



# RÉFORME DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE :

PREMIERS

ENSEIGNEMENTS



RÉSULTATS ISSUS  
DE L'ENQUÊTE 2018



## VERS UN MEILLEUR PAIEMENT IMMÉDIAT

Les résultats de notre enquête font apparaître des pratiques très largement partagées par l'ensemble des villes, notamment en ce qui concerne les choix en matière de grille tarifaire.

Dans les zones de stationnement les plus rotatives, les communes ont très majoritairement fait le choix de ne pas augmenter le coût du stationnement de courte durée, tout en encourageant la rotation via une augmentation progressive des tarifs pour des durées de stationnement plus longues.

**1,33 €** c'est le coût moyen de la première heure de stationnement

Ce coût moyen s'établissait à 1,35 € en 2015. Il varie de 1,11 € pour les villes de moins 50 000 habitants à 2,09 € pour celles de plus de 200 000 habitants.

**3/4 DES VILLES** appliquent un FPS supérieur à 17 €, ce qui se traduit par un montant de FPS moyen de 25 €

Cette moyenne s'établit à 22 € si nous prenons en compte les possibilités de paiement des FPS en minoré.

On s'aperçoit que le ratio du coût de la première heure de stationnement sur le montant du FPS est en moyenne de 1 sur 20, alors qu'il était de 1 sur 15 en 2015. Cette évolution est liée à des montants de FPS plus élevés que la précédente amende de 17 €, couplés à un coût de la première heure de stationnement qui est resté stable.

Ceci démontre que les communes ont souhaité inciter les usagers à la fois au paiement immédiat du stationnement et à libérer plus rapidement les places qu'ils occupent.

**30 % DES VILLES** proposent une minoration du FPS en cas de paiement rapide (généralement dans un délai de 24 à 72 heures)



## UN CONTRÔLE DU STATIONNEMENT MAJORITAIREMENT MAINTENU EN RÉGIE

Le fait d'externaliser la surveillance du stationnement, rendu possible par la réforme, ne produit pas de meilleurs résultats par rapport à un contrôle conservé en régie. Par exemple, les villes ayant privilégié une surveillance avec des agents publics présentent globalement un nombre moyen de transactions et des niveaux de recettes supérieurs aux villes ayant recours à des prestataires privés. Toutefois, cela ne signifie pas que l'externalisation du contrôle n'ait pas permis d'améliorer la situation dans certaines villes où les investissements publics n'auraient pas été suffisants pour assurer le bon fonctionnement du dispositif.

**80 % DES VILLES** ont choisi d'assurer le contrôle du stationnement en régie

**17 % DES VILLES** ont choisi d'externaliser le contrôle du stationnement

Quelques communes ont adopté une gestion mixte, à savoir qu'elles n'ont externalisé la surveillance du stationnement que dans certains quartiers.

**UNE QUINZAINE DE VILLES** utilise des véhicules LAPI (lecture automatisée des plaques d'immatriculation) pour le contrôle du stationnement





## PAS D'AUGMENTATION DU NOMBRE DE FPS

Si l'on compare avec le nombre de PV émis précédemment dans un cadre pénal, l'entrée en vigueur de la réforme ne semble pas avoir été synonyme d'augmentation du nombre de FPS émis. Les chiffres sont comparables si l'on considère que les premières semaines de 2018 n'ont pas permis l'émission d'un volume important de FPS du fait des réglages relatifs à l'entrée en vigueur du nouveau dispositif.

**10,9 FPS** émis annuellement sur chaque place de stationnement en 2018

**12,5 PV** émis annuellement sur chaque place de stationnement en 2015

**2/3 DES VILLES** émettent moins de 10 FPS/place/an. En 2015, seule la moitié des villes était dans ce cas.

Le nombre de FPS émis est plus élevé dans les villes à contrôle externalisé que dans les villes assurant la mission de surveillance du stationnement en régie : respectivement 15,5 et 7 FPS/place/an. Il tend également à augmenter avec la taille de la ville, de 4,6 FPS/place/an dans les villes de moins de 10 000 habitants à 16,6 FPS/place/an dans les villes de plus de 200 000 habitants.

Enfin, il ne semble pas exister de corrélation entre le nombre de FPS émis dans une commune et la recette journalière encaissée dans cette ville.



## UN TAUX DE RECOURS FAIBLE

Les recours administratifs préalables obligatoires (RAPO), recours de premier niveau ouverts aux usagers souhaitant contester le bien-fondé d'un FPS émis à leur encontre, sont l'une des principales nouveautés de cette réforme.

**3,3 % des FPS** émis font l'objet d'un RAPO

Notons que dans les villes où il est possible de payer le FPS en minoré, la proportion de RAPO déposés est moins importante que dans la moyenne des villes, puisqu'elle ne se situe qu'à 2,6 %.

**55 % DES RAPO** font l'objet d'une rectification (annulation du FPS contesté ou révision à la baisse de son montant)

Cette proportion est très stable d'une ville à l'autre, que le FPS ait été émis par un agent de la collectivité ou par un agent d'une entreprise prestataire.





## UN PAIEMENT IMMÉDIAT ACCRU LORSQUE LA SURVEILLANCE EST PLUS INTENSE

Les usagers paient davantage leur stationnement à l'horodateur ou à l'aide de leur téléphone mobile dans les villes où le nombre d'agents de surveillance par place de stationnement est le plus élevé (la recette quotidienne moyenne par place y est supérieure).

**3,63 €/PLACE/JOUR** de recette  
pour les villes où chaque agent a en charge la  
surveillance de moins de 250 places payantes

**2,87 €/PLACE/JOUR** de recette  
pour les villes où chaque agent a en charge la  
surveillance de plus de 250 places payantes

Pour aller plus loin, les villes où les agents ont moins de 200 places à surveiller parviennent à faire fonctionner leur stationnement payant de manière efficace : elles génèrent une recette moyenne de plus de 4 €/place/jour, avec un coût de la première heure de stationnement qui reste pour sa part inférieure à la moyenne. A noter qu'il ne s'agit pas forcément des villes les plus peuplées et que le contrôle y reste essentiellement assuré en régie (dans 63 villes sur 71, soit près de 90 % des cas).



## DE NOUVEAUX SERVICES POUR L'USAGER

La mise en œuvre de la réforme a permis d'appréhender le stationnement payant comme un vrai service public en simplifiant son paiement, voire en le supprimant pour des usages de très courte durée.

### PLUS DE 50 % DES VILLES

proposent une période de gratuité du  
stationnement (30 minutes le plus souvent)

Ce qui dénote une nette augmentation par rapport aux valeurs relevées en 2015 où seul un tiers des villes disposant de stationnement payant proposait une période gratuite. Cette disposition a été particulièrement choisie par les plus petites villes puisque 60 % des villes de moins de 100 000 habitants sont dans ce cas, contrairement aux plus grandes communes qui n'ont pas suivi cette option (seules 2 villes de plus de 200 000 habitants proposent une période initiale gratuite).

**94 % DES VILLES** proposent  
un paiement par carte bleue ou par  
technologie sans contact



**63 % DES VILLES** proposent  
un paiement via une application mobile.  
Dans ce cas, la moitié des transactions sont  
dématérialisées.



Le nombre de transactions est plus élevé dans les villes où il existe une possibilité de payer via une application mobile (1,36 transaction/place/jour) que dans celles où ce n'est pas le cas (0,70 transaction/place/jour). Toutefois, cela n'est pas synonyme de recettes plus élevées car la recette par place et par jour sur la zone la plus rotative est similaire dans les villes avec et sans paiement mobile : respectivement 3,18 € et 3,29 €/place/jour.



## AUTRES ENSEIGNEMENTS...

Les résultats obtenus ne montrent pas de corrélation évidente entre la taille de la ville et le bon fonctionnement du service. Cela confirme l'intérêt de cette réforme pour tout type de ville, quelle que soit sa taille.

Ainsi, si le nombre de transactions de paiement immédiat enregistrées chaque jour sur chaque place de stationnement semble augmenter avec la taille de la ville (de 0,82 pour les villes de moins de 10 000 habitants à 1,85 pour les villes de 100 à 200 000 habitants), c'est dans les plus petites villes que la recette moyenne quotidienne par place s'avère la plus élevée : 4,19 €/place/jour dans les villes de moins de 10 000 habitants. Cela tend à démontrer que, si la rotation est moindre dans ces villes, les usagers ont tendance à payer leur stationnement. On peut en déduire que la réforme y est également positive au regard des objectifs locaux assignés à la politique de stationnement.

Appelés à s'exprimer librement sur le bilan de la mise en œuvre de la réforme sur leur territoire, les répondants à notre enquête soulignent que la réforme a été l'occasion de moderniser la politique de stationnement, mais qu'elle s'est aussi accompagnée d'un certain nombre de difficultés. De mise en œuvre d'abord, avec des problèmes techniques, des difficultés de compréhension des usagers et des coûts induits non négligeables pour certaines collectivités. De fonctionnement ensuite, avec des problèmes de suivi des données et de gestion des FPS, des recettes de paiement forfaitaire inférieures aux prévisions du fait d'une amélioration du paiement immédiat, des pratiques frauduleuses relatives aux cartes de stationnement pour les personnes handicapées ou bien encore l'impossibilité de recouvrer la redevance auprès des véhicules étrangers. Ce dernier point s'avère notamment problématique pour les communes touristiques.

Pour autant, les villes considèrent majoritairement, et ce quelle que soit leur taille, que la réforme s'accompagne d'ores-et-déjà d'effets positifs : en particulier une meilleure rotation des véhicules, une augmentation du nombre de places libres et un meilleur respect de la réglementation qui a pour conséquence une augmentation des recettes directes.

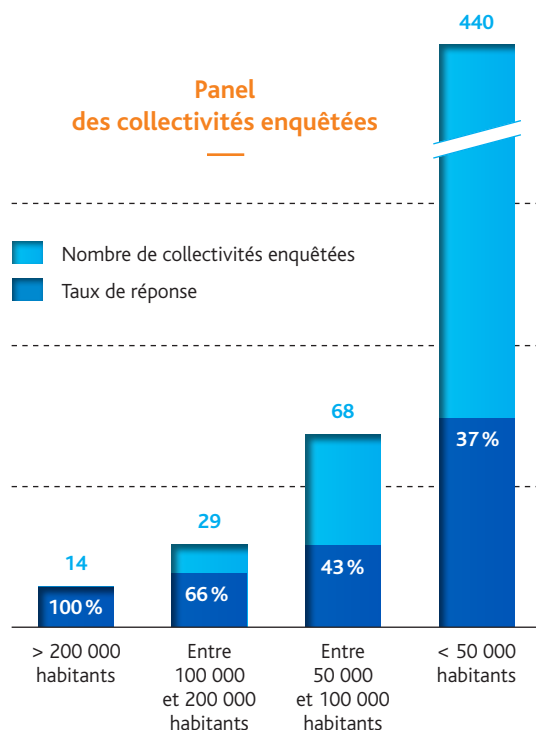


PAYANT



## COMMENT AVONS-NOUS PROCÉDÉ ?

Suite aux travaux de la mission interministérielle à la décentralisation du stationnement, qui ont notamment mis en évidence l'importance du suivi de la réforme sur la base d'indicateurs harmonisés, le GART et le Cerema ont réalisé une enquête ayant pour objectif de dresser un état des lieux de la première année de mise en application de la réforme (entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018). Menée de janvier à février 2019, cette enquête est basée sur les données recueillies auprès de 226 villes (sur 551 villes identifiées fin 2018 comme proposant du stationnement payant sur voirie), avec une bonne représentativité des différentes tailles de ville.



L'enquête porte sur la réglementation du stationnement payant sur voirie, l'utilisation des places, l'organisation du contrôle et son efficacité, le paiement des forfaits post-stationnement (FPS) et les recours déposés par les usagers. Selon les cas, ces données concernent l'ensemble des zones de stationnement payant ou uniquement la zone la plus rotative, correspondant en général à la zone centrale où se concentrent les plus forts enjeux en matière de stationnement.

Certaines données ont enfin été comparées à celles recueillies lors de la dernière enquête quinquennale sur le stationnement public en 2015, réalisée par le Cerema (dans ce document, toutes les valeurs 2015 sont issues de cette source). Ces comparaisons permettent de dessiner quelques grandes tendances d'évolution mais doivent néanmoins être prises avec précaution, dans la mesure où ce ne sont pas forcément 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 nous permettent d'éditer ce premier document de synthèse avant l'édition d'une publication plus détaillée des résultats et des enseignements de l'enquête à l'automne 2019.



22, rue Joubert  
75009 Paris  
01 40 41 18 19  
www.gart.org  
@GART\_officiel



Cité des mobilités  
25, avenue François Mitterrand  
69674 Bron Cedex  
www.cerema.fr  
@CeremaCom