CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR EN CHEF TERRITORIAL

SESSION 2012

Analyse d'un document

Option : Déplacements et transports

EPREUVE N° 7

Durée : 4 h
Coefficient : 4

SUJET :

Le stationnement constitue un élément majeur des politiques de déplacement et un levier de premier ordre de transfert modal. Le CERTU (document n°1) fait un état des lieux sur les pratiques de stationnement dans les villes centres des grandes agglomérations de France. Le lien entre politique de stationnement et politique de déplacement est parfaitement illustré par l'article (document n°2). Il souligne la nécessité de dépoussiérer les règlementations en vigueur sur le stationnement car si le rôle du stationnement payant de surface est de premier plan pour les politiques de déplacements, son pilotage et le partage des compétences qu'il occasionne n'est pas satisfaisant. En effet, alors que la réglementation du stationnement payant sur voirie est une compétence communale, son non-respect relève du droit pénal.

C'est dans ce contexte que, sur le plan législatif, un débat sur la dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant de surface a cours depuis une quinzaine d'années sans avoir eu de conclusion à ce jour. Le rapport de Louis Nègres (document n°3) fait d'ailleurs un point d'actualité sur ce sujet. Ce projet de réforme est porté par la Fédération Nationale des Métiers du Stationnement (FNMS), mais également par le GART ou l'UTP (document n°4) qui souligne que la dépénalisation du stationnement doit être associée à la décentralisation, afin que les collectivités puissent conduire une politique de développement de la mobilité durable plus efficiente, et encourager un véritable report modal.

Au sein de la direction des déplacements, vous êtes placé(e) à la tête du service du stationnement de votre communauté urbaine.

QUESTION 1

Dans un premier temps, votre directeur général vous demande de rédiger un rapport circonstancié présentant le principe de la dépénalisation et la

décentralisation du stationnement et ensuite de justifier l'intérêt d'engager votre collectivité dans cette voie, dès que le législateur aura statué dans les conditions et formes définies par ce rapport.

QUESTION 2

Dans un second temps, vous rédigerez une note à votre directeur général, à la lumière des politiques de stationnement pratiquées en France et lui proposerez les grandes lignes d'un plan de stationnement intégré à la politique de déplacement de votre collectivité. Ce deuxième volet devra comprendre une partie management et organisation de votre service pour remplir vos missions à l'échelle de la communauté urbaine en lien avec les différents interlocuteurs et partenaires à préciser.

Barème de notation :

- **Compte rendu critique de l'analyse : 8 points**
- **Orientations prospectives : 10 points**
- **Lisibilité et cohérence du document : 2 points**

DOCUMENTS JOINTS

Document n° 1	« Vingt ans de politique de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises » CERTU octobre 2009	**Page 3**
Document n° 2	Dossier « la fin du sur place » Transport Public janvier 2012	**Page 11**
Document n° 3	Rapport sur la dépénalisation et la décentralisation du stationnement. Sénateur de Louis Nègres, novembre 2011	**Page 16**
Document n° 4	Position de l'UTP sur la dépénalisation adoptée le 10 mai 2012 (3 pages)	**Page 36**

La communauté Urbaine en quelques chiffres.
Sur le territoire de votre communauté urbaine qui totalise 600 000 habitants sur ses 24 communes, on recense, sur la ville centre, 8000 places de stationnement, 2000 places sur 10 parcs en enclos, 6000 places dans 15 parkings en ouvrage et en périphérie, 35 parcs relais pour un total de 7000 places actuellement d'accès gratuit.
Le dispositif de transports collectifs comprend, 3 lignes de tramway, 1 ligne de BHNS, 32 lignes de bus et 6 lignes de chrono bus.
L'offre déplacement est complétée par un service de location de vélo et VAE et d'auto partage.
Enfin une politique volontariste d'incitation aux plans de mobilité d'entreprise est menée par votre collectivité.

NOTA :

- 2 points seront retirés au total de la note sur 20 si la copie contient plus de 10 fautes d'orthographe ou de syntaxe.
- **Les candidats ne doivent porter aucun signe distinctif sur les copies** : pas de signature (signature à apposer uniquement dans le coin gommé de la copie à rabattre) ou nom, grade, même fictifs. Seuls la date du concours et le destinataire, (celui-ci est clairement identifié dans l'énoncé du sujet) sont à porter sur la copie.
- Les épreuves sont d'une durée limitée. Aucun brouillon ne sera accepté, la gestion du temps faisant partie intégrante des épreuves.
- Lorsque les renvois et annotations en bas d'une page ou à la fin d'un document ne sont pas joints au sujet, c'est qu'ils ne sont pas indispensables.

Certu

DOCUMENT n° 1

Mobilités et transports

Le point sur

11

3

Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises

Quelles évolutions ? Quelles contributions aux politiques de déplacement ?

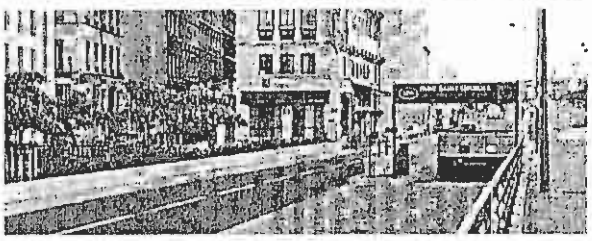
Depuis 20 ans la pression sur le stationnement en centre-ville n'a fait que s'accroître en raison de l'augmentation du parc automobile et de la mobilité en voiture. Pour gérer cette pression, mais aussi dans l'esprit des PDU de faire du stationnement un levier du choix modal, les villes centres d'agglomérations - grandes et moyennes - se sont dotées de politiques de stationnement public. Quelles sont les principales évolutions sur voirie ? Quel rôle occupent les parcs ? À qui bénéficient les mesures prises entre les résidents, les visiteurs et les pendulaires ? Et finalement comment le stationnement contribue-t-il à une mobilité plus durable ? Inversement génère-t-il des effets qui, au contraire, inciteraient à l'usage de la voiture ?

À partir principalement des enquêtes Certu sur le stationnement public de 1985,1995, 2000 et 2005, l'analyse menée permet de mettre en évidence un bilan final contrasté. En 20 ans, la nette évolution des réglementations sur voirie et une approche plus fine de l'offre en parcs témoignent bien que le stationnement public est de plus en plus conçu comme un outil de régulation des déplacements : en intégrant et en hiérarchisant les différents types d'usages, un équilibre entre offre et demande de stationnement parvient à s'établir. Ce facteur pourrait pour partie contribuer à expliquer la baisse de la mobilité voiture qui s'esquisse dans des enquêtes ménages déplacements récentes.

Cependant, cet équilibre est fragile car, dans son fonctionnement, le stationnement souffre en particulier d'une surveillance « molle », d'une sanction trop peu dissuasive, d'un faible respect de la réglementation par l'usager sur voirie et d'un manque d'articulation entre l'offre en parcs et sur voirie. Une amélioration de ces faiblesses permettrait de faire du stationnement un vecteur plus efficace pour maîtriser l'usage de la voiture en ville.

Le stationnement à destination : un déterminant du choix modal





Stationnement et usage de la voiture sont indissociables puisque tout déplacement en voiture suppose un stationnement à destination.

C'est pourquoi la disponibilité ou non d'une place, les conditions de durée et de tarifs sont déterminantes dans le choix modal de l'usager. Tel est l'un des enseignements de l'étude « Les citadins face à l'automobilité »[b1] qui indique que « la disposition d'un stationnement assuré à son lieu de travail entraîne neuf fois sur dix l'usage de la voiture pour aller travailler ».

Le symbole [b1/2/...] renvoie à la bibliographie

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Octobre 2009

Plus récemment l'étude « Contraintes de stationnement et pratiques modales »[b2] confirme que lorsque la contrainte sur le stationnement se renforce (stationnement payant, temps de recherche d'une place, temps de marche à pied terminal), la part modale de la voiture baisse toujours mais dans des proportions variables (en recul de 12 à 40 % selon les villes et types de déplacements).

Un levier aux mains des collectivités

Dès 1982, le législateur affiche que le stationnement est un outil de maîtrise de la voiture en ville. Depuis il n'a fait que renforcer cette position : la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie explicite le contenu du volet stationnement du PDU ; la loi Solidarité Renouvellement Urbains en 2000, rappelle que le PDU doit s'intéresser à l'organisation du stationnement public sur voirie et dans les parcs, réglementer les durées maximales autorisées, établir une politique de tarification, veiller à favoriser le stationnement des résidents et peut limiter l'offre nouvelle de stationnement dans les PLU.
Les collectivités ont donc une large latitude pour agir sur le stationnement public et son usage. Cependant, à ce jour, le montant de la sanction et le reversement de son produit sont du ressort de l'Etat.[1]

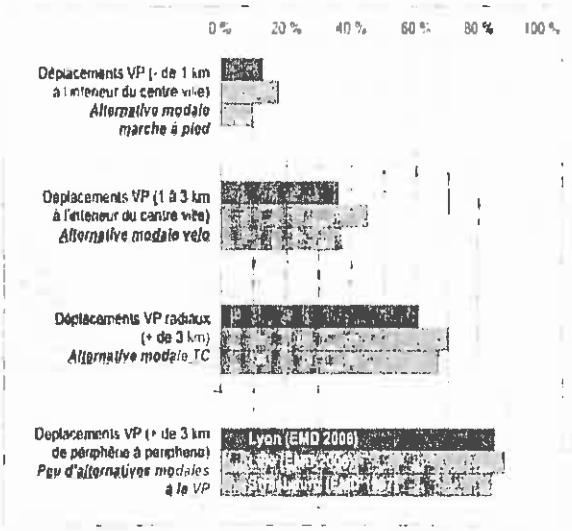
L'enjeu du stationnement : provoquer le report modal des pendulaires et des résidents

Quelques définitions :

Le chaland ou visiteur *est le client des activités économiques (commerces, services, etc) ou administratives ; il doit pouvoir trouver facilement une place et stationne pendant une durée courte (moins de 2 à 3 heures).*
Le résident *est l'habitant (du centre-ville dans la présente fiche). Il cherche à stationner près de chez lui* ***pendant*** *des durées longues (nuit, week-end, journée) lorsqu'il n'utilise pas sa voiture et ce à un tarif préférentiel quand le stationnement est payant.*
Le « pendulaire » *ou migrant vient travailler dans le centre-ville chaque jour. Il stationne pendant des durées longues en cœur de ville. Son stationnement est dissuadé pour permettre en priorité celui des visiteurs et des résidents.*

Les politiques de stationnement sont des politiques d'équilibre entre différents usages, donc entre usagers aux attentes contradictoires. Elles visent à :
- **Dissuader les pendulaires** qui effectuent quotidiennement des déplacements radiaux à destination du centre. Un fort report modal est attendu de leur part sur les Transports en Commun (TC). Une des conditions de réussite est l'aménagement de parcs relais adéquats et un service rendu par les TC performant[2].
- **Faciliter le stationnement des résidents** pour éviter qu'ils n'utilisent leur voiture pour « fuir » le stationnement payant. Une politique de stationnement en centre-ville devrait provoquer du report modal vers la marche à pied, le vélo, ou les TC en particulier pour les déplacements internes au centre-ville (moins de 3 km).
- **Favoriser le stationnement des visiteurs** afin de soutenir le dynamisme des commerces et activités économiques de centre-ville, nonobstant la desserte en TC desdites activités.

Pendulaires et résidents sont donc la « cible » privilégiée du report modal escompté pour les déplacements radiaux pour les premiers et pour une part des déplacements internes au centre-ville pour les seconds.



Part modale de la voiture selon le type de déplacement

Que sait-on aujourd'hui de l'usage de la voiture selon les types de déplacements ? D'après les enquêtes ménages déplacements de Lