CONCOURS INTERNE

D'INGÉNIEUR TERRITORIAL

SESSION 2017

ÉPREUVE DE PROJET OU ÉTUDE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

L'établissement d'un projet ou étude portant sur l'une des options, choisie par le candidat lors de son inscription, au sein de la spécialité dans laquelle il concourt.

Durée : 8 heures
Coefficient : 7

SPÉCIALITÉ : INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX

OPTION : DÉPLACEMENTS ET TRANSPORTS

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- L'utilisation d'une calculatrice autonome et sans imprimante est autorisée.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 36 pages dont 4 plans avec 2 plans à rendre avec la copie.

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.
S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

- Vous préciserez, le cas échéant, le numéro de la question et de la sous-question auxquelles vous répondrez.
- Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas…

Vous êtes ingénieur territorial chargé d'études au service mobilité de la ville de Rosita (53 000 habitants). Cette commune est accolée à la ville-centre de la métropole (800 000 habitants) et a une densité de 9 500 habitants au km².
Depuis plusieurs années, les élus municipaux tentent de faire émerger le plan de stationnement visant à intégrer du stationnement payant prévu dans le PDU (Plan de Déplacement Urbain) mais sont continuellement freinés par l'opinion publique, qui est généralement défavorable à ce type de projet. Pourtant, comme dans tous les cœurs de métropole et plus communément dans les milieux urbains, la pression en stationnement est prégnante et il est nécessaire d'agir sur les conditions d'usages des véhicules motorisés individuels par le biais d'une politique de stationnement volontariste.
Dans le cadre de son PDU, la ville avait décidé de mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable avec comme action forte la mise en place du stationnement réglementé.
Aujourd'hui, celui-ci est gratuit sur toute la ville et entraîne un certain nombre de dysfonctionnements sur le territoire, au premier lieu desquels :

- un report de stationnement en lien avec les politiques de stationnement payant des communes limitrophes,
- un taux de rotation faible,
- un taux de congestion élevé.

La demande non satisfaite génère d'importantes pratiques illicites (stationnement en double-file, sur trottoir, au droit des passages piétons, etc.) et, par voie de conséquence, provoque de l'insécurité routière (véhicules de livraison déchargeant en double-file, piétons obligés de marcher sur la chaussée, etc.).

Parallèlement, la ville a déjà mis en place des actions pour inciter au report modal en réduisant la place de la voiture en ville au profit notamment de trottoirs plus larges, d'aménagements cyclables et de manière plus générale, d'un meilleur partage de la voirie avec des espaces publics plus agréables et moins routiers.

La municipalité souhaite profiter de l'entrée en vigueur, au 1er janvier 2018, de la réforme du stationnement payant, pour mener à bien ce projet. À ce titre, vous êtes chargé de porter le projet et de préciser les modalités de sa mise en œuvre.

Question 1 (4 points)

Dans le cadre de la loi MAPTAM du 27 juin 2014 – loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles - et de la mise en œuvre du PDU, notamment dans son volet « Plan de stationnement », votre directeur vous demande de réfléchir à la mise en œuvre d'une politique cohérente de stationnement. Celui-ci doit prochainement rencontrer le maire à ce sujet et vous demande une note d'analyse sur les enjeux du plan de stationnement. Il souhaite également que vous lui clarifiiez les différents modes de gestion du stationnement et que vous précisiez les conditions de réussite d'un tel projet.

Question 2 (6 points)

La question du stationnement est fondamentale dans la gestion de la mobilité et pour les interventions possibles sur l'espace public et la voirie. Sur le plan 1 en annexe, vous proposerez un scénario pour la mise en place d'une nouvelle politique de réglementation du stationnement en marquant les différentes zones de stationnement.
Dans une note, vous justifierez vos choix.

Question 3 (5 points)

La ville de Rosita a choisi de garder en interne la gestion du stationnement payant sur voirie. Vous proposerez un dispositif fonctionnel permettant la mise en œuvre de la réforme. De la phase étude à la phase travaux, vous expliciterez les étapes à suivre pour mener à bien le projet (acteurs, concertation, montages administratifs, besoins techniques, etc.)
Sachant que la réforme doit être mise en œuvre au 1er janvier 2018, vous préparerez un rétroplanning sur 6 mois.

Question 4 (5 points)

Pour compenser la réduction du nombre de places de stationnement et accompagner ces changements, la ville a décidé de développer un service de voiture électrique en libre service. Au total, la commune sera équipée de 12 stations. À cette occasion, la mairie réaménage la rue Roberto et prévoit :

- la réorganisation du stationnement,
- la mise en en place du stationnement payant,
- l'aménagement d'une station de véhicules en libre service de 8 places, -
- la création d'un aménagement cyclable,
- l'élargissement du trottoir.

À partir de ces éléments, vous établirez un avant-projet sommaire sur le fond de plan 2. Vous réaliserez également un profil en travers type en section courante. Une note accompagnera ce projet pour justifier vos propositions.

Liste des documents :

Document 1 :	« Mémento de la décentralisation du stationnement payant sur voirie » - *CEREMA* - Mai 2016 - 20 pages
Document 2 :	« Synthèse stationnement : vers une véritable intégration dans les politiques urbaines ? » - *CNFPT* - 7 et 8 février 2013 - 7 pages

Liste des annexes :

Annexe 1 :	« Éléments de diagnostic de stationnement » - ville de Rosita - 1 page

Liste des plans :

Plan 1 :	« Plan de la Ville de Rosita » - format A3 - 2 exemplaires Le plan est à rendre avec la copie

Plan 2 : « Rue Roberto » - format A3 - 2 exemplaires

Le plan est à rendre avec la copie

Attention, les plans 1 et 2 en format A3 utilisés pour répondre respectivement aux questions 2 et 4 sont fournis en deux exemplaires dont un est à rendre agrafé à votre copie, même si vous n'avez rien dessiné.

Veillez à n'y apporter aucun signe distinctif (pas de nom, pas de numéro de convocation...)

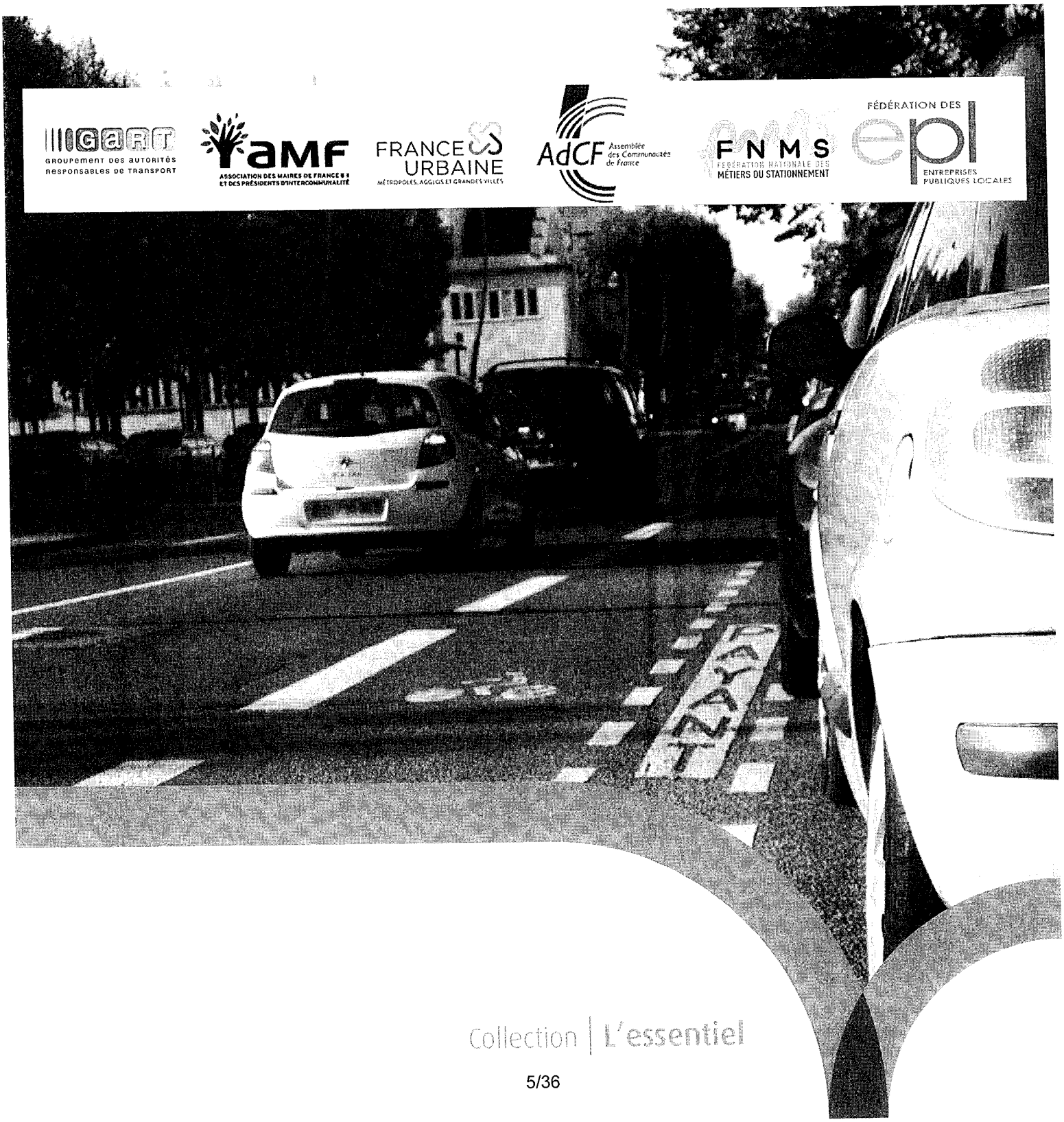
Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Cerema

Mémento de la décentralisation du stationnement payant sur voirie

Guide pour l'élu



Collection | L'essentiel

INTRODUCTION

Dans le contexte de la nouvelle vague de décentralisation et en application du principe de subsidiarité, l'un des objectifs principaux de la réforme de dépénalisation du stationnement payant sur voirie est d'apporter une compétence nouvelle aux collectivités territoriales dans leur gestion de la politique de stationnement en mettant à leur disposition, comme le montrent les exemples étrangers, un véritable outil stratégique au profit de la mobilité durable.

Le stationnement constitue un levier essentiel au service des politiques publiques de mobilité et d'aménagement urbain. Il permet de favoriser un partage équilibré de l'espace public, rare par nature, afin de renforcer le dynamisme et l'attractivité des centres urbains et d'accompagner leur développement économique.

La politique de stationnement ne doit pas s'envisager au niveau des quartiers, mais à celui de la ville et de l'agglomération. Elle est un élément essentiel de l'organisation des déplacements à l'échelle des bassins de vie et de mobilité. Elle commande l'utilisation rationnelle des espaces publics dédiés au stationnement qui contribuent directement au bon fonctionnement de la cité.

Les politiques de stationnement doivent également intégrer la diversité des usages car elles s'adressent à tous les usagers de la voirie. Elles doivent aussi prendre en compte les piétons en leur assurant un cadre de vie agréable et proposer une offre adaptée pour les autres services à la mobilité comme le vélo, l'autopartage et le covoiturage.

Si la promotion du report modal en est un des objectifs importants, la politique de stationnement se doit aussi de permettre l'attractivité et le dynamisme des territoires, d'accompagner le développement des activités économiques, de concourir au maintien de la fonction résidentielle des centres-villes, et de s'inscrire dans un processus de valorisation et de partage de l'espace public, devenu précieux.

Le nouveau dispositif du stationnement décentralisé est donc un outil de pilotage et de gestion de l'espace urbain qui revêt une dimension économique, environnementale mais aussi sociale pour les citoyens, les usagers et les entreprises. Au 1er janvier 2018, les communes et les autorités organisatrices de la mobilité mettront en place les nouvelles modalités d'organisation apportées par la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie.

1 Présentation de la réforme

La décentralisation du stationnement payant, qui s'impose à toutes les communes ayant souhaité soumettre à paiement tout ou partie de leurs places de stationnement sur voirie, vise à donner davantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en œuvre un véritable service public de la mobilité et du stationnement. Ces compétences incluent la définition de la stratégie en matière de tarification, une meilleure incitation au paiement dans le but, in fine, d'obtenir une meilleure rotation des véhicules en stationnement favorable à l'environnement, aux automobilistes eux-mêmes, et à l'activité économique des centres-villes et notamment du commerce de proximité.

Pour cela, le système passe d'une organisation pénale identique sur l'ensemble du territoire et ne tenant donc pas compte des spécificités locales à une organisation décentralisée et dépénalisée.

Le maire ou le président de l'EPCI (en cas de transfert des pouvoirs de police du stationnement) continue à exercer la compétence qui lui permet de déterminer par arrêté les lieux, les jours et les heures où le stationnement est réglementé.

La nouveauté réside dans le fait que l'usager ne s'acquitte plus d'un droit de stationnement institué par le maire, mais d'une redevance d'utilisation du domaine public, nommée redevance de stationnement.

L'instauration et la fixation du barème tarifaire de cette redevance relèvent de la compétence du conseil municipal (ou de l'organe délibérant de l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou encore du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité s'il y est autorisé par ses statuts).

Ainsi, le caractère payant du stationnement devient une question domaniale et les élus locaux maîtrisent l'ensemble du dispositif de tarification du stationnement; ils peuvent notamment moduler sous certaines conditions le montant du forfait de post-stationnement qui remplace l'amende pénale.

La nouvelle nature domaniale de la redevance implique que l'usager s'en acquitte:

- **soit au réel si le paiement est effectué dès le début du stationnement et pour toute sa durée;**
- **soit selon 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.**

Au terme du délai de paiement spontané, soit trois mois après notification du FPS, si ce dernier reste impayé, on passe alors en phase de recouvrement forcé des sommes dues par le biais de l'émission d'un titre exécutoire. Ce dernier mentionne le montant du forfait impayé et de la majoration due à l'État.

L'émission d'un FPS peut être contestée par tout usager, qui doit, pour ce faire, déposer un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) dans le mois qui suit l'émission du FPS auprès de l'autorité dont relève l'agent assermenté ayant établi l'avis de paiement. En cas de rejet de ce premier recours, l'usager dispose d'un mois supplémentaire pour saisir le juge siégeant au sein de la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP).

Le nouveau cadre défini par la réforme

L'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 autorise le conseil municipal (ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité) **à instituer une redevance de stationnement.**

Si l'automobiliste ne paie pas ou ne paie que partiellement cette redevance lors du stationnement de son véhicule, **il ne commet plus une infraction sanctionnée par une amende à 17 €, mais doit désormais payer en**

remplacement un forfait de post-stationnement dont le montant, c'est la nouveauté, est fixé par la commune (ou le groupement de collectivités compétent). Cette évolution présente l'avantage que son montant peut donc être adapté aux spécificités de chaque territoire et éviter les cas actuels où l'amende de 17 € peut représenter, dans certains territoires, 34 fois le montant du tarif horaire.

Reprenant le mécanisme régissant le non-paiement des redevances domaniales ou le montant forfaitaire dû en cas de perte d'un ticket dans un parc de stationnement ou sur une autoroute à péage, le forfait de post-stationnement (FPS) correspond à une indemnisation de la collectivité en raison du non-paiement en temps utile de la redevance d'occupation de la voirie légalement due.

Les effets conjugués du renforcement de la surveillance et de l'indexation du montant des forfaits fixé par les collectivités selon le contexte local inciteront à un paiement spontané plus important par les automobilistes et induiront une meilleure efficacité en termes de rotation des véhicules stationnés et de fluidité de la circulation automobile.

Il est intéressant de mentionner que dans les pays où elle a été mise en œuvre (Royaume-Uni, Belgique, Espagne, Italie, Pays-Bas, Portugal etc.) la décentralisation du stationnement a permis, en moyenne, le doublement du paiement spontané de la redevance par les automobilistes. À titre d'exemple, le taux de paiement spontané du stationnement à Barcelone est passé de 30 % à 67 %, et à Nieuwegein, ville moyenne hollandaise de 61 000 habitants, il atteint désormais 95 %.

Les principes de la réforme

Le fondement juridique du stationnement payant sur voirie n'est plus lié à la compétence du maire d'octroyer des permis de stationnement sur voirie prévue par l'article L. 2213-6 du CGCT, mais procède désormais de l'article L. 2333-87 du CGCT prévoyant l'intervention de l'organe délibérant de la collectivité. **Il en résulte les conséquences suivantes :**

1. **L'instauration des emplacements réservés et réglementés (lieux, heures, etc.) du stationnement sur la voie publique doit toujours être décidée par arrêté du maire (ou du président de l'EPCI en cas de transfert), et motivée par un souci d'amélioration des conditions de circulation, ceci en lien avec le plan de déplacements urbains (PDU) lorsqu'il existe.**

   S'il y a eu transfert de ces pouvoirs de police, c'est au président de l'EPCI que revient la mission de déterminer la réglementation applicable au stationnement, c'est-à-dire les lieux, jours et heures d'application.

   À NOTER : les contraventions relatives aux autres infractions au code de la route, concernant notamment les stationnements gratuits à durée limitée (anciennement « zones bleues »), gênants, très gênants, dangereux, interdits ou abusifs sont maintenues au niveau pénal.

2. **En application de l'article L. 2333-87 du CGCT, l'organe délibérant compétent doit déterminer si les emplacements réglementés sont gratuits ou payants, et fixer le barème tarifaire de la redevance de stationnement applicable ainsi que le montant du forfait de post-stationnement, compatibles avec les dispositions du PDU lorsqu'il existe.**

   Cette compétence peut être exercée par le Conseil municipal ou par l'organe délibérant de l'EPCI (ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité, lorsqu'il y a été autorisé par ses statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité particulières).

3. **À compter du 1er janvier 2018, l'amende pénale de 17 € relative aux infractions au stationnement payant sur voirie, est supprimée.**

4. **Les communes, EPCI ou syndicats mixtes compétents ont l'entière responsabilité de percevoir les recettes de la redevance de stationnement acquittée :**

   - **soit immédiatement** par l'automobiliste dès le début de son stationnement ;
   - **soit sous forme forfaitaire après le stationnement via le paiement d'un forfait de post-stationnement,** dans les trois mois suivant la date de notification de l'avis de paiement.

5. Contrairement aux recettes de paiement immédiat, affectées au budget général, la loi a voulu que le **produit des forfaits de post-stationnement soit destiné au financement des opérations visant à améliorer les transports collectifs** respectueux de l'environnement et, plus généralement, la circulation routière en conformité avec les orientations inscrites dans les plans de déplacement urbains, lorsqu'ils existent. **Cette disposition renforce les objectifs généraux de la réforme et confirme que le stationnement payant sur voirie est un outil au service du report modal. Les automobilistes peuvent, quant à eux, bénéficier d'un service dont les dysfonctionnements (présence de « véhicules ventouses », temps perdu à la recherche d'une place de stationnement...) ont été gommés.**

   Le législateur a souhaité que les équilibres financiers existant actuellement entre collectivités soient maintenus :

   - les redevances payées dès le début du stationnement par les usagers sont conservées par les collectivités ayant établi le barème tarifaire ;
   - dans les intercommunalités les plus intégrées (communautés urbaines et métropoles), les recettes issues des forfaits de post-stationnement sont reversées à l'EPCI, déduction faite des coûts de collecte, si ceux-ci ne sont pas déjà couverts par les recettes de paiement immédiat. Ailleurs, la répartition de ce produit entre communes et EPCI doit résulter d'accords locaux.

6. **Les possibilités de recours pour les usagers sont maintenues par la réforme et adaptées au nouveau régime juridique mis en place.** Plus particulièrement, un nouveau recours est ajouté pour ceux qui souhaitent contester le bien-fondé du FPS. Il s'agit du recours administratif préalable obligatoire (RAPO), déposé auprès de l'entité dont relève l'agent ayant constaté l'absence ou l'insuffisance de paiement immédiat.

7. **Enfin, le choix du mode de gestion du stationnement payant sur voirie relève de la décision de la collectivité compétente en matière de stationnement.** Elle peut opter pour une gestion en régie ou par un tiers contractant qui peut être désigné pour assurer tout ou partie des missions relevant de l'exploitation technique du service du stationnement (matériel, maintenance...), la surveillance du stationnement payant sur voirie et l'établissement du FPS, le traitement du RAPO et la collecte de la redevance de stationnement acquittée par paiement immédiat ou par règlement spontané du FPS.

Aussi, et afin de préparer au mieux l'entrée en vigueur de la réforme, il appartient sans plus tarder :

- **au maire ou président de l'EPCI, par arrêté, de revoir éventuellement les modalités (lieux et horaires) de réglementation du stationnement sur voirie ;**
- **à l'organe délibérant compétent de définir :**
  - **le barème tarifaire qu'il souhaite mettre en œuvre, le cas échéant en divisant son territoire en plusieurs zones tarifaires, duquel découlera le montant du FPS applicable, en fonction notamment du degré de rotation attendu des véhicules et des objectifs de report modal,**
  - **le recours ou non à un tiers contractant pour assurer les missions de gestion et de surveillance,**
  - **les modalités de gestion des recours administratifs préalables.**

2 Modalités de fixation du barème tarifaire

Le barème tarifaire de la redevance de stationnement sur voirie est élaboré par le Conseil municipal (ou par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité, s'il y est autorisé par ses statuts).

Il détermine le montant de la redevance dont les automobilistes doivent s'acquitter lorsqu'ils décident de payer immédiatement la totalité de leur période de stationnement, ainsi que le montant du forfait de post-stationnement (FPS) exigible en cas de défaut ou d'insuffisance de paiement immédiat. Ce montant ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement dans la zone considérée. Par exemple, là où le stationnement est limité à 2 heures, le montant du FPS ne peut dépasser le montant dû pour 2 heures de stationnement. **Il doit être fixé de manière à, prioritairement, inciter les automobilistes à payer leur redevance dès le début de leur stationnement.**

La loi oriente donc explicitement les collectivités vers la fixation d'un barème tarifaire non linéaire, pouvant évoluer à la hausse en fin de période, afin de permettre une meilleure rotation de l'utilisation des places de stationnement sur voirie, de favoriser le report modal vers les modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture (transports en commun, marche, vélo, autopartage...), et de diminuer la saturation des places ***(voir exemples ci-après).***

Mais il est aussi très important de mentionner que le FPS peut être inférieur au montant actuel de l'amende de 17 € de façon à être en adéquation avec les caractéristiques tarifaires locales, notamment là où la régulation du stationnement justifierait un niveau peu élevé de la tarification.

Le barème tarifaire est établi de préférence en lien avec la tarification du stationnement dans les parcs et peut varier en fonction des zones de stationnement. La possibilité de moduler le barème tarifaire en fonction de la durée du stationnement, de la surface occupée par le véhicule ou de son impact sur la pollution atmosphérique est expressément prévue par la loi

Il peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée (première demi-heure gratuite par exemple) ainsi qu'une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers, dont les résidents, ou en fonction du type d'usage (autopartage, professionnels mobiles, artisans...).

Afin de montrer que les objectifs visés par la réforme peuvent être atteints sans bouleverser les équilibres tarifaires aujourd'hui en place, quelques propositions de barèmes tarifaires sont exposées ci-après. Ces propositions se basent sur une adaptation à minima des grilles tarifaires existants avant la réforme.

Les barèmes privilégiant les stationnements de courte durée

Ces barèmes se caractérisent par des durées de stationnement généralement limitées à 1h30 ou 2 heures. Afin de permettre la fixation d'un montant du FPS suffisamment élevé pour favoriser la rotation des véhicules et le report modal vers des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture, ils doivent se traduire par une augmentation du montant de la redevance dans les derniers instants de la période de stationnement.

