

## Position

Le stationnement : un outil stratégique aux mains  
des collectivités locales en charge de la mobilité

Adoptée le 10 mai 2012

# Position

***L'exacerbation des tensions environnementales et de congestion, conjuguées à la croissance continue du parc automobile français, renforce l'enjeu d'une politique de stationnement dans les centres urbains. Or, le cadre juridique actuel ne permet pas une gestion efficace de ce levier de premier plan de la mobilité. En effet, malgré de nombreux rapports qui ont pointé du doigt l'inefficacité du système français, tels que celui de la Mission de l'Inspection Générale des Ministères en charge des Transports, de l'Intérieur, de la Justice et des Finances (2004), celui de la Cour des Comptes (2009), ou encore le rapport remis par le Sénateur Nègre au Ministre des Transports (2011), la problématique du stationnement demeure un sujet que la puissance publique peine à aborder. L'Union des Transports Publics et ferroviaires, en tant que représentante des opérateurs de transport, a fait le choix de s'exprimer à la fois sur la répartition des compétences et sur l'allocation des ressources.***

## **L'indispensable révision d'un cadre juridique archaïque**

Le stationnement demeure à ce jour un domaine non déléguable relevant du pouvoir de police du Maire tandis que les sommes acquittées relèvent du champ fiscal et les amendes du champ pénal.

Cette organisation conduit à une rigidité dans la gestion du stationnement qui l'empêche de s'adapter au contexte local. Elle induit par conséquent de nombreux blocages :

- la détermination d'une politique de stationnement à l'échelle

- municipale écarte une réflexion pertinente à l'échelon du bassin de vie, à savoir, a minima, le niveau intercommunal ;
- la quasi-impossibilité de fixer des critères particuliers de tarification selon les véhicules ou les catégories d'usagers (hors le stationnement résident) réduit les marges de manœuvre des collectivités locales pour mener une stratégie de stationnement adaptée ;
- le montant des amendes est déterminé uniformément sur le territoire national sans égard pour la taille de l'agglomération ou la zone concernée et interdit toute modulation selon la configuration et la densité des territoires ;
- la verbalisation exclusive par des agents publics assermentés empêche un déploiement des contrôles qui conduit à des taux de fraude très élevés (de l'ordre de 60%, voire plus) ;
- le faible intéressement des communes au produit des amendes n'incite pas à mettre en œuvre une véritable politique de contrôle et de verbalisation.

L'UTP insiste sur l'importance du stationnement comme levier de report modal et la nécessité d'une gestion optimisée de celui-ci, en lien avec la politique de transport d'une agglomération. L'UTP est donc très favorable à la décentralisation du stationnement par la création d'un véritable service public dédié, dont la mise en œuvre pourrait relever des intercommunalités dans le cadre d'une politique globale de déplacements mise en œuvre à l'échelle des agglomérations.

## **L'urgente réforme de la répartition des compétences**

La répartition actuelle des compétences est encore loin de pouvoir garantir l'allocation optimale de l'espace et des recettes. Les objectifs de réduction de trafic automobile dans les centres villes ne peuvent être atteints sans l'intégration de la politique de stationnement à celle des déplacements et l'application stricte de cette politique par le biais des amendes et de leur encaissement. Une telle politique intégrée appelle évidemment à une unification des compétences au niveau local.

Le stationnement joue un rôle déterminant dans la répartition modale d'une agglomération. S'il est facilité ou peu onéreux, il a un impact négatif sur le report modal de la voiture particulière vers les modes alternatifs tout en gênant la fluidité de la circulation des véhicules de transports publics.

Ces effets se traduisent dans les comptes d'exploitation des Autorités organisatrices comme dans ceux des opérateurs de transport. D'abord du point de vue des recettes de clientèle, naturellement, mais aussi du point de vue des dépenses, puisque la baisse de vitesse commerciale impose de mobiliser des moyens (véhicules, personnels) supplémentaires pour garantir un service constant et efficace.

L'UTP appelle à la transformation des Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) en « Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable », dotées des compétences « voirie », « transports », voire « habitat » (afin de lutter contre l'étalement urbain), comme elle l'a déjà exprimé lors du processus de concertation du Grenelle de l'environnement (2007).

### La nécessaire optimisation de la collecte des ressources

Le montant des recettes de stationnement est aujourd'hui largement inférieur à son potentiel. Faute de système performant de contrôle et de recouvrement des amendes en raison de la dilution des compétences, une large part des automobilistes préfère prendre le faible risque d'une amende plutôt que de s'acquitter du prix de leur stationnement.

Des évolutions sont donc indispensables en termes de différenciation des tarifs selon le type de stationnement (sur voirie ou en ouvrage), selon les zones (résidence ou lieu de travail), selon les usages (courte ou longue durée, jour ou soirée) et surtout en matière de contrôle des infractions. Pour rappel, la

fraude au stationnement en voirie est supérieure à 60% en moyenne et peut atteindre 80 à 90 % dans certaines grandes villes.

Les sommes qui seraient collectées grâce à une meilleure répartition des compétences pourraient accroître substantiellement le budget transport des collectivités locales et ainsi alimenter le cercle vertueux du report modal vers les transports publics, plus nombreux et plus confortables.

L'UTP estime que les recettes de stationnement devraient être fléchées vers les autorités en charge de la mobilité afin qu'elles puissent mener une politique globale de déplacements et adapter la tarification de ces derniers selon les objectifs qu'elles se sont fixés. La dépenalisation du stationnement s'impose donc afin que les recettes qui y sont liées reviennent en totalité aux collectivités locales compétentes.

**Le rapport Nègre dresse un bilan sans concession du dispositif actuel : manque de cohérence territoriale, complexité du circuit de redistribution des produits et faible incitation des maires à faire verbaliser. Il conclut à l'urgence de la dépenalisation et de la décentralisation d'un système jugé « non viable ». Trois préconisations sont formulées :**

- la transformation de l'amende forfaitaire en contribution forfaitaire dépenalisée et décentralisée
- la possibilité pour les communes de déléguer la gestion du stationnement de surface aux EPCI (établissement public de coopération communale) titulaires de la compétence transport.
- l'institution d'un monopole de traitement de la contribution forfaitaire par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

### L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public et les Entreprises Ferroviaires (fret et voyageurs) en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente plus de 150 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme Car Postal, Keolis, Groupe RATP, SNCF Proximités, Vectalia France, Veolia Transdev. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment de Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar International, Keolis, Groupe RATP, SNCF, Thello, Veolia Transdev, VFLI.

**Contact : communication@utp.fr - 01 48 74 73 46.**