



Contribution de Luc DUPONT

luc.dupont.parking@gmail.com

Nouveau venu au Conseil de développement, Luc Dupont est un expert, reconnu au plan national, sur les questions de stationnement

Réflexion sur l'évolution de la gestion du stationnement

Le stationnement constitue désormais une discipline urbaine intégrée aux politiques publiques de déplacement. Des récentes dispositions législatives reconfigurent totalement le rapport de l'automobiliste à "sa" voiture. Celle-ci devient, en milieu urbain dense, un "matériel roulant" qui sera de plus en plus maîtrisé par la collectivité. A la notion de contrôle et plus particulièrement de sanction va se substituer la notion de service public de stationnement qui sera adapté à chaque catégorie d'usagers en lien étroit avec tous les modes de déplacement.

Ce nouveau service public du stationnement donne plus de responsabilités aux autorités locales et notamment communautaires et doit s'étendre à la sphère privée en mutualisant l'offre pour en optimiser l'utilisation. Au final, le stationnement devient un vecteur de dynamisme urbain et implique de nouvelles logiques décisionnelles pour accroître le service à l'utilisateur tout en resserrant les investissements.

La rue et le stationnement

Une voiture est automobile 5 % de sa durée de vie. C'est dire si son temps de stationnement est long. Et pourtant, malgré cette répartition abracadabrantesque, le stationnement se réfugie encore dans le confidentiel, voire l'irrationnel, parfois le conflictuel.

En effet, le stationnement des véhicules automobiles sur la voie publique a trop souvent été considéré comme un droit républicain inaliénable et gagné de haute lutte sur les barricades de 1789. Pourtant il n'en est rien puisqu'il s'agit d'une pratique relativement récente imposée par la force du nombre (de voitures) et peut-être aussi du laisser-faire social. Initialement, la rue a un rôle d'espace partagé, public vers l'espace privé, et ses fonctions sont parfaitement illustrées par les droits et aises de voirie et notamment :

- le droit d'accès et de desserte des immeubles riverains
- le droit de jour et vue pour ces mêmes immeubles
- le droit d'écoulement des eaux pluviales et de sources.

C'est aussi un formidable lieu d'échange, on dirait aujourd'hui un "réseau social". Mises en réseau justement, les rues permettent les déplacements publics, à pied, à vélo, à cheval, en voiture, en bus, en tramway. Elles deviennent donc ipso facto des axes de transit et d'échanges, donc de circulation. Mais de droit au stationnement, que nenni ! Le stationnement est une affaire privée pour une première raison de sécurité car il était préférable de garer coches et charrettes en un endroit sûr et surveillé. De l'Edit du 16 décembre 1607 qui précise "*l'obligation de laisser les voies libres de coche, charrette, chariot ... qui peuvent empêcher ou encombrer le libre passage...*", au décret du 21 août 1928 stipulant qu' "*Il est interdit de laisser sans motif légitime un véhicule stationner sur la voie publique*", reconduit par le code de la route du 20 août 1939, le stationnement n'a guère droit de cité. Enfin, c'est le décret du 10 juillet 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière qui va codifier les règles de stationnement et les infractions rentrent alors dans le champ du pénal.

Puis, avec le développement de la voiture automobile (5 millions de voitures en 1960, 38 millions en 2013), l'acceptation sociale et politique du stationnement sur voirie a fini par s'imposer. Avec l'instauration du stationnement payant sur voirie dans les années 60, le même principe pénal a été retenu faisant ainsi de l'automobiliste un délinquant en puissance au point qu'on estime annuellement en France le nombre de PV pour le seul stationnement non payé à environ 13 millions. Le montant du PV étant identique dans toutes les communes, quel que soit le tarif du stationnement qui progresse avec la taille de la ville. La gestion des PV, jusqu'à une date très récente, tenait de l'archaïsme technologique reléguant cette sanction au chapitre du sortilège (*le procès-verbal électronique (PVe) vient tout juste de faire son apparition*). Le pouvoir de police du maire donne à l'élu un rôle qu'il assume avec plus ou moins de conviction et d'empressement, tant la sanction est impopulaire.

Au royaume de l'Absurdité, Ubu est roi. Le stationnement payant sur voirie relève plus du régime disciplinaire que de l'exploitation efficace d'un service public moderne.



Vers un service public du stationnement

Aujourd'hui, notamment en milieu urbain dense, la rue doit être pacifiée et de ce fait, se rapprocher de ses fonctions initiales. Par conséquent, elle ne peut plus être un immense parking et lorsque le stationnement y est incontournable, le temps et l'espace sont à partager entre les différentes catégories d'usagers, à savoir : les résidents, les visiteurs, les professionnels mobiles, les pendulaires, mais aussi les véhicules (bus, voitures, motos, cycles motorisés, vélos). Chaque catégorie ayant des besoins spécifiques il importe que la réglementation soit adaptée à tous les usages et non plus "une et indivisible" et applicable uniformément.



C'est dans ce contexte que la gestion du stationnement public a connu de nombreuses évolutions au cours des dernières années, étant entendu que la problématique du stationnement se pose avec d'autant plus d'acuité que la densité urbaine augmente. Les mesures les plus marquantes, donc les plus médiatiques vont porter sur le stationnement payant sur voirie, Mais d'autres évolutions concernant le stationnement hors voirie, public ou privé, s'inscrivent également dans cette mutation globale du stationnement.

Les premiers changements sont identifiables au niveau des pratiques tout d'abord, avec le développement des nouvelles technologies et d'outils associés (applications pour téléphone mobile, outils de gestion décentralisée, tant en termes de maintenance que d'assistance aux usagers...) et une importance de plus en plus grande apportée au développement durable (mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques, recours à des produits d'entretien respectueux de l'environnement, recyclage des déchets, etc.).

Ensuite au niveau législatif, et après la loi SRU (solidarité et renouvellement urbain) du 13 décembre 2000 et le Grenelle II de l'environnement du 12 juillet 2010 qui ont eu le mérite de replacer le stationnement dans le champ des politiques de déplacement, le législateur a récemment apporté des modifications notables à l'environnement réglementaire du stationnement public.



- En premier lieu, dans le cadre de la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014, dont l'article 63 déconnecte le stationnement payant sur voirie du pouvoir de police du maire. Par ailleurs, il ressort également des nouvelles dispositions d'une part que la compétence pour instituer la redevance appartient à la commune mais que cette compétence peut être exercée par l'intercommunalité et d'autre part que la gestion du stationnement sur voirie pourra être confiée à un délégataire. La redevance doit être compatible avec le PDU.
- En second lieu, dans le cadre de la loi relative à la consommation du 27 mars 2014 dont l'article 6 impose aux exploitants, publics comme privés, de parcs de stationnement affectés à un usage public, d'instaurer une tarification par paliers de quinze minutes. (*Nota : certaines villes proposent déjà des paliers de paiement à la demi-heure ou moins, cette temporalité étant de nature à renforcer l'attractivité des parkings*).

Ces deux lois induisent des modifications majeures dans la gestion du stationnement public, qu'elle soit exercée directement par une collectivité ou déléguée en tout ou partie à un opérateur parapublic ou privé. Elles devront être prises en compte rapidement par les collectivités. En effet, le nouveau régime du stationnement sur voirie devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2016 et la tarification au quart d'heure le 1er juillet 2015.

Outre le changement de régime juridique, la principale modification apportée au stationnement payant sur voirie porte sur son régime tarifaire, qui sera désormais constitué d'une redevance unique pouvant faire l'objet de deux



modalités de paiement : le paiement immédiat et le paiement d'une redevance de post-stationnement, en lieu et place de la sanction pénale existant actuellement. Le montant de la redevance de post-stationnement sera défini au cas par cas par chaque collectivité compétente alors que le montant de l'amende est aujourd'hui uniforme sur le territoire national. Cette disposition devant faire l'objet de précisions ultérieures quant à son application.

Une telle mutation réglementaire donne donc aux collectivités une plus grande maîtrise de leur économie du stationnement sur voirie et implique la nécessité d'engager rapidement une réflexion sur la politique tarifaire qu'elles souhaitent mettre en œuvre en matière de stationnement sur voirie et de mesurer leur impact sur les contrats d'externalisation en cours.

La mise en place d'une tarification par quart d'heure nécessitera en tout état de cause d'ajuster le prévisionnel d'exploitation de très nombreux contrats de délégation de service public. Quel que soit le périmètre confié à un ou plusieurs opérateurs privés, la collectivité devra disposer d'éléments d'information précis relatifs à l'exploitation actuelle et passée. En particulier, les statistiques détaillées relatives au temps de stationnement seront des éléments déterminants afin de mesurer l'impact des décisions qui seront prises par les collectivités sur l'équilibre économique de ses contrats, dont le suivi revêt une importance capitale.