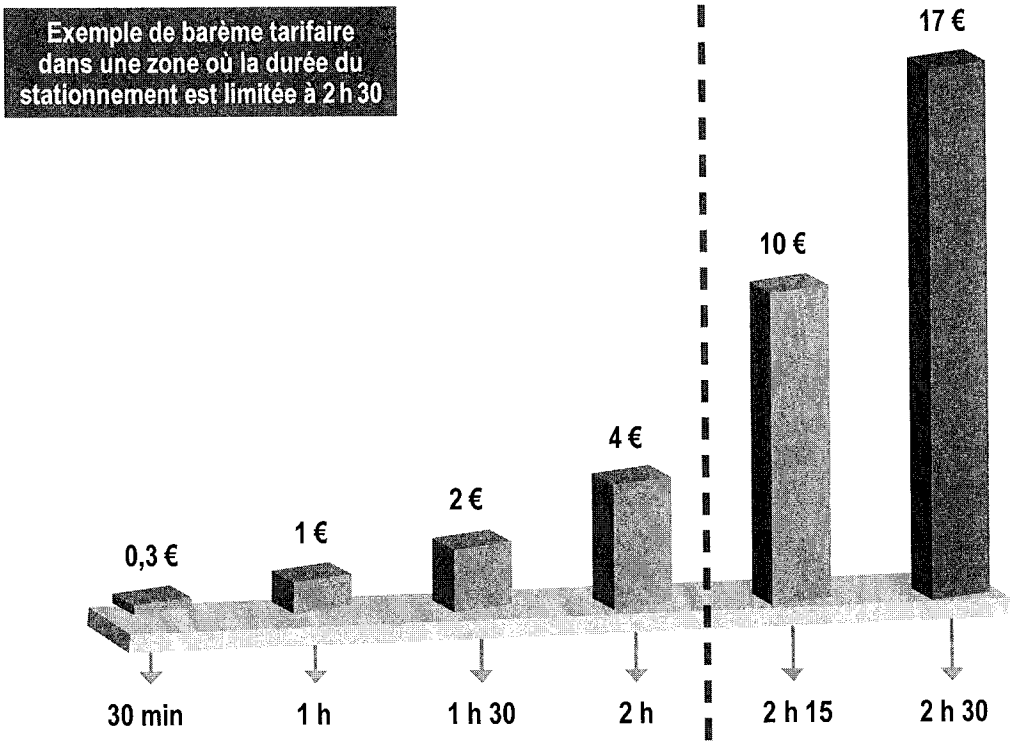
En considérant par exemple le cas d'une collectivité où la durée maximale de stationnement est fixée avant la réforme à 2 heures, et où le coût de ces 2 heures de stationnement est de 4 €, une solution consiste à allonger cette durée de 30 minutes pour la porter à 2h30. Cette nouvelle demi-heure permet de calibrer le montant de la redevance de sorte que les usagers soient incités à déplacer leur véhicule à partir de 2 heures de stationnement.

Dans l'exemple ci-après, pour les deux premières heures de stationnement, les tarifs en vigueur avant la réforme sont conservés à l'identique : le stationnement coûte ainsi toujours 4 € pour 2 heures de stationnement.

Mais, pour la demi-heure supplémentaire, le montant de la redevance augmente progressivement de façon à atteindre un FPS d'un montant de 17 €. Le stationnement coûte alors 10 € pour 2 h 15, et 17 € pour 2 h 30.

Le principe consistant à encourager le départ des véhicules au bout de 2 heures est désormais assuré par l'augmentation de la tarification et non par la sanction.

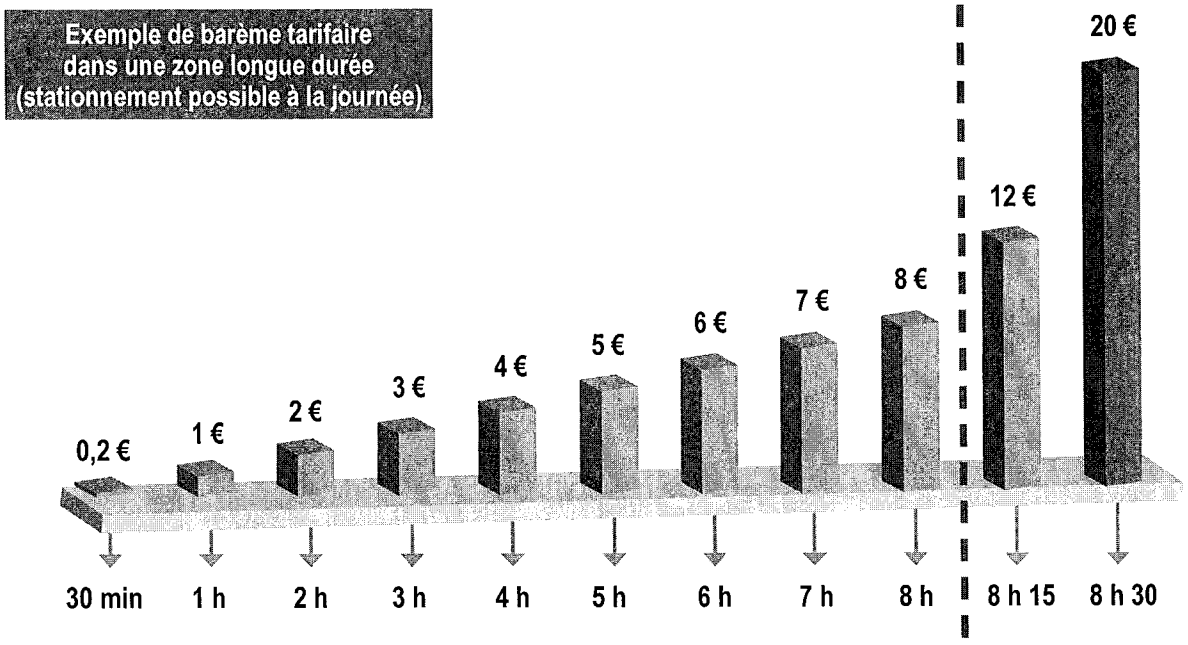
Dans l'exemple précédent, le montant du FPS a été volontairement fixé à 17 €, afin de présenter un barème tarifaire dont l'impact sur l'automobiliste est le même qu'avant la réforme. Mais, rappelons-le, il n'y a aucune nécessité de conserver le lien avec le montant actuel de l'amende.



Les barèmes privilégiant les stationnements de longue durée

Dans les zones destinées à accueillir les véhicules sur de plus longues durées, équivalentes le plus souvent à une journée (soit entre 8 et 9 heures de stationnement), les barèmes tarifaires doivent présenter à la fois des tarifs horaires modérés et un montant du FPS suffisamment élevé pour inciter au paiement immédiat.

Concrètement, dans les zones où le stationnement est par exemple limité à 8 heures, cela peut là encore être obtenu en augmentant de 30 minutes la durée maximale de stationnement en vigueur, puis en renchérissant progressivement les dernières minutes de stationnement. En revanche, contrairement aux zones où les stationnements de courte durée sont privilégiés, il est ici possible d'adopter une tarification linéaire, davantage favorable à la longue durée.



3 Surveillance du stationnement et établissement des avis de paiement des FPS

Une politique de stationnement efficace nécessite la surveillance simultanée du paiement du stationnement et des infractions relevant du système pénal : stationnement gênant, très gênant, interdit, abusif ou dangereux.

La mission de surveillance du stationnement payant sur voirie peut être confiée, non seulement aux agents de surveillance de la voirie publique (ASVP), aux policiers municipaux et aux agents de surveillance de Paris (ASP), mais également à des agents salariés d'un prestataire ou d'un délégataire. Elle peut également être confiée à toute personne dès lors qu'elle répond aux conditions prévues, sans nécessairement participer à une mission plus large de surveillance de la voirie. En revanche, les agents de la police et de la gendarmerie nationales ne sont plus habilités à surveiller le paiement du stationnement à compter du 1er janvier 2018.

Les agents habilités à établir les avis de paiement du FPS, qu'ils dépendent d'entités publiques ou de prestataires privés, doivent remplir certaines conditions de nationalité, de capacité, de moralité et prêter serment.

	Contrôle des infractions (système pénal)		Vérification du paiement de la redevance de stationnement (système dépénalisé)
	Stationnement réglementé ou interdit, gênant, très gênant ou abusif	Stationnement dangereux	Défaut ou insuffisance de paiement de la redevance de stationnement
Personnel de la police et de la gendarmerie nationales	✓	✓	
Policiers municipaux et Agents de la ville de Paris	✓	✓	✓
ASVP	✓		✓
Agents des services publics urbains de transport en commun	✓		
Agents nommés par le tiers contractant			✓

Pour notifier les FPS aux automobilistes, les collectivités ont plusieurs possibilités :

- déposer l'avis de paiement sur le véhicule en utilisant au choix :
  - un format papier à remplir manuellement (anciennement carnets à souche) ;
  - un dispositif électronique, type PDA, muni d'une imprimante portable.
- notifier l'avis de paiement par voie postale par l'intermédiaire de l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI), ou transmettre l'avis de paiement sous une forme dématérialisée en cas de paiement rapide du FPS avant envoi de l'avis par voie postale.

Les deux nouveautés dans la mission de surveillance du stationnement par rapport à celle existant avant la réforme sont les calculs du montant du FPS à appliquer et de l'heure à partir de laquelle un nouvel avis de FPS peut être établi.

Calcul du montant du FPS

En cas d'absence de paiement, le montant du FPS dû correspond à celui fixé dans la délibération du Conseil municipal (ou de l'organe délibérant de l'EPCI ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité).

En cas d'insuffisance de paiement immédiat, le montant du FPS fixé dans la délibération est réduit du montant de la redevance de stationnement déjà réglée, inscrit sur le ticket de stationnement apposé dans le véhicule ou transmis par voie dématérialisée.

Pour être pris en compte, ce ticket doit avoir été édité (ou transmis) au cours de la période maximale de stationnement autorisée lors du passage de l'agent assermenté.

Calcul de l'heure à partir de laquelle un nouvel avis de paiement de FPS peut être établi

Cette heure est déterminée selon des modalités différentes selon que le FPS est émis en raison d'une absence ou d'une insuffisance de paiement.

En cas d'absence de paiement, cette heure se détermine en ajoutant la durée maximale de stationnement autorisée à l'heure d'émission du FPS.

Ainsi, si un FPS a été établi à 9 h 50 dans une zone où le stationnement est limité à 2 heures, un nouveau FPS peut être émis dès 11 h 50.

En cas d'insuffisance de paiement, cette heure se détermine en ajoutant la durée maximale de stationnement autorisée à l'heure d'émission du ticket pris en compte dans le calcul du montant du FPS.

Ainsi, dans une zone où le stationnement est limité à 2 heures, si un FPS a été établi à 9 h 50 en prenant en compte un ticket délivré à 9 h 10, un nouveau FPS peut être émis à partir de 11 h 10.

Néanmoins, dans tous les cas, cette heure ne peut excéder celle de fin de la période quotidienne de stationnement payant. En d'autres termes, un nouveau FPS peut être émis dès le début de la prochaine période quotidienne de stationnement payant, c'est-à-dire dès le lendemain.

Ainsi, dans une zone où le stationnement est payant entre 9 heures et 19 heures, en cas de persistance de l'absence ou de l'insuffisance de paiement, un nouveau FPS peut être établi dès 9 heures le lendemain, même si un FPS a par exemple été émis à 18 h 50 la veille.

4 Gestion des contestations

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

L'usager qui souhaite contester un FPS doit 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. Les coordonnées de l'entité auprès de laquelle doit être introduit ce RAPO ainsi que les modalités d'établissement du recours figurent sur l'avis de paiement du FPS.

Ce RAPO agit comme un premier filtre permettant de limiter les dépôts de recours non fondés devant la juridiction chargée de traiter les contentieux liés au stationnement payant, dénommée commission du contentieux du stationnement payant (CCSP).

Le RAPO doit être introduit soit par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, soit par le locataire d'un véhicule de location de longue durée, soit par l'acquéreur. Chacun peut habiliter une tierce personne pour former le recours en son nom en lui donnant expressément mandat.

Pour être recevable, le RAPO doit respecter certaines formalités, parmi lesquelles celle d'être envoyé par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. En cas d'utilisation d'un procédé électronique, un système d'avis de réception doit être prévu.

L'examen du RAPO est effectué par l'autorité dont dépend l'agent qui a établi l'avis de paiement (commune, EPCI, syndicat mixte ou tiers contractant), dans un délai d'un mois suivant la date de réception du recours. **Le silence de l'autorité compétente au terme du délai d'un mois vaut décision automatique de rejet du recours.**

Si l'autorité compétente accepte le recours, elle notifie alors au demandeur un avis de paiement rectificatif. Lorsque l'avis de paiement du FPS a été émis par l'ANTAI, l'envoi de l'avis rectificatif se fait par la même voie.

L'autorité qui a en charge l'examen des RAPO doit établir chaque année un rapport d'exploitation annuel qui est présenté à l'organe délibérant de la collectivité ayant institué la redevance avant le 31 décembre de l'année suivante.

