associées aux travaux de la mission interministérielle ont engagé une action commune avec le préfet Stéphane Rouvé, délégué du gouvernement, en cosignant un courrier adressé aux 800 maires ayant instauré le stationnement payant sur voirie. Dans ce courrier commun daté du 25 janvier 2017, ils attirent l'attention des communes sur l'urgence d'engager, sans plus tarder, la préparation et la mise en œuvre de la réforme. Les présidents des associations signataires insistent sur l'importance de prendre le temps de peser les avantages et les inconvénients. Ils alertent aussi les maires concernés : « Il en résulte qu'une commune qui n'aurait, à [la] date [du 1^{er} janvier 2018], pas pris les mesures permettant de rendre son service de stationnement compatible avec les nouvelles dispositions législatives et réglementaires ne pourra plus faire payer le stationnement sur voirie. Elle n'aura alors d'autre choix que de transformer ses zones payantes en zones de stationnement gratuites à durée limitée (zone bleue). »

1 Identifier les publics concernés afin de délivrer une information adaptée aux préoccupations de chacun

Touchant le quotidien de nombreux Français, le stationnement payant sur voirie s'adresse aux usagers de manière générale, aux résidents, aux commerçants, ainsi qu'à des catégories déterminées de conducteurs qui, compte tenu de leur activité, peuvent avoir des attentes particulières en matière de stationnement (professionnels, services d'intérêt général...). Il peut être opportun que les acteurs et réseaux locaux susceptibles d'être sollicités par les usagers en cas de contestation disposent de l'information

“ Les acteurs susceptibles d'être sollicités par les usagers en cas de contestation devront être informés ”

nécessaire et se tournent vers la collectivité (délégué du Défenseur des droits, conseil départemental d'accès au droit, maison de la justice et du droit, associations représentant les usagers des services publics...). Le stationnement payant intéresse en outre les médias locaux, qui solliciteront la collectivité à l'approche de l'échéance du 1^{er} janvier 2018.

2 Recenser les thèmes sur lesquels une information pratique doit être donnée et ceux sur lesquels la collectivité pourra être sollicitée

Ces thèmes peuvent être les suivants : état des lieux de stationnement payant avant la réforme (taux de paiement immédiat à l'horodateur, conséquences des voitures ventouses...); objectifs poursuivis par la collectivité à travers les nouvelles règles; présentation du nouveau dispositif; barèmes tarifaires et montant du forfait de

post-stationnement en vigueur; opérations de surveillance et de contrôle (en régie ou confiées à un tiers contractant); modalités de paiement de la redevance et du forfait de post-stationnement; nouvelle procédure de contestation; recouvrement forcé via le titre exécutoire; collectivité bénéficiaire de la redevance et du produit des FPS et emploi de ces ressources.

3 Mobiliser les outils de communication et d'information de la collectivité

Ces outils de communication peuvent être les suivants : presse municipale, site internet, réseaux sociaux, équipements (horodateurs...), panneaux d'affichage et lumineux, recueil des actes administratifs, réunions d'information, information de la presse locale, accueil

physique et téléphonique des usagers, mise à disposition du formulaire pour déposer un recours. La communication mise en place doit s'inscrire dans la durée et faire l'objet d'une actualisation au fur et à mesure de l'évolution du dispositif. S'il est fait appel à un tiers contractant pour la surveillance du stationnement payant, il lui reviendra de mobiliser ses propres outils, en coordination étroite avec la communication de la collectivité.

La rédaction

POUR ALLER PLUS LOIN... | Un ensemble de ressources réalisées par la MIDS, les associations d'élus et le Cerema sont disponibles en ligne sur le site de l'AdCF. Rendez-vous sur www.adcf.org, rubrique thématique « Transports et mobilités », sous-rubrique « Stationnement ».

La Cour des comptes justifie la décentralisation du stationnement

Dans son rapport public annuel 2017, la Cour des comptes consacre un chapitre au stationnement urbain, qualifié de « *chaînon manquant dans les politiques de mobilité* ». Une situation appelée à changer avec la mise en œuvre de la réforme de décentralisation du stationnement, pour laquelle la rue Cambon émet certaines recommandations.