Enfin, ces deux réformes de la gestion du stationnement payant sur et hors voirie donnent encore plus de relief aux six recommandations préconisées dans son rapport en décembre 2013 par le Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective, placé auprès du Premier Ministre, pour consolider "une politique de stationnement au service des usagers". Ce rapport fait du stationnement une discipline urbaine de premier ordre en pointant quelques pistes de travail pour assurer une gestion du stationnement à l'échelle de l'intercommunalité.

Ces réformes et recommandations placent définitivement le stationnement sur l'orbite des services à l'usager en l'éloignant du couple désobéissance/punition qui reléguait l'automobiliste dans un rôle de grand enfant qu'il n'est plus, du moins espérons-le...



Le stationnement privé, privé de public

En revanche, en l'état actuel des codes et textes, le stationnement privé ne fait pas l'objet d'une attention soutenue de la part du législateur alors qu'il s'agit d'équipements trop souvent sous utilisés. On relève cependant qu'un élément a été ajouté par la loi ALUR à l'article L123-1-2 du code de l'urbanisme, qui concerne le rapport de présentation du PLU, et va dans le sens d'une meilleure intégration du stationnement dans les politiques urbaines :

"[Le rapport de présentation] établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités".



L'idéal aurait été d'élargir l'inventaire à l'offre privée. Toutefois, pour une bonne lecture du texte, il est indiqué "offre ouverte au public". Ce qui intègre une partie de l'offre privée, notamment les parkings des centres commerciaux, et l'ensemble des parkings en ouvrage ouverts au public, qu'ils soient privés ou publics. Néanmoins, il manque les parkings de bureaux sous utilisés, et le stationnement résidentiel privé, en particulier dans le parc HLM.

C'est donc un premier pas, qui invite à ouvrir cette offre au public, et met en évidence toutes les difficultés que cela implique telles que la mise aux normes des établissements recevant du public (ERP) etc...

Il faut en effet faire un petit retour en arrière et rappeler que la Loi d'Orientation Foncière (LOF) du 30-12- 1967, crée les Plans d'Occupation des Sols (POS, aujourd'hui PLU) qui imposent les normes de stationnement (article 12) pour les nouvelles constructions, sur une base généreuse. Cette loi est rédigée dans un contexte de faible coût de pétrole (même s'il demeure encore très bon marché) et d'une France qui compte alors 4 constructeurs automobiles. C'est dire si l'offre de stationnement privé va exploser et reste parfois aujourd'hui méconnue.

Au final, on voit qu'il y a là un gisement d'offre de stationnement qui pourrait être mis pour partie à disposition d'un usage public dès lors que cet usage satisfasse aux règles de sécurité. Celles-ci peuvent-elles évoluer ? Cette question primordiale mérite d'être approfondie par les experts.



La voiture à sa juste place dans l'économie de la cité.

En conclusion, on peut estimer que les contraintes économiques qui se dressent devant les collectivités territoriales vont placer l'imagination au cœur du processus décisionnel. Au-delà du déterminisme modal, le stationnement reste un vecteur d'attractivité des centres et donc de leur dynamisme, notamment au regard des zones commerciales périphériques. La voiture a une juste place dans le choix des modes de déplacement. Elle est bien adaptée pour certains d'entre eux, et totalement aberrante pour d'autres. En portant la réflexion plutôt sur l'automobilité que sur l'automobile dans les politiques publiques de déplacements, sans mauvais jeu de mots, le stationnement en devient dès lors un élément moteur.

Le législateur vient de donner de nouveaux outils aux collectivités. Ainsi, l'économie du stationnement devrait désormais être plus sereine. De même, la réunification des compétences stationnement entre villes et communauté urbaine est désormais possible. Notre voisine Brest l'a mise en place avec satisfaction depuis déjà longtemps.



A Nantes, lors de la dernière campagne électorale, la candidate Johanna Rolland a posé la question de la mutualisation du stationnement privé et du développement du covoiturage. La concrétisation de cet engagement mettrait Nantes au-devant de l'initiative publique confirmant ainsi à notre collectivité un leadership qu'elle a toujours eu dans le domaine des déplacements.

Au final, une maîtrise accrue de l'économie du stationnement, une rationalisation de l'usage de la voiture individuelle (covoiturage) et une mobilisation des capacités de stationnement privées, devraient se traduire par une pause, voire un allègement des engagements financiers de la collectivité.