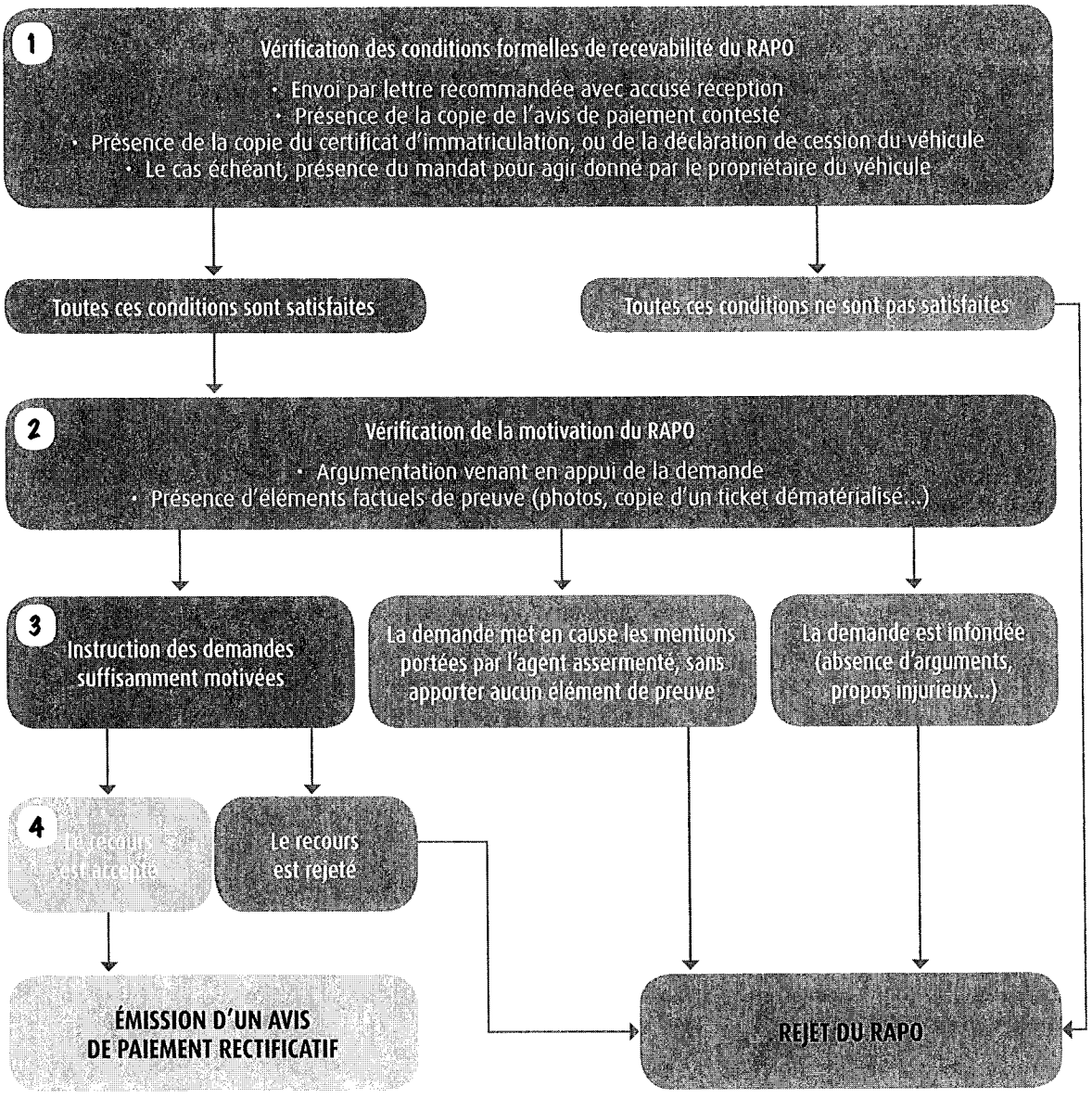
Ce rapport contient un tableau détaillé de suivi statistique des contestations et précise les motifs des recours ainsi que les suites données.

En seconde étape du contentieux intervient la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP), qui ne peut être saisie qu'après une procédure préalable de RAPO et uniquement à la condition que le montant du forfait de post-stationnement ait été préalablement payé par le contestataire.

Le cas échéant, la contestation de la décision de rejet explicite ou implicite du RAPO doit être formulée dans le délai d'un mois auprès de la CCSP.

Le titre exécutoire émis lorsque l'avis de paiement notifié n'a pas été payé au bout de trois mois est également contestable devant la CCSP, mais sans qu'un RAPO soit exigé.

Schéma synoptique de traitement d'un RAPO



5 Recouvrement des recettes et aspects financiers

En matière de recettes, il faut distinguer plusieurs cas de figure :

Recettes de paiement immédiat

Le paiement immédiat du stationnement peut s'effectuer par divers moyens techniques : horodateurs, téléphone mobile, ou tout autre moyen dématérialisé ou non.

La réforme ne modifie pas les règles de perception et d'affectation de ces recettes. Elles sont perçues par la collectivité ou le groupement de collectivités ayant instauré la redevance et abondent le budget général.

Recettes issues du paiement des forfaits de post-stationnement

Le paiement du FPS se fait dans un délai de trois mois après la notification de l'avis de paiement.

Un tarif minoré peut toutefois être institué par la collectivité en cas de paiement dans des délais réduits, déterminés par cette même collectivité. Par exemple, une collectivité peut décider de minorer de 5 € le montant du FPS dû en cas de paiement dans les 24 heures.

Le FPS peut être collecté soit par la collectivité ayant institué la redevance (via une régie), soit par son tiers contractant, soit via les moyens de paiement mis à disposition par l'ANTAI.

À l'instar du produit des amendes de stationnement et de circulation, les recettes du FPS sont affectées aux opérations destinées à améliorer les transports en commun et respectueux de l'environnement, et la circulation, en compatibilité avec les orientations du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe.

La répartition de ces recettes entre collectivités varie en fonction de l'existence ou non d'un EPCI à fiscalité propre et des compétences qu'il détient, hors Île-de-France.

Recettes issues du paiement des forfaits de post-stationnement majorés

Le recouvrement forcé des FPS s'effectue au-delà du délai de trois mois après la notification de l'avis de paiement, sur la base d'un titre exécutoire émis par l'ANTAI en qualité d'ordonnateur de l'État.

Ce titre exécutoire précise, d'une part, le montant du FPS dû, et, d'autre part, le montant de la majoration dont le produit reviendra à l'État. Cette dernière est fixée à 20 % du montant du FPS impayé restant dû au terme des trois mois, sans pouvoir être inférieur à 50 €.

Cette majoration peut toutefois être diminuée de 20 % en cas de paiement volontaire dans un délai d'un mois.

Ainsi, un automobiliste redevable d'un FPS d'un montant de 25 €, recevra en l'absence de paiement au bout de 3 mois un titre exécutoire pour le recouvrement forcé de son FPS, majoré à 75 €.

S'il le paie dans le mois suivant la réception du titre exécutoire, il ne devra s'acquitter que de 60 € (minoration de 15 €, soit 20 % de 75 €).

Le recouvrement du titre exécutoire est assuré par un comptable de la DGFIP, autre que le receveur municipal.

Les modalités d'affectation et de répartition entre collectivités des recettes issues du recouvrement forcé des FPS majorés sont identiques à celles issus des FPS acquittés dans le délai de 3 mois.

Règlement de la redevance au moment du stationnement

MODALITÉS DE PAIEMENT

À l'horodateur, via son téléphone mobile, ou tout autre moyen dématérialisé ou non.

QUI PERÇOIT ?

La collectivité qui a décidé des tarifs de stationnement par délibération.

Ces tarifs tiennent compte de l'ensemble des coûts nécessaires à la collecte du produit de la redevance.

QUEL USAGE ?

Ces recettes abondent le budget général de la collectivité et ne sont pas affectées à des opérations spécifiques.

Acquittement du FPS dans un délai de 3 mois

MODALITÉS DE PAIEMENT

Auprès d'une régie de la collectivité ayant institué une redevance ou auprès du tiers cocontractant, ou via les moyens mis à disposition par l'ANTAI.

QUI PERÇOIT ?

	Qui a institué la redevance de stationnement ?	Qui perçoit les recettes de FPS directement ?	Reversement automatique à l'EPCI à fiscalité propre ?	Quelles modalités de répartition du FPS ?
Cas n° 1 Commune située dans une métropole, une communauté urbaine ou assimilée	Commune	Commune	Oui	Via une délibération annuelle de la métropole, CU ou assimilée avec, le cas échéant, le reversement d'une partie des recettes à la commune pour financer le coût de la politique de stationnement.
	Métropole, CU ou assimilée	Métropole, CU ou assimilée	Sans objet	100 % pour la métropole, CU ou assimilée (aucune délibération)
Cas n° 2 Commune située dans un autre EPCI à fiscalité propre	Commune	Commune	Non	Via une convention annuelle avec, le cas échéant, le reversement d'une partie des recettes à l'EPCI à fiscalité propre pour participer à ses actions en matière d'organisation de la mobilité et/ou de voirie d'intérêt communautaire.
	EPCI à fiscalité propre	EPCI à fiscalité propre	Sans objet	100 % pour l'EPCI à fiscalité propre.

QUEL USAGE ?

Ces recettes sont affectées aux dépenses de mobilité, en compatibilité avec le PDU (amélioration des transports en commun, respect de l'environnement et de la circulation).

Recouvrement forcé du FPS après le délai de 3 mois

Sur la base des informations transmises par la collectivité, l'ANTAI émet un titre exécutoire, puis le transmet à la DGFIP pour une prise en charge comptable par la Trésorerie rattachée au domicile du débiteur.

QUI PERÇOIT ?

	Qui a institué la redevance de stationnement ?	Qui perçoit les recettes de FPS directement ?	Reversement automatique à l'EPCI à fiscalité propre ?	Quelles modalités de répartition du FPS ?
Cas n° 1 Commune située dans une métropole, une communauté urbaine ou assimilée	Commune	Commune	Oui	Via une délibération annuelle de la métropole, CU ou assimilée avec, le cas échéant, le reversement d'une partie des recettes à la commune pour financer le coût de la politique de stationnement.
	Métropole, CU ou assimilée	Métropole, CU ou assimilée	Sans objet	100 % pour la métropole, CU ou assimilée (aucune délibération)
Cas n° 2 Commune située dans un autre EPCI à fiscalité propre	Commune	Commune	Non	Via une convention annuelle avec, le cas échéant, le reversement d'une partie des recettes à l'EPCI à fiscalité propre pour participer à ses actions en matière d'organisation de la mobilité et/ou de voirie d'intérêt communautaire.
	EPCI à fiscalité propre	EPCI à fiscalité propre	Sans objet	100 % pour l'EPCI à fiscalité propre.

Majoration

Majoration de 20 % au profit de l'État, avec un montant minimum de 50 euros. Cette majoration peut être réduite de 20 % en cas de paiement dans un délai d'un mois.

QUEL USAGE ?

Ces recettes sont affectées aux dépenses de mobilité, en compatibilité avec le PDU (aux opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et de la circulation).

Budget général de l'État.

6 Modalités d'externalisation de certaines missions

Le choix du mode de gestion relève de la décision de la collectivité compétente en matière de stationnement, en vertu du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales.

Les collectivités ont la possibilité de traiter en régie l'intégralité des missions afférentes à la gestion du stationnement.

Elles peuvent également décider de recourir à un tiers contractant pour assurer tout ou partie des missions suivantes soit en délégation de service public (DSP), soit sous forme de marché public:

- l'exploitation technique du service du stationnement (matériel, maintenance...);
- la surveillance du paiement du stationnement payant sur voirie et l'établissement de l'avis de paiement du FPS. Dans ce cas, le traitement du RAPO est obligatoirement confié au même tiers contractant;
- le traitement du RAPO à l'exclusion de la surveillance et de l'établissement du FPS. Dans ce cas spécifique, l'autorité dont relève l'agent ayant établi le FPS reste juridiquement responsable et signataire des décisions prises après analyse du RAPO;
- la collecte de la redevance de stationnement acquittée par paiement immédiat ou par règlement spontané du FPS.

Pour les contrats préexistants, les avenants ne sont envisageables que dès lors qu'ils n'apportent pas de modification de l'objet, du périmètre ou de l'économie générale du contrat, dans le respect des dispositions de l'article L. 1411-2 du CGCT pour les DSP ou de l'article 20 du code des marchés publics.

Avant d'effectuer le choix du mode de gestion, la collectivité doit préalablement procéder au diagnostic du stationnement sur son territoire.

Les modes de gestion du service du stationnement payant sur voirie se déterminent notamment au regard de l'investissement nécessaire et des recettes attendues.