Alors que la réforme de décentralisation du stationnement doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2018, la Cour des comptes, dans le cadre de son rapport annuel, a examiné dans quelle mesure les collectivités locales avaient mis en place une gestion active du stationnement urbain. À partir d'une enquête concernant 45 collectivités regroupant 8,8 millions d'habitants, soit plus du tiers de la population résidant dans les 781 communes ayant mis en place le stationnement payant, le document pointe des « *stratégies locales [...] souvent mal définies [...]. Leur mise en œuvre est globalement défaillante, alors même que le rôle des collectivités en matière de stationnement a vocation à s'accroître prochainement.* »

une prolifération de véhicules ventouses qui monopolisent les places de stationnement, en particulier dans les métropoles où le taux de paiement est très faible. En raison de son caractère uniforme sur l'ensemble

« La fraude au paiement atteint 90 % à Paris et 65 % en régions »

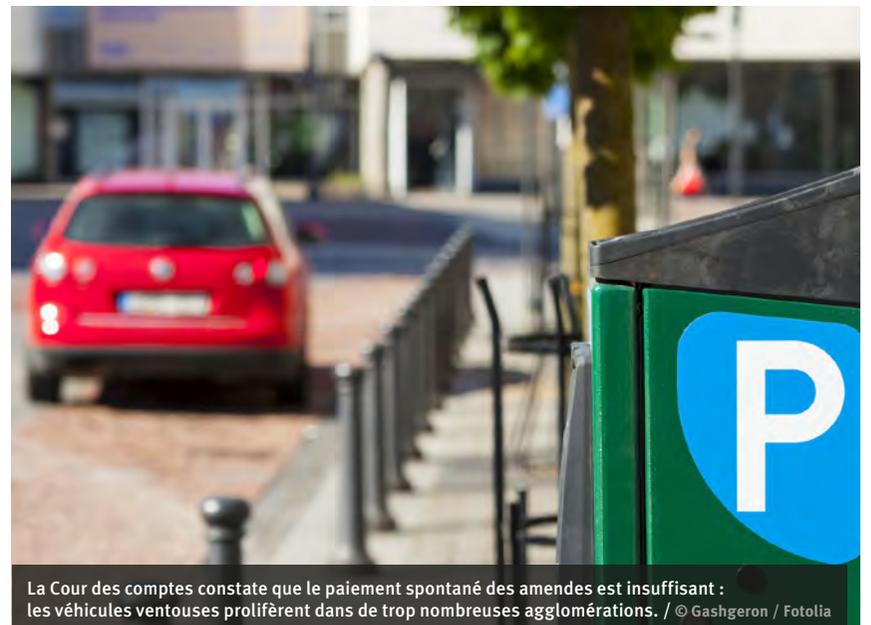
du territoire national, l'amende pénale (de 17 euros) est faiblement dissuasive. On constate ainsi que la fraude au paiement atteint 90 % à Paris et 65 % en régions.

Pour des observatoires du stationnement

Le rapport rappelle à juste titre les différentes fonctions du stationnement urbain qui invitent les collectivités locales à mieux réguler l'usage de l'espace public en fonction des demandes. Il remarque cependant que « *leurs actions demeurent souvent inabouties faute de pouvoir s'inscrire dans une stratégie d'ensemble, de s'appuyer sur des données suffisamment complètes concernant notamment l'offre de stationnement et d'être définies au niveau de l'agglomération* ».

Paiement spontané insuffisant

Le renforcement de la surveillance et l'indexation du montant des forfaits, fixé par les collectivités selon le contexte local, auront pour objectif d'inciter à un paiement immédiat plus fréquent par les automobilistes. À l'heure actuelle, le paiement spontané est insuffisant et se traduit par



La Cour des comptes constate que le paiement spontané des amendes est insuffisant : les véhicules ventouses prolifèrent dans de trop nombreuses agglomérations. / © Gashgeron / Fotolia

Dans ses recommandations, la Cour des comptes propose le transfert des pouvoirs de police et du contrôle du stationnement vers les autorités organisatrices de la mobilité. Elle insiste également sur la prescriptivité des plans de déplacements urbains (PDU) en matière de stationnement et sur

l'utilité de constituer des observatoires du stationnement urbain « *réunissant tous les acteurs concernés afin de collationner et d'évaluer l'ensemble des données [...] nécessaires à la conception des stratégies locales en la matière* ».

La rédaction

PUBLI-REPORTAGE



RENCONTRE AVEC Régis Duhot, fondateur de PARKISSEO



Parkiseo
Stationnement intelligent

Pouvez-vous nous parler de votre société ?

Parkiseo propose une solution globale facilitant la recherche de places de stationnement par les automobilistes. Les gestionnaires de parcs reçoivent quant à eux des alertes en cas de stationnement interdit ou de dépassement du temps autorisé.

Cette solution est basée sur des capteurs de détection d'occupation positionnés au sol sur chaque place de stationnement, en intérieur comme en extérieur. Ces capteurs sans fil s'installent très facilement, en quelques minutes et sont immédiatement opérationnels.

Capteur sans fil Parkiseo



Que peut apporter Parkiseo dans le cadre de la décentralisation du stationnement ?

Cette réforme concerne le paiement du stationnement. Les solutions Parkiseo représentent une aide au contrôle et ne sont donc pas concernées.

La plupart des grandes villes ont déjà anticipé les mesures pour la mise en œuvre de cette décentralisation, mais beaucoup de petites et moyennes villes n'en ont ni les moyens ni le temps.

Parkiseo peut être une alternative pour ces collectivités : cette solution simple à mettre en place tant du point de vue technique que juridique permet de garder la maîtrise de sa zone de stationnement et d'éviter les investissements (nouveaux horodateurs, mise en place de délégations de services publics, processus de calculs et de recouvrement du Forfait de Post-Stationnement,...).

Le tout en apportant un véritable service aux automobilistes et aux gestionnaires du parc de stationnement.

Contact : 05 64 88 00 06 • contact@parkiseo.com

www.parkiseo.com



PAU BÉARN PYRÉNÉES (PYRÉNÉES-ATLANTIQUES)

La ville et son agglomération prêtes pour 2018

Anticiper l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement payant décentralisé et repenser la politique locale de déplacements : tel est l'objet du vaste plan d'actions lancé dès 2014 par la ville de Pau en lien avec la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, autorité organisatrice de la mobilité.

À u sein de l'agglomération de Pau, le stationnement est considéré comme une composante centrale de la politique de mobilité urbaine. La mise en place d'une ligne de bus à haut niveau de service traversant le centre-ville, la réforme du plan de circulation et le réaménagement de la place de Verdun s'accompagnent d'une réflexion globale en termes de services et de tarification du stationnement.

“ Les zones tarifaires simplifiées ont été définies en fonction du rapport offre/demande ”

Six actions majeures ont été entreprises, à commencer par la mise en place en avril 2016 de nouveaux services aux usagers avec des horodateurs aux fonctionnalités améliorées. Ceux-ci proposent de nouvelles modalités de paiement (par carte bancaire avec ou sans contact, via les smartphones, ou directement sur l'horodateur pour les abonnements).

Deuxième action, l'instauration par la commune de Pau de nouveaux tarifs mieux adaptés aux besoins des usagers. Simplifiées, les zones tarifaires ont été définies en fonction du rapport offre/demande. La pause méridienne a été maintenue afin de préserver l'attractivité de l'activité de restauration du centre-ville. Surtout, la tarification est désormais inversée par rapport à celle des parkings : le prix horaire est progressif sur voirie et dégressif en ouvrage afin

d'inciter au stationnement de courte durée sur la voirie. La limitation de la durée a été étendue de deux heures à quatre heures payantes par demi-journée.

Baisse de 37 % des PV

Dans l'hypercentre, le choix d'une tarification au quart d'heure a été retenu pour anticiper la dépenalisation du stationnement et éviter une reprogrammation des horodateurs fin 2017. Cette nouvelle grille tarifaire a généré de nouvelles recettes, en augmentation de 35 % sur un trimestre (250 000 à 400 000 euros par an espérés), mais surtout

une diminution de la fraude, avec une baisse de 37 % des procès-verbaux pour non-paiement.

Par ailleurs, l'agglomération a étendu la zone réglementée afin de lutter contre les effets de report du stationnement sur les rues adjacentes. Elle a désormais recours à un boîtier et un progiciel PV électronique, nouveaux équipements permettant d'interroger simultanément les bases de données. Cinquième et dernière action d'envergure : la place de Verdun sera réaménagée au premier semestre 2017 et le stationnement y sera désormais payant. Les 2 000 places de stationnement offertes aujourd'hui étant toutes occupées dès 9h30, la municipalité a choisi de faire payer 1 euro la demi-journée (8h30-12h30 et 14h-18h) du lundi au samedi. Des tarifs par abonnements sont proposés pour les résidents et les employés.

Une gestion en régie

Enfin, le renforcement des moyens de contrôle des véhicules avec la mise en place du système LAPI (lecture automatisée de plaques d'immatriculation) « ne sert qu'à collecter les informations liées à une infraction avant constat visuel par un agent assermenté », insiste Nicolas Pernot, directeur général des services de la ville et de l'agglomération. L'optimisation des moyens de surveillance à travers de nouveaux outils techniques de contrôle permettra de redéployer les agents de surveillance de la voie publique (ASVP) sur la verbalisation du stationnement abusif et gênant (non dépenalisé) et de les recentrer sur le rapport humain au service des usagers.

L'administration commune à Pau et à la communauté Pau Béarn Pyrénées a d'ores et déjà retenu son mode de gestion du stationnement : le choix de la régie s'est rapidement imposé en raison de la volonté politique et d'un savoir-faire existant. Cinq parkings souterrains sont effectivement déjà exploités en régie ainsi que 130 horodateurs. Un service a été structuré pour la gestion des recours administratifs préalables obligatoires (Rapo) et des contentieux. Les ASVP nécessaires seront maintenus pour assurer le contrôle mais leur nombre sera réduit de 32 à 14 agents. Enfin, un conventionnement avec l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (Antai) pour les avis de paiement des frais de post-stationnement est actuellement en préparation. **OC**



Une régie gère le stationnement entre la communauté d'agglomération et la ville de Pau. / © Oleg_Mit / Shutterstock



MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE (HÉRAULT)

Une stratégie partagée pour le stationnement

Organiser la cohérence entre urbanisme et transports : en matière de planification de l'urbanisme, l'agglomération de Montpellier a fait école... La décentralisation du stationnement offre à la métropole l'opportunité de poursuivre l'expérience.

À la création de Montpellier Méditerranée Métropole en 2015, un « pacte de confiance » avec les communes a été scellé pour co-élaborer les politiques métropolitaines et assurer une gestion urbaine de proximité. Pour la direction des mobilités de la métropole, la décentralisation du stationnement rendra indispensable la mise en révision du plan de déplacements urbains (PDU). En effet, cette nouvelle donne va contraindre la collectivité à revisiter en profondeur sa politique tarifaire afin de repenser les diverses fonctionnalités urbaines du stationnement. Au cours du mandat, les maires des communes membres de la métropole ont choisi de conserver leur pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement. Une direction de la réglementation et de la tranquillité publique est chargée de la gestion et du contrôle du stationnement payant sur la voie publique.

Actuellement, des tarifs spécifiques et différenciés pour les résidents visent à favoriser la rotation et les visiteurs de courte

“ Les travaux sur les usages de la ville sont dominants dans les premières orientations retenues ”

durée en hypercentre, mais également à dissuader le stationnement longue durée (pendulaire) dans le centre. Cet objectif n'est pas encore atteint dans les quartiers résidentiels péri-centraux.

Délégation

La réflexion relative à la décentralisation du stationnement a été engagée au premier semestre 2016 par un état des lieux des pratiques du stationnement avec le recours à un cabinet de conseil en assistance à maîtrise d'ouvrage. Les considérations urbaines sur

les usages de la ville (résidentiels, mobilités des actifs, commerciaux et touristiques) sont dominantes dans les premières orientations retenues par la collectivité.

Le renforcement des moyens de contrôle et de surveillance est à prévoir, notamment dans les quartiers périphériques de Montpellier où s'exercent les plus fortes pressions sur la voirie avec l'essor de nouveaux quartiers au sud, l'hypercentre (l'écusson médiéval) restant piétonnier. Des moyens de diagnostics permettront d'apporter une aide à la décision : à l'échelle des IRIS (0,2 km²), la ville de Montpellier a cartographié le niveau de pression du

stationnement en voirie en calculant la différence entre le nombre de ménages ayant au moins une voiture et le nombre de ménages ayant au moins un parking rapportée à la surface de stationnement disponible dans la ville.

Le choix d'un recours à une délégation de service public (DSP) a été fait en octobre 2016, mais la définition du nouveau zonage et celle de la tarification sont en cours d'arbitrage politique. Le barème tarifaire qui sera adopté tiendra compte de la stratégie d'intensification urbaine de la métropole le long des axes de tramway (cinq lignes), stratégie déjà à l'œuvre depuis l'adoption du Scot en 2006 et qui sera poursuivie à travers les futurs PLUi et PDU. **OC**

POUR ALLER PLUS LOIN

Retrouvez, sur www.adcf.org, les supports de présentation des collectivités de Pau et Montpellier, qui ont témoigné de leur expérience lors de l'atelier du club des agglomérations de l'AdCF du 31 janvier 2017 consacré à la décentralisation du stationnement.