

Stationnement dans les Villes de France
Bilan de six mois de décentralisation

Villes de France

Présidée par Caroline Cayeux, maire de Beauvais et présidente la CA de Beauvais, Villes de France, association d'élus pluraliste (dont le président délégué est Jean-François Debat, maire de Bourg-en-Bresse, président de la CA de Bourg-en-Bresse), est forte de 30 ans d'action. Villes de France représente et accompagne les villes et agglomérations de taille infra-métropolitaine du territoire national dont elles forment l'armature urbaine. Elle regroupe ainsi, à travers les villes moyennes et leurs agglomérations, plus du tiers de la population française.

Villes de France porte l'identité de ces territoires et défend leurs intérêts dans les débats de l'aménagement du territoire. Elle informe ses adhérents, réalise les études dont ils ont besoin, organise les événements qui les font connaître, valorise les positions communes sur les sujets majeurs pour la « qualité de ville » : gestion locale, développement économique, attractivité des centres-villes, innovation et enseignement supérieur, services publics, sécurité, développement durable et qualité environnementale...

Villes de France - 94 rue de Sèvres 75007 Paris - Tél. : 01 45 44 99 61
www.villesdefrance.fr - @villes2fr

Votre contact sur cette enquête :
Armand Pinoteau, directeur administratif et financier
armand.pinoteau@villesdefrance.fr

Avant propos méthodologique

Etablis à partir d'une enquête écrite auprès de l'ensemble de ses adhérents, les résultats de cette enquête sur le stationnement sont issus d'une enquête globale « Panorama des polices municipales des Villes de France » (parue en septembre dernier) et proviennent des réponses exhaustives fournies par 46 Villes de France (population moyenne de l'échantillon : 38 000 habitants). Ils sont représentatifs des Villes de France, villes de taille infra-métropolitaines, ayant une population comprise entre 15 000 et 100 000 habitants.

Liste des 46 villes enquêtées

Armentières - Bar-le-Duc - Beauvais - Bergerac - Blois - Bourg-en-Bresse - Brive-la-Gaillarde - Calais - Carcassonne - Douai - Dreux - Epernay - Faches-Thumesnil - Fécamp - Fougères - Gap - Gravelines - Laval - Le Tampon - Libourne - Lorient - Lunel - Lunéville - Mâcon - Maubeuge - Montargis - Montélimar - Moulins - Narbonne - Nevers - Nogent-sur-Oise - Roanne - Rochefort - Romans-sur-Isère - Saint-Benoit - Saint-Brieuc - Saint-Lô - Saint-Nazaire - Saint-Pierre - Saint-Quentin - Sarrebourg - Sarreguemines - Sens - Soissons - Troyes - Vierzon

Bilan de six mois de décentralisation

Une politique de stationnement globalement appréhendée mais perfectible

Echantillon analysé

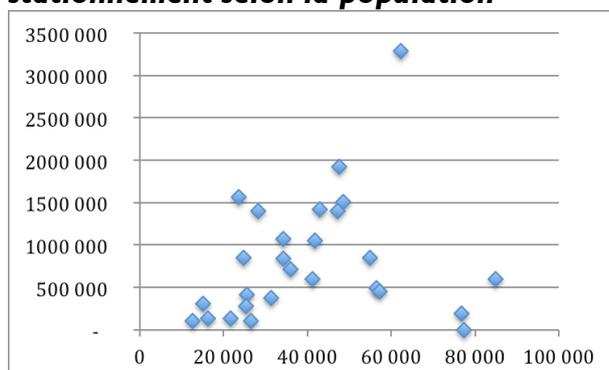
- Une seule ville (2% des répondants) a indiqué ne pas avoir de zones de stationnement réglementé (Lunéville qui a moins de 20 000 habitants).
- Dans près d'un quart des villes (soit 11 villes et 24% des réponses), il n'existe pas de stationnement payant sur voirie, mais le stationnement reste soumis à une restriction de durée par l'instauration de zones bleues ou zones d'arrêt minutes.
- **Dans près de trois quart des villes (34 villes moyennes soit 74% des réponses) une politique de stationnement payant sur voirie est mise œuvre.**

Des recettes qui couvrent globalement le coût du service

Dans le panel interrogé, les **recettes de stationnement** dégagées par le paiement spontané des emplacements de stationnement payant sur voirie atteignaient **en moyenne 817 000 euros en 2017**.

Celles-ci varient de 100 000 euros (Sarrebouurg, Sens) à 3,3 millions d'euros (Troyes) dans l'échantillon analysé.