Ils dépendent donc de la définition des besoins matériels, humains et financiers de l'activité à gérer, notamment s'ils impliquent des investissements lourds. Ce choix dépend également de la nature de la relation juridique souhaitée et du niveau d'implication de la collectivité publique.

La collectivité ne peut effectuer son choix de mode de gestion qu'après un recensement préalable de l'ensemble de ses besoins et contraintes (obligations respectives des parties, gouvernance, risques financiers, techniques et commerciaux, savoir-faire, etc.).

Cette phase préliminaire est déterminante et il est essentiel d'y consacrer le temps et les moyens nécessaires. Elle conditionne le reste de la procédure et, plus généralement, le bon fonctionnement de la politique de stationnement pour une durée importante.

Selon les résultats de l'analyse des besoins, le mode de gestion contractuelle peut prendre la forme d'un marché public ou d'une délégation de service public (DSP), selon l'importance du risque d'exploitation portant sur le co-contractant.

Dans l'hypothèse d'une DSP il est souvent utile pour la collectivité d'établir elle-même le projet de convention de façon à négocier sur cette base. Les candidats ont ensuite toute latitude pour proposer des modifications en accord avec la collectivité.

Le tiers contractant peut également, si la collectivité le souhaite, assurer la mission de collecte des recettes de paiement immédiat (redevances) et/ou de FPS par l'intermédiaire d'une convention avec mandat d'encaissement des recettes au nom et pour le compte de la collectivité prévus à l'article L. 2333-87 du CGCT.

La redevance de stationnement perçue immédiatement ou par voie de FPS doit être regardée comme une recette publique impliquant que leur produit ne soit pas conservé par le co-contractant à titre de rémunération, en raison du principe budgétaire de non-affectation d'une recette à une dépense.

Ce principe de reversement des produits à la collectivité n'empêche pas la gestion du service sous forme de DSP dès lors que la rémunération du co-contractant demeure liée à un risque d'exploitation.

7 Impacts sur les équipements et informations à fournir à l'usager

Sur le plan de l'information, des équipements et des technologies, la réforme a pour conséquences :

- des évolutions obligatoires à apporter pour proposer des fonctionnalités non prévues pas les systèmes actuels ;
- des évolutions facultatives liées au développement de nouvelles fonctionnalités destinées à optimiser le fonctionnement du système. Ces évolutions sont laissées au libre choix des collectivités.

En ce qui concerne les évolutions obligatoires, il est nécessaire que chaque collectivité se prépare aux changements imposés. Elle doit établir au plus vite un diagnostic des matériels en place afin de déterminer ceux qui supporteront une évolution et ceux qui devront être remplacés. Ce diagnostic doit porter aussi bien sur les dispositifs de paiement que sur les dispositifs de surveillance. À titre d'illustration, les systèmes de décompte au temps qui passe ne sont plus compatibles avec le principe de paiement de la totalité de la durée de stationnement dès le début du stationnement. Les collectivités doivent donc prendre contact avec leurs fournisseurs ou leur tiers contractant en ce sens.

Les principaux éléments réglementaires obligatoires portent sur :

- l'information aux automobilistes (obligation de signalisation verticale ou horizontale du caractère payant du stationnement, information sur le barème tarifaire applicable, sur le montant du FPS...). Pour ces informations, différents espaces d'affichage peuvent être retenus selon le type de matériel ou de support ;
- les mentions obligatoires à faire figurer sur le justificatif de paiement (date et heure d'impression ou de transmission du justificatif, mention « forfait exigible à défaut de paiement suffisant »). Ces ajouts peuvent impacter le format du papier sur lequel sont imprimés les tickets ;
- l'établissement des FPS : **la Loi n'impose pas l'utilisation d'assistant personnel de type PDA. Il est possible de conserver la pratique consistant à remplir à la main un modèle générique d'avis de paiement (type « carnet à souche »)**. Pour les collectivités utilisant (ou souhaitant utiliser) des PDA, une mise à jour du logiciel de Procès-verbal électronique (PVe) doit être faite afin de supprimer le stationnement payant des infractions verbalisables par ce biais ;
- la mise en place d'un système de gestion et de suivi des FPS. Quelles que soient les modalités retenues par la collectivité pour l'émission des FPS, elles doivent mettre en place un système de suivi et de gestion des FPS, des RAPO et des paiements dans le délai de trois mois.

Le choix des solutions technologiques à retenir peut s'appuyer d'une part sur le diagnostic préalable et d'autre part sur la volonté éventuelle d'introduire d'autres évolutions, par effet d'opportunité, en vue d'une optimisation de la gestion du stationnement.

8 Recommandations pour la mise en œuvre opérationnelle de la réforme

Il est de l'intérêt des collectivités de se mobiliser au plus vite pour mettre en œuvre la décentralisation du stationnement payant sur voirie.

Une réflexion circonstanciée est à engager, le plus tôt possible, sur la stratégie et sur les modalités d'organisation du stationnement payant parmi lesquelles le choix du mode de gestion, afin de pouvoir respecter les éventuels délais de procédures qui viendraient ensuite s'imposer.

Plus tôt ces procédures auront été finalisées, plus la communication auprès des personnels des collectivités et des habitants sur l'application concrète de la réforme pourra être anticipée et donc maîtrisée.

Ce mémento constitue une synthèse de l'ouvrage « Décentralisation du stationnement payant sur voirie : Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales », publié en octobre 2015. Ce dernier donne aux collectivités l'ensemble des informations nécessaires pour définir leur stratégie et la solution opérationnelle qu'elles souhaitent mettre en œuvre à la date d'entrée en vigueur de la réforme. Ces solutions peuvent par exemple inclure l'orientation tarifaire (barème tarifaire de paiement immédiat et montant du FPS), les moyens technologiques d'aide au paiement, à la surveillance et à la gestion des FPS et des RAPO, le mode de gestion souhaité...

La réalisation d'un diagnostic complet du fonctionnement de leurs services de stationnement est recommandée afin de connaître précisément l'ensemble des besoins et contraintes de chaque collectivité. Si nécessaire, ces dernières peuvent consulter les prestataires, fournisseurs et/ou délégataires en place.

Les collectivités doivent également mener leur réflexion sur la définition des moyens humains et techniques utiles à la bonne gestion du stationnement sur voirie conjointement à la définition des moyens financiers nécessaires à leur mise en œuvre (dépenses de fonctionnement, d'investissement, charges des personnels affectés, etc.). Elles peuvent enfin se rapprocher des organismes de formation, et du CNFPT notamment, qui organise de nombreuses sessions consacrées à la réforme.

Cette période doit être mise à profit pour réaliser des devis et dresser une évaluation des coûts. La période de programmation budgétaire (débat d'orientation budgétaire, vote du budget primitif, etc.) est propice à cette définition des moyens à mettre en place pour être opérationnel à la date d'entrée en vigueur de la réforme.

Les collectivités qui envisagent de gérer (ou de continuer à gérer) leur service de stationnement payant sur voirie en régie doivent tenir compte :

- des délais nécessaires à la réflexion et à la mise en place des moyens humains, techniques et financiers ;
- des dépenses éventuelles (et donc les marchés publics d'achat, de travaux et/ou de prestations si les seuils définis par le code des marchés publics sont atteints), a minima pour l'adaptation des moyens humains et matériels rendus nécessaires par la réforme.

Celles qui souhaitent externaliser tout ou partie des prestations doivent intégrer dans leur planning la procédure de désignation d'un co-contractant et les délais d'acquisition par ce dernier des moyens nécessaires à l'exploitation.

Les délais d'assermentation des agents chargés de la surveillance (si ces agents ne sont pas déjà assermentés pour constater les infractions au stationnement payant) sont également à prendre en compte et à anticiper. **À noter que les délais d'assermentation auprès des tribunaux d'instance varient selon les territoires et peuvent atteindre un à deux mois en cas d'encombrement de ces juridictions.**

Enfin, pour ce qui concerne les impacts de la réforme sur les équipements techniques, il faut rappeler que les éléments techniques strictement nécessaires à la mise en œuvre de la réforme, c'est-à-dire les évolutions obligatoires sur les matériels existants et ceux relatifs au FPS, peuvent être pré-déployés sur le terrain mais ne pourront être mis en service qu'à compter de la date d'entrée en vigueur de la réforme.

Il est recommandé aux collectivités de s'assurer au plus vite auprès des fournisseurs de l'évolutivité et de la future compatibilité des matériels et services existants avec, à minima, les évolutions requises par les textes.

Par ailleurs, si des collectivités souhaitent acquérir rapidement des matériels ou des services complémentaires, ou faire évoluer d'ores et déjà ceux qui sont en place, elles peuvent le faire avant l'entrée en vigueur de la réforme en ayant pris soin de bien s'assurer que les évolutions seront, a minima, compatibles avec les exigences de la loi.

Le choix de ces évolutions ne relève pas des obligations de la réforme, mais du souhait de faire bénéficier les automobilistes de services liés au stationnement sur voirie (par exemple: diversification des modes de paiement).

En tout état de cause, les délais de marché de fournitures doivent être pris en compte par les collectivités dans le planning de mise en œuvre de la réforme. De même, les délais de concertation et de formation internes à la collectivité ne doivent pas être négligés, d'autant plus si la collectivité choisit d'opérer en régie.

En outre, quels que soient les modes d'organisation retenus localement, il est recommandé de prévoir, dans le calendrier de la mise en œuvre de la réforme, les délais de concertation et de formation internes à la collectivité.

Il convient aussi de mettre en place une période de communication et de pédagogie auprès du grand public, débutant bien en amont de l'entrée en vigueur du nouveau dispositif, de façon à pouvoir disposer de suffisamment de temps pour bien expliquer les objectifs visés par la décentralisation du stationnement payant sur voirie.

MOTS-CLÉS DE LA RÉFORME

Agent assermenté

Personne ayant prêté serment et répondant à des conditions de moralité, de nationalité et de capacité l'habilitant à surveiller le stationnement payant sur voirie et à établir les avis de paiement des FPS.

Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI)

Agence chargée d'envoyer par courrier les avis de paiement des FPS au domicile des redevables quand la collectivité a fait le choix de ce mode d'organisation. Dans tous les cas, l'ANTAI agit également en tant qu'ordonnateur de l'État pour l'émission des titres exécutoires permettant le recouvrement forcé des FPS impayés.

Avis de paiement d'un forfait de post-stationnement

Support de la notification du montant du FPS pouvant être soit apposé sur le véhicule, soit envoyé par voie postale ou dématérialisée en cas de recours aux services de l'ANTAI ou soit mis à disposition sous forme dématérialisée en cas de paiement rapide du FPS avant saisine de l'ANTAI.

Avis de paiement rectificatif d'un forfait de post-stationnement

Support de notification du montant du FPS nouvellement dû après examen d'un RAPO exercé par le redevable du FPS.

Barème tarifaire de paiement immédiat

Barème établi par l'organe délibérant de la collectivité compétente, fixant le montant de la redevance due en contrepartie de la durée de stationnement correspondante. Le montant correspondant à la durée maximale de stationnement constitue le plafond du FPS.

Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP)

Juridiction administrative spécialisée qui peut être saisie pour contester la décision prise par l'autorité compétente suite à un RAPO.

Durée maximale de stationnement payant autorisée

Durée, déterminée par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police du stationnement, au-delà de laquelle un usager doit libérer sa place de stationnement.

Forfait de post-stationnement (FPS)

Modalité de paiement de la redevance de stationnement, applicable en cas d'absence ou d'insuffisance de paiement immédiat de la redevance de stationnement. Son montant est fixé par l'organe délibérant de la collectivité compétente. Il doit être réglé dans les trois mois suivant la date de notification de l'avis de paiement.

Justificatif de paiement immédiat de la redevance

Reçu attestant du paiement immédiat de la redevance de stationnement, délivré sous une forme imprimée ou dématérialisée et devant pouvoir être consulté par l'agent de surveillance (par apposition visible dans le véhicule ou transmission électronique).

Notification de l'avis de paiement d'un forfait de post-stationnement

Action de transmettre l'avis de paiement du FPS à son redevable qui déclenche les délais de recours (RAPO et contentieux). Un avis de paiement est notifié soit par apposition sur le véhicule, soit par envoi postal, soit par mise à disposition sous une forme dématérialisée.

Paiement immédiat de la redevance

Action de payer l'intégralité de la redevance due dès le début du stationnement.

Paiement rapide d'un forfait de post-stationnement :

Action de payer un FPS dans un délai réduit fixé par la collectivité, ouvrant éventuellement droit à une minoration du montant du FPS dû si la collectivité en a fait le choix.

Paiement spontané d'un forfait de post-stationnement

Action de payer un FPS dans le délai de 3 mois après sa notification.

Pause méridienne

Période pouvant être instituée par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police du stationnement au sein de la période quotidienne de stationnement payant, au cours de laquelle le stationnement est gratuit.

Période nocturne :

Période séparant deux périodes quotidiennes de stationnement payant, durant laquelle le stationnement sur voirie n'est plus réglementé.

Période quotidienne de stationnement payant

Période quotidienne définie par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police du stationnement, durant laquelle le stationnement est réglementé.

Plage horaire de stationnement

Équivalente à la durée maximale de stationnement payant autorisée, la plage horaire de stationnement permet aux agents de surveillance de vérifier la validité d'un justificatif de paiement immédiat de la redevance apposé derrière le pare-brise d'un véhicule.

Recours administratif préalable obligatoire (RAPO)

Recours déposé par un usager souhaitant contester le bien-fondé d'un avis de paiement d'un FPS, auprès de l'autorité dont dépend l'agent ayant établi ledit avis de paiement.

Recouvrement forcé du forfait de post-stationnement impayé

Action conduite par le comptable public afin de recouvrer un FPS qui demeure toujours impayé par son redevable au-delà du délai de 3 mois après sa notification.

Redevance de stationnement

Somme due par l'automobiliste à la collectivité au titre de l'utilisation du domaine public pendant la durée de son stationnement et des conséquences induites en termes de mobilité et d'environnement. Le montant de cette redevance est fixé par l'organe délibérant de la collectivité l'ayant instituée.

Titre exécutoire

Document permettant au comptable public de lancer la procédure de recouvrement forcé des FPS impayés et de la majoration due.

Zone de stationnement payant

Zone définie par l'organe délibérant de la collectivité compétente où s'applique la redevance de stationnement.

DOCUMENT 2

RSTT
LES RENCONTRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES TERRITORIALES

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

ATTF
Association des Ingénieurs Territoriaux de France

SYNTHESE

Stationnement : vers une véritable intégration dans les politiques urbaines ?

Lille – 7 et 8 février 2013

Sommaire

7 constats

1. L'offre globale de stationnement est souvent méconnue sur le territoire (surtout le stationnement privé)
2. L'occupation de l'espace par le stationnement se fait aux dépens d'un espace public aménagé et partagé
3. Le coût du stationnement est sous évalué par l'usager et ne correspond pas au coût réel
4. Le cadre réglementaire et législatif est parfois un frein aux politiques de stationnement
5. L'idée d'un service public de stationnement se heurte à la répartition des compétences en la matière
6. Le stationnement reste un sujet éminemment sensible voir conflictuel à forts enjeux
7. L'économie du stationnement est insuffisamment maîtrisée

7 pistes pour l'avenir

1. Améliorer la connaissance du stationnement et sa pédagogie
2. Proposer un nouveau cadre de vie urbain au bénéfice de tous
3. Mettre en œuvre les politiques de façon progressive : de la limitation de l'usage automobile à la limitation de sa possession
4. Laisser la possibilité d'innover et d'expérimenter
5. Inventer des montages innovants associant acteurs privés et pouvoirs publics
6. Renforcer les outils et démarches de coopération intercommunale
7. Positionner la collectivité en tant qu'autorité organisatrice du stationnement

7 constats

C1 : L'offre globale de stationnement est souvent méconnue sur le territoire (surtout le stationnement privé)

Si plus de la moitié des villes disent avoir procédé à une enquête sur le stationnement durant les 5 dernières années, seules le tiers connaissent le nombre de places de stationnement non réglementées sur voirie et 10 % seulement ont la connaissance du nombre de places privées sur leur territoire, selon l'enquête nationale Certu 2010 sur le stationnement public.

Patrick Palmier précise les secteurs où l'offre est bien connue (centre-ville, zones commerciales, parcs-relais) et ceux où le déficit de connaissance est fort (stationnement résidentiel privé, stationnement non réglementé en parc public ou sur voirie, stationnement aux lieux d'activité).

Or, sans connaissance précise de l'offre globale, il est difficile d'objectiver le discours « passionnel » autour du stationnement et de définir une politique de stationnement en lien avec la politique globale d'aménagement et de mobilité.

Pour Sonia Lavadinho : « la première étape préalable à la mise en œuvre d'une politique de stationnement, c'est un diagnostic extrêmement précis de toute place de stationnement »

De façon pragmatique, la connaissance de l'offre se pose de façon plus forte dans les zones où sa rareté pose problème.

C2 : L'occupation de l'espace par le stationnement se fait aux dépens d'un espace public aménagé et partagé

Il faut différencier l'usage de la voiture de sa possession. Car la possession d'une voiture implique de pouvoir la stationner quelque part ce qui apparaît de plus en plus difficile surtout en centre-ville des grandes agglomérations.

La voirie est un espace public, appartenant par définition à tous, dont il faut considérer le stationnement comme l'un des multiples usages. Il faut éviter que l'espace public se retrouve à la fois saturé, privatisé, stérilisé et dévalorisé par le stationnement.

Frédéric Héran cite quelques chiffres pour illustrer l'espace occupé par la voiture particulière : elle est à l'arrêt 95% du temps, chaque véhicule particulier nécessite de 2 à 3 places de stationnement (chiffre confirmé à Lille où 1 200 000 places sont offertes pour 500 000 voitures, alors même que le stationnement souterrain des employeurs et autres activités n'a pu être estimé).

Autour des gares, le stationnement automobile occupe un espace très important. Gilles Bentayou rappelle qu'il faut penser à la place de la voiture car sinon cette dernière prendra sa place de manière sauvage.

A l'occasion de l'ouverture d'un parking près d'une gare, des propos de ce type ont pu être entendus : « sitôt inauguré, sitôt saturé » ou encore « ce parking est équipé d'une gare ».

C3 : Le coût du stationnement est sous évalué par l'usager et ne correspond pas au coût réel

Le coût du stationnement privé étant inclus dans le coût du bâti, il n'est pas (ou très mal) perçu par les usagers. Le coût du stationnement public est quant à lui sous estimé (places subventionnées). Enfin le paiement du stationnement sur voirie est très aléatoire (face au peu de contrôle, certains automobilistes ne paient pas leur stationnement et estiment que pouvoir stationner gratuitement sur la voirie est un dû). Ainsi, Frédéric Héran rappelle que seulement 2% des déplacements automobiles donnent lieu à du stationnement payant à destination : la majorité est gratuite ; lorsqu'il est effectivement payant, soit l'usager n'en perçoit pas le coût (parking en location intégré au loyer du logement), soit le tarif n'est pas payé (le respect de la tarification sur voirie est une pratique minoritaire)

La question du stationnement des résidents est un enjeu majeur : jusqu'à présent ils payent moins cher, car historiquement les résidents des centres villes ont été les alliés des politiques publiques du stationnement. Tous les PDU ont acté qu'il fallait favoriser le résident pour chasser les pendulaires qui saturaient la voirie aux heures pleines. Pour autant, à l'heure actuelle, la voirie n'est toujours pas rendue aux visiteurs puisque ce sont maintenant les résidents qui occupent la voirie.

Frédéric Héran aborde aussi la question par une approche foncière. Le rapport Boiteux de 2001 mettait en avant la fongibilité du foncier. La voirie est un patrimoine, le prix du foncier est le même pour un immeuble ou pour la voirie.

Enfin l'économie du stationnement a été abordée par la difficulté de certains territoires de trouver un équilibre financier dans la construction de parcs en ouvrage (Brest : petit équilibre à peine atteint dans les parcs de centre-ville).

Verbatim :

« La tarification du stationnement public est une fiscalité que l'on doit vendre comme vertueuse. » (Marc Santré)

« On a supprimé 800 places de parkings dans le centre-ville de Lille pour aménager un parc public, mais comment estimer la valeur pour les personnes qui s'assoient dans l'herbe ? » (Marc Santré)

« quelle est la légitimité de la tarification du stationnement résidentiel ? (Christine Giraudon, Lyon Parc Auto)

« finalement la gratuité du stationnement de longue durée ou de nuit coûte cher ... car si la voiture stationne hors voirie la nuit, elle stationnera également ailleurs le jour » (Sonia Lavadinho)

C4 : Le cadre réglementaire et législatif est parfois un frein aux politiques de stationnement

Le PDU est un document politiquement fort, puisque partenarial, et qui plus est, présenté aux habitants...

...ce qui renforce la difficulté d'y afficher des objectifs très ambitieux. Car en les affichant, on augmente les risques juridiques et on complexifie la gouvernance entre communes et intercommunalité.

Faut-il afficher des ambitions fortes ou vaut-il mieux supprimer des places sans l'afficher ouvertement ? La question reste ouverte...

Des collectivités expriment des regrets pour avoir trop contraints les normes de stationnement privé en raison du retour des promoteurs qui n'arrivent pas (ou moins bien) à vendre.

L'article 12 du PLU est par ailleurs un frein à la mutualisation, car il favorise la construction d'aires de stationnement immeuble par immeuble, fonction par fonction.

Les expérimentations dans les écoquartiers questionnent et apparaissent complexes à réaliser (contraintes réglementaires et difficultés pour trouver un équilibre financier).

La gestion des parkings devrait idéalement être mixer foisonnement et mutualisation. Elle se heurte au problème suivant : comment convaincre un promoteur d'attendre que les opérations sortent pour « nourrir » le projet?

Autre difficulté, celle rencontrée dans les opérations de logements sociaux pour lesquelles la réglementation impose la construction de places de stationnement et où on oblige le locataire à louer une place de stationnement. Dans les faits, ces places sont très souvent inoccupées.

C5 : L'idée d'un service public de stationnement se heurte à la répartition des compétences en la matière

Le stationnement se resitue dans un projet urbain et non pas comme un projet isolé. Il faut jouer sur la gouvernance.

Outre le pouvoir de réglementer, la maîtrise de l'espace public et la mise en œuvre comptent énormément : responsabilité de la signalisation, du marquage au sol...

Lille Métropole coproduit et cofinance les opérations mais ne se substitue pas à la ville. Aujourd'hui des études d'opportunité sont menées, alors qu'avant la communauté urbaine finançait des parkings sur des critères essentiellement techniques et financiers.

Le morcellement des compétences est aussi jugé comme un frein à l'action, entre les différentes échelles de territoire (commune, intercommunalité), les acteurs publics et privés.

La verbalisation du stationnement réglementé relève du droit pénal, et ne permet pas aux collectivités d'adapter le montant des amendes et la politique de contrôle/sanction aux contextes locaux.

C6 : Le stationnement reste un sujet éminemment sensible voir conflictuel à forts enjeux

Marc Santré (Ville de Lille) témoigne d'une réunion publique sur une opération de réaménagement d'une place publique : 90% des questions posées étaient relatives au stationnement.

Les notions de violence des propos, de réactions très fortes, de difficultés de communication sur le sujet du stationnement, sont régulièrement mises en avant par les élus.

La question de l'impôt est souvent évoquée par les riverains pour justifier d'un dû : « Va-t-on baisser les impôts si on augmente les tarifs de stationnement ? » (Saint-Omer). Ou « Je paie des impôts, donc j'ai le droit d'utiliser l'espace public (Jean-Luc Deroo, Ville d'Halluin). »

Brest affiche ce principe de réalité dans sa présentation : « tout projet est source de polémique »

C7 : L'économie du stationnement est insuffisamment maitrisée

Alors que les disciplines urbaines traditionnelles font l'objet d'une connaissance et d'une maitrise économique avancées, le stationnement montre des faiblesses en termes de management financier.

C'est ainsi que dans la cas d'externalisation, on note parfois une segmentation économique des contrats qui nuit à une économie globale du stationnement. Les charges définies conjointement par les deux parties ne doivent pas devenir l'élément déterminant du niveau des tarifs, qui constituent l'essentiel des recettes.

Pourtant, la valorisation financière du stationnement doit dépasser le seul bilan économique des contrats et les excédents être totalement maîtrisés et rester au profit de la collectivité.

7 pistes pour l'avenir

P1 : Améliorer la connaissance du stationnement et sa pédagogie

De nombreux outils existent déjà pour avoir une connaissance sur certains aspects du stationnement : observatoire du stationnement pour connaître l'offre et la fréquentation, enquêtes ménages déplacements (demande de stationnement en lien avec les déplacements), etc.

Le CETE Nord Picardie a développé une méthode permettant de connaître l'offre globale de stationnement, publique comme privé, en s'appuyant sur des sources statistiques liées au logement (pour le privé) et sur des outils innovants pour le stationnement public (basé sur l'analyse d'un échantillon de quartiers par type de territoire, avec recensement exhaustif de l'offre publique par analyse de vues aériennes complétée par « google streetview » et parfois des repérages terrains).

Concernant les observatoires du stationnement, l'AFNOR a lancé, à l'initiative de l'AITF, une démarche de normalisation pour définir des indicateurs communs et les transferts de données inhérents pouvant être exigés des exploitants dans le cadre des contrats de DSP.

Enfin, l'amélioration de la connaissance permet d'apporter des éléments de pédagogie, utiles aux techniciens pour informer les élus, mais davantage encore aux élus pour convaincre les habitants et commerçants. L'enjeu est ici primordial car réussir à faire accepter un projet impactant l'offre en stationnement nécessite de la pédagogie vis-à-vis des usagers.

P2 : Proposer un nouveau cadre de vie urbain au bénéfice de tous

Plusieurs témoignages sont venus appuyer la nécessité d'inscrire les projets impliquant la réduction d'une offre de stationnement au profit d'autres usages de l'espace dans le cadre de la qualité du cadre de vie :

Sonia Lavadinho : sur la question de l'attractivité des centres-villes (et des priorités affichées en matière de stationnement résidentiel) : « on attire des humains, pas des voitures ! aux habitants : souhaitez-vous de l'espace pour vous ? ou pour vos voitures ? »

François Prochasson : « défendre la notion de « valeur d'usage ». Les habitants demandent des trottoirs dégagés, des espaces verts, des bancs …

Jean-Luc Deroo : « redonner la capacité au piéton de se déplacer, reconquérir les trottoirs » (notamment dans le cadre de parcours avec les personnes à mobilité réduite). « Le stationnement n'est pas un droit, mais un service. »

Une meilleure répartition de l'espace viaire entre les différents modes de transports est d'ailleurs l'un des objectifs fixés par le législateur aux plans de déplacements urbains.

P3 : Mettre en œuvre les politiques de façon progressive : de la limitation de l'usage automobile à la limitation de sa possession

Dans un premier temps, les politiques favorables aux résidents ont permis d'agir et de réduire l'occupation de l'espace dédié au stationnement par les autres usagers :

Pour Luc Dupont (AITF) : « les riverains ont été les alliés des politiques de stationnement, ils permettaient de dissuader l'usage de longue durée des pendulaires »

Toutefois, la faiblesse du contrôle et les politiques trop favorables aux résidents commencent à induire des effets contre-productifs.

A Strasbourg : 50% des véhicules stationnant dans l'hyper-centre à 15h en semaine sont des résidents (part ayant doublé ces dernières années). Pour encourager les habitants à s'abonner dans les parcs en ouvrage, la collectivité propose une réduction de 50% des abonnements en parc (le tarif résident sur voirie étant de seulement 10€/mois).

Après une politique visant à maintenir l'attractivité des centres et à dissuader l'usage des véhicules par les résidents (postulat non démontré selon Christine Giraudon de Lyon Parc Auto), les collectivités vont désormais davantage agir sur la possession en liant cette politique au développement de la voiture servicielle et partagée (co-voiturage, auto-partage).

P4 : Laisser la possibilité d'innover et d'expérimenter

Les attentes des élus et techniciens concernant les évolutions de compétence sont fortes, notamment concernant la dépénalisation et décentralisation du stationnement.

La volonté est de laisser la possibilité aux collectivités d'expérimenter : « Les élus doivent prendre des risques, ce ne sont pas des professionnels » (Denis Rambaud).

Les évolutions à venir doivent permettre d'accompagner la montée en puissance des intercommunalités dans la définition et la mise en œuvre des politiques de stationnement, vers la mise en place d'un « service public métropolitain du stationnement ».

Cela est un enjeu déterminant si l'on souhaite redonner de l'efficacité et de la cohérence au système du stationnement qui dysfonctionne aujourd'hui.

P5 : Inventer des montages innovants associant acteurs privés et pouvoirs publics

Le stationnement à une échelle locale (d'un quartier, autour d'une gare) fait l'objet d'innovations, de montages associant promoteurs privés et acteurs publics, comme cela a été illustré par la séquence sur les éco-quartiers (Lille / Grenoble) et l'intervention de Gilles Bentayou sur les stratégies foncières autour des gares :

Eco-quartiers : les exemples lillois et grenoblois ont montré la difficulté de la mutualisation des parcs de stationnement dans les zones d'aménagement concerté. Toutefois, des pistes ont été avancées. A Lille, dans le quartier des rives de la Haute-Deule, un montage associant la SEM aménageur (SORELI), les promoteurs (immobilier et du parking) et la banque a pu être construit. La SEM garantit la commercialisation des espaces de stationnement au promoteur du parking, en anticipant la construction ultérieure des opérations de logement de fin de programme. A Grenoble, les « pavillons de la mobilité » regrouperont en un lieu unique du quartier les espaces de stationnement résidents, visiteurs, ainsi que d'autres services de mobilité, par le portage d'un acteur public unique.

Autour des gares : face au constat exposé dans la première partie, plusieurs pistes ont été proposées par Gilles Bentayou, sur la possibilité de rendre les parcs-relais payants (Voiron), d'afficher des priorités pour les habitants les plus éloignés (Genève), pour les covoitureurs (Alsace), de favoriser les modes d'accès alternatifs à la voiture. La mutualisation des usages est, comme pour les éco-quartiers, une piste pour l'avenir.

P6 : Renforcer les outils et démarches de coopération intercommunale

Deux démarches de planification du stationnement à l'échelle intercommunale permettent de proposer quelques pistes de renforcement de cette coopération :

A Lille, la charte du stationnement, qui s'inscrit dans la mise en œuvre du PDU approuvé en avril 2011, propose des règles d'harmonisation aux 87 communes du territoire métropolitain, dans les réglementations et le contrôle du stationnement (pouvoir de police du maire), et des principes de coordination des politiques communales avec la politique communautaire relative aux compétences parcs de stationnement, urbanisme, transports, et voirie.

A Brest, la majorité des compétences en matière de PLUi tenant lieu de PDU appartiennent à la communauté urbaine. Le document évolue ainsi vers moins de prescription et plus de souplesse. Par ailleurs, l'intercommunalité utilise sa compétence relative à la mise en place physique de la signalisation pour intervenir sur la réglementation liée au pouvoir de police du maire.

La question du transfert de ce pouvoir à l'intercommunalité a été abordée. En cours de discussion dans le cadre du projet de loi de décentralisation, elle n'est pas nécessairement souhaitée sur tous les territoires , et pose la question, sensible, du pouvoir de police du maire et de son application.

Il est rappelé que, bien que la loi l'autorise depuis 2002, aucun président d'EPCI n'a pris le pouvoir de police du stationnement, qui reste maîtrisé par les maires, qui restent des acteurs majeurs des politiques du stationnement.

P7 : Positionner la collectivité en tant qu'autorité organisatrice du stationnement

Une des pistes de travail permettant de garantir le rôle d'autorité organisatrice de stationnement à la collectivité passe par une maîtrise totale des contrats lorsque l'exploitation du stationnement est externalisée. Cette maîtrise implique une adéquation entre la politique de déplacement et la politique de stationnement.

Un des outils à disposition est la création d'un véritable service du stationnement ayant compétence tant sur voirie que hors voirie et disposant des moyens humains adaptés, à l'échelle de l'intercommunalité.

Il serait vain de construire une politique du stationnement sans une volonté ferme de la part de la collectivité de maîtriser la totalité de la chaîne du stationnement sur le plan technique, administratif et économique. La réalisation de document type charte du stationnement est un moyen d'affirmer et de fixer la volonté politique des collectivités en ce sens.

Conclusion

Lors de ces deux journées, des constats ont été partagés : le stationnement occupe beaucoup d'espace en ville au détriment d'autres usages de l'espace public (pour les autres modes, ou d'autres fonctions), il relève aussi de logiques économiques contraires à l'usage actuel (l'usager ne paie pas son stationnement au coût réel). Si les constats sont partagés, la mise en œuvre des politiques de stationnement doit faire face à deux grandes difficultés : de nombreux projets d'aménagement bloquent sur la question du stationnement (sujet sensible auprès des riverains et commerçants), et les compétences sont morcelées.

Mais des pistes se sont ainsi dégagées, relatives à la possibilité d'innover, d'expérimenter, d'aborder la question du stationnement sur voirie par la notion de « valeur d'usage » de l'espace public, de renforcer les dispositifs de coopération intercommunale, etc.

Plusieurs élus ont aussi mis en avant le souhait d'évolutions du cadre juridique sur la question des compétences et de la dépénalisation/décentralisation du stationnement, sujets qui pourraient évoluer dans le cadre de la loi de décentralisation en cours de discussion, et favoriser, parmi d'autres mesures, la mise en place d'un véritable « service public métropolitain du stationnement ».

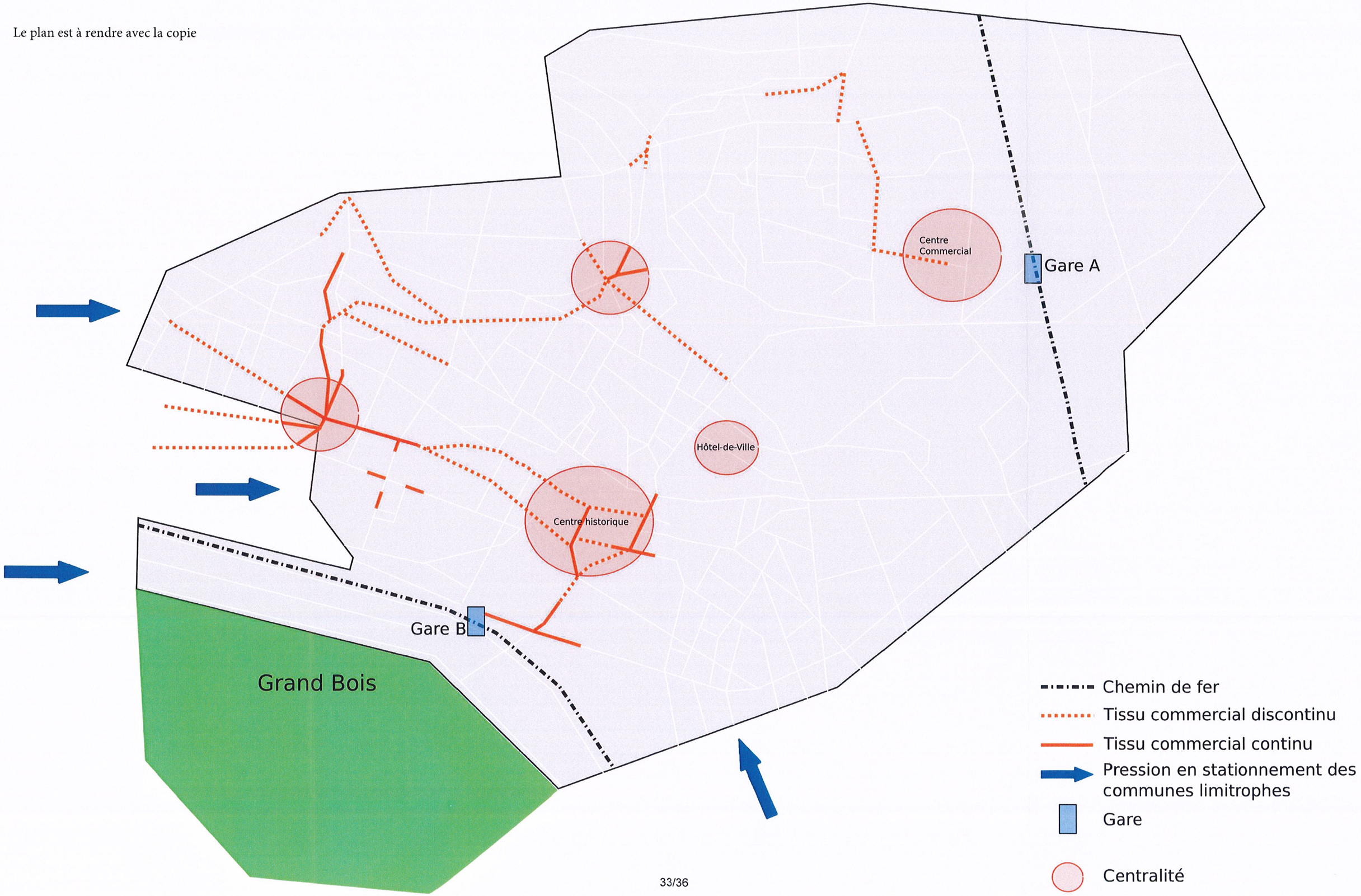
ANNEXE 1

Éléments de diagnostic de stationnement - Ville de Rosita

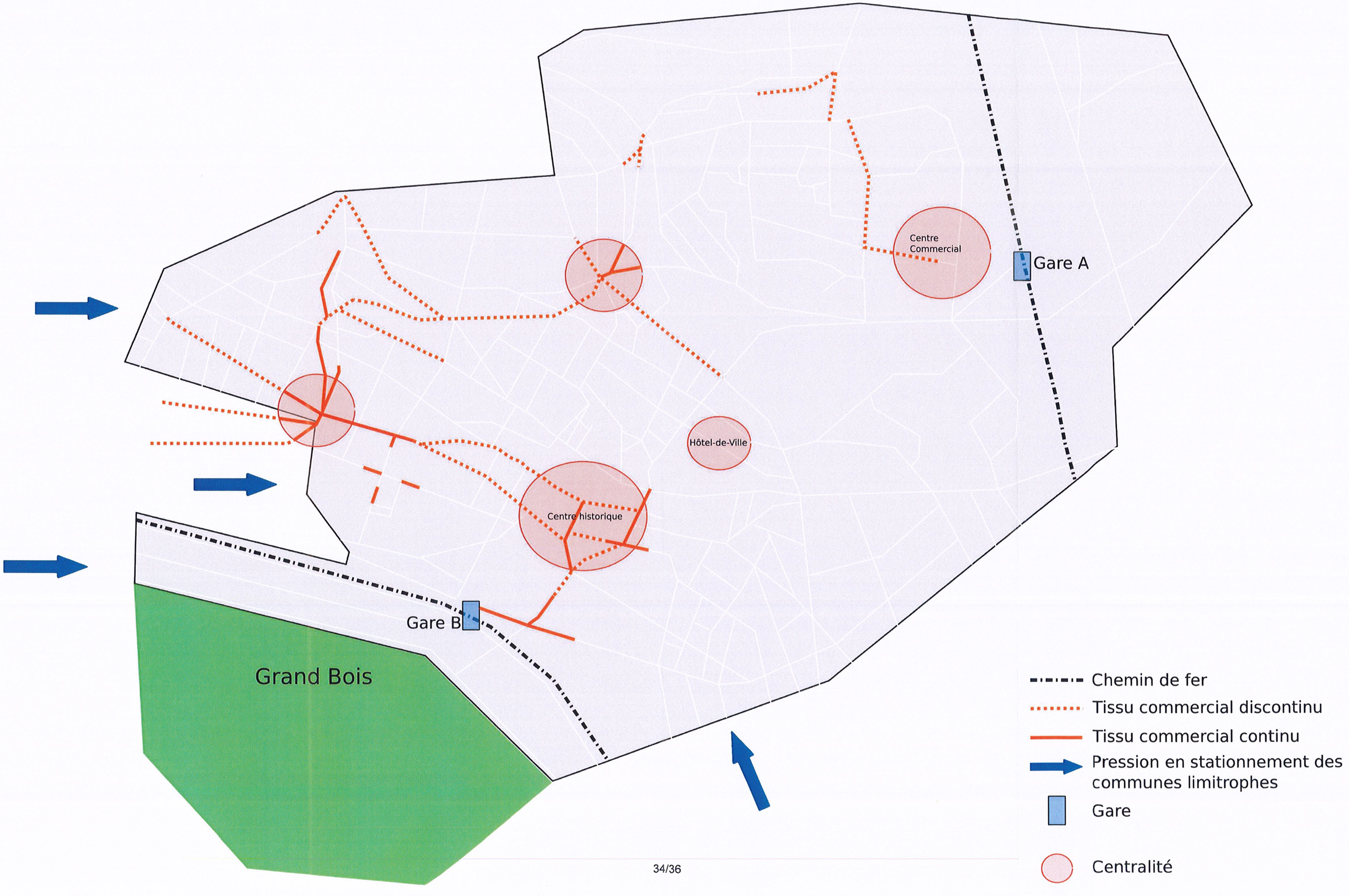
On retrouve sur l'ensemble du territoire une offre de stationnement public de 8 700 places, dont 300 au parking relais de la gare A et 100 au parking relais de la gare B.
En ce qui concerne l'offre de stationnement en parc locatif privé, elle est de 4 800 places avec un taux moyen d'utilisation de 30 %. On retrouve également du stationnement payant lié aux commerces (2 000 places pour le centre commercial et quelques grandes enseignes).
Une récente étude a montré que la majorité de la commune subit une demande importante de stationnement tout au long de la journée (cumul résidents, voitures ventouses et actifs), mais aussi la nuit (résidents, voitures ventouses et report des villes limitrophes).
En 2008, selon l'INSEE, 8 356 ménages déclaraient un parking dans leur résidence à Rosita et le taux moyen d'automobile par ménage était de 0,9 ; soit 19 123 véhicules pour les habitants de Rosita.
Les taux de rotation apparaissent faibles et semblent résulter de la réglementation en vigueur et du manque de verbalisation et de surveillance.
Enfin, la politique de stationnement payant des communes limitrophes accentue fortement la pression sur le stationnement, ce qui peut être mis en relation avec le nombre important de voitures ventouses stationnées sur l'ensemble de la commune (de l'ordre de 700 à 800 véhicules).

Ville de Rosita **PLAN 1**

Le plan est à rendre avec la copie



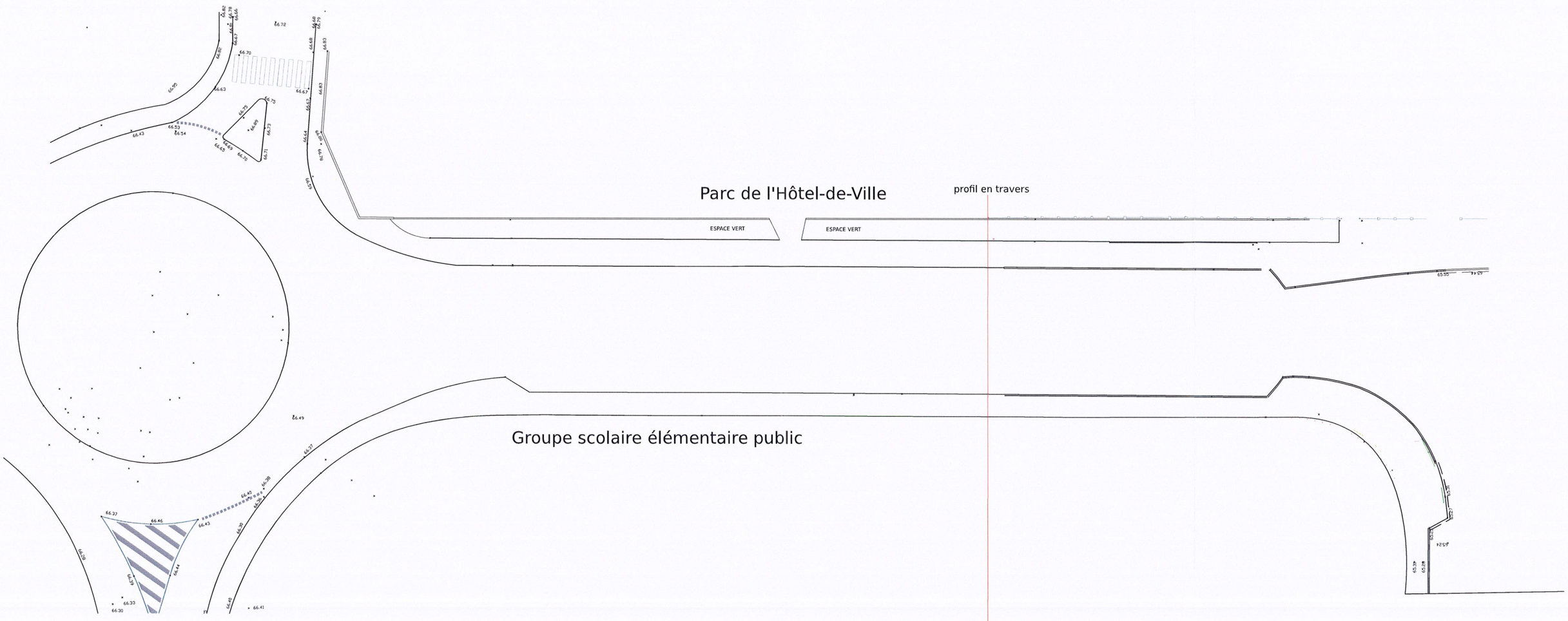
Ville de Rosita **PLAN 1**

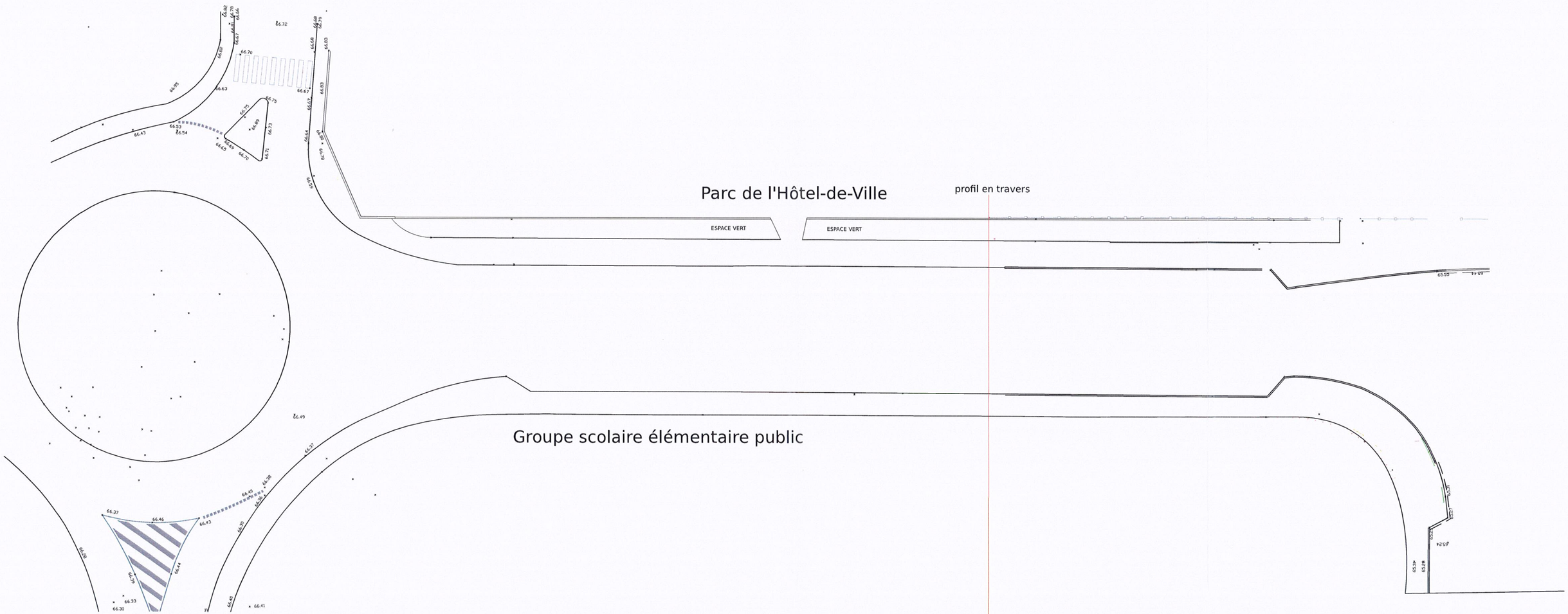
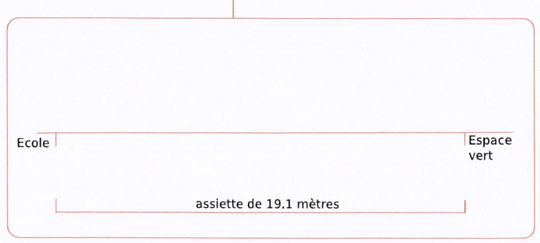


PLAN 2

MAITRE D'OUVRAGE : VILLE DE ROSITA
RUE ROBERTO

Le plan est à rendre avec la copie



PLAN 2

MAITRE D'OUVRAGE : VILLE DE ROSITA
RUE ROBERTO