Importance des recettes de stationnement selon la population



Dans le nuage de points ci-dessus, Epernay, Blois, Brive-la-Gaillarde et Troyes sont trois villes de taille différente, mais se révèlent volontaristes en matière de stationnement. Elles dégagent en 2017, des recettes supérieures à 1,5 million d'euros.

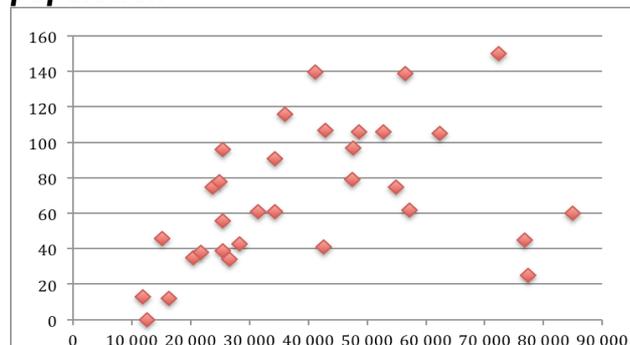
Les **recettes de stationnement**, qui découlent essentiellement du paiement spontané des automobilistes, sont **en général liées à l'importance de la population** (mais pas toujours, comme l'illustrent les villes de Calais, ou d'Outre-mer comme Le Tampon ou Saint-Pierre situées en bas à droite sur le graphique précédent) **et à l'offre de stationnement**, mais aussi aux **moyens humains de contrôle mis en œuvre** et à la fréquence de passage des ASVP ou policiers municipaux.

Avant la disparition des amendes à 17 euros remplacées par le FPS (cf. infra), le produit des **amendes de police** était reversé aux communes de plus de 10 000 habitants (celles-ci percevaient alors un produit national basé sur le nombre d'amendes émises en année N-1). Le **produit des amendes** que les villes percevaient de l'Etat se situait en moyenne à **427 000 euros** en 2017, dans le panel interrogé. Ce produit des amendes variait de quelques milliers d'euros pour Gravelines ou Le Tampon à plus d'un million d'euros pour la ville de Troyes, ville de plus de 62 000 habitants.

Nombre d'horodateurs

Premier témoin visible de la politique de stationnement (avec ensuite son corolaire, la politique de contrôle et de « verbalisation »), le nombre d'horodateurs est en général lié à l'importance de la population. **Pour une ville « type » de 38 000 habitants, le nombre d'horodateurs s'élève en moyenne à 70.**

Nombre d'horodateurs selon la population



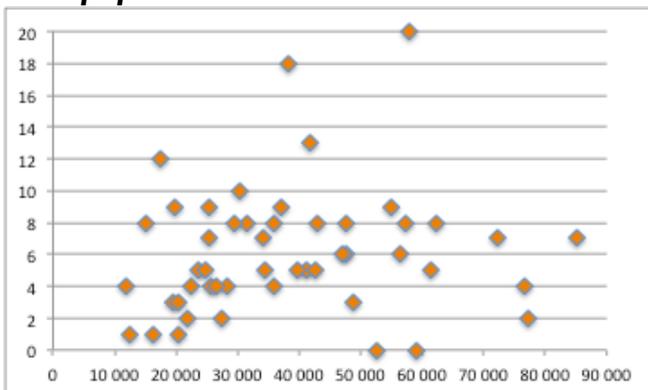
Dans le graphique ci-dessus, les trois villes les plus importantes en population et ayant un nombre relativement réduit d'horodateurs sont Le Tampon, Saint-Pierre (Outre-mer) et Calais, qui a circonscrit le stationnement payant à son cœur de ville historique.

Agents de surveillance de la voie publique (ASVP)

Au-delà du nombre de policiers municipaux, un des témoins théorique de la politique de contrôle du stationnement et de sa verbalisation en cas de dépassement de durée (zones bleues et payantes) ou de non paiement (stationnement payant) est le nombre d'ASVP.

Dans le panel, on retrouve **6 ASVP en moyenne par ville** (6,1 ASVP en moyenne, soit un ratio de 1,8 ASVP par tranche de 10 000 habitants).

Nombre d'ASVP selon la population



Dans le nuage de points ci-dessus les deux villes situées sur l'axe des abscisses sont Laval et Lorient qui n'ont pas d'ASVP, mais disposent de policiers municipaux (respectivement 6 et 9 policiers municipaux) ou d'un délégataire pour assurer cette mission, au-delà des seuls ASVP.

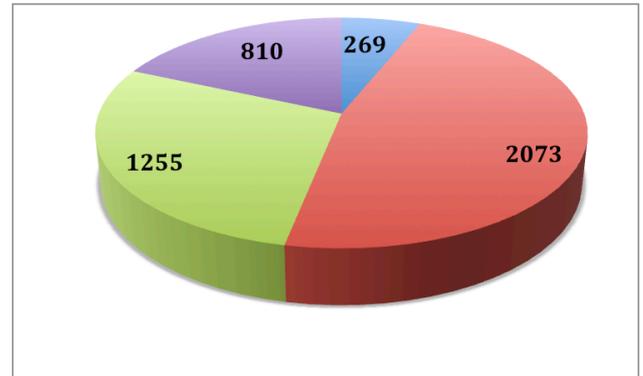
Une offre de stationnement abondante

Parmi les villes analysées, celles-ci étaient interrogées sur l'offre de stationnement et le nombre estimé des places payantes sur voirie ou en ouvrage.

Des réponses fournies par ce panel, il ressort que le **nombre moyen de places de stationnement proposé dans une ville « type » de 38 000 habitants se répartit de la manière suivante, pour environ 4 400 places :**

- le nombre de places **payantes sur voirie est de 1 255** (horodateurs : 69,7)
- le nombre de places **payantes en ouvrage est de 810**

- le nombre de places en **zone bleue est de 269**
- le nombre de places **gratuites est de 2 073**



Parmi les places offertes aux automobilistes dans les Villes de France, **l'offre non-payante ou limitée en durée est globalement majoritaire (53%).**

Modes de gestion utilisés pour le stationnement en ouvrage

Pour les villes ayant précisé cette question, la régie directe représente en proportion la moitié des modes de gestion utilisés, à part égale avec la délégation de service public.

Si l'on tient compte de la population, les villes moyennes à la population la plus importante recourent en revanche davantage à la délégation de service public, ou au panachage des deux modes.

Les conséquences de la réforme du stationnement pour les Villes de France

Depuis le 1er janvier 2018, la réforme du stationnement payant sur voirie est entrée en vigueur. Le service public du stationnement est une compétence à part entière des collectivités locales. La réforme du stationnement payant concerne les communes ayant choisi de soumettre à paiement tout ou partie de leur stationnement sur voirie publique. Elle donne ainsi aux élus de nouveaux moyens pour organiser le service public du stationnement, qui leur est délégué.

Une limitation de la durée autorisée, plus qu'une véritable réorganisation de l'offre dans les villes moyennes

Dans cette enquête, les villes moyennes étaient questionnées sur les conséquences de l'entrée en vigueur de cette réforme. S'il apparaît que deux ou trois villes n'ont mis en œuvre cette réforme seulement qu'à compter du 1er juillet dernier, pour des raisons de retards techniques (remplacement des façades des horodateurs par exemple), une nette majorité d'entre-elles avaient déjà au début de cette année pris les délibérations nécessaires et procédé aux aménagements des horodateurs et des barèmes tarifaires.

Prises dans leur globalité, **la majorité de villes a davantage procédé à des adaptations ponctuelles, comme l'amplitude horaire** (sur laquelle est basée le FPS) **ou encore l'adaptation du coût horaire dans le cœur de ville** (et cela afin d'assurer une meilleure rotation), plus qu'une réorganisation en profondeur de ce service.

Les villes qui en ont profité pour réorganiser globalement leur politique de stationnement (évolution du nombre de places en zone bleue, diminution du nombre de place gratuites, articulation des tarifs des ouvrages par rapport au niveau du FPS...), sont relativement moins nombreuses, avec un peu plus d'un quart des répondants.

Interrogées sur l'existence d'un stationnement résidentiel, plus de la moitié d'entre elles (61%) - soit 27 villes moyennes sur les 44 ayant mis en

œuvre une politique de stationnement payant - ont mis en place un zonage pour les résidents.

Une politique de sanction tarifaire plutôt raisonnable

S'agissant du montant du forfait de post-stationnement (FPS) qui est dû en cas de non-paiement ou de paiement partiel de la redevance de stationnement due immédiatement, celui-ci varie désormais d'une ville moyenne à une autre, à la différence de l'amende pénale d'un montant unique (17 €).

Dans l'enquête réalisée **le FPS moyen se situe à 20 euros**, soit un niveau nettement inférieur à celui constaté dans les plus grands pôles urbains (de 35 à 50 euros). Dans quatre villes (Calais, Epernay, Le Tampon, Moulins) le FPS est même inférieur à l'ancienne amende contraventionnelle de 2017 (entre 10 euros et 16,50 euros).

En cas de non-paiement de ce forfait de post-stationnement dans les 3 mois, l'automobiliste est redevable d'un forfait de post-stationnement majoré. Dans les réponses fournies par les villes, **le FPS majoré se situe à 35 euros en moyenne**, ce qui peu ou prou correspond à l'ancienne majoration pénale, et équivaut au barème actuel d'une amende pour stationnement gênant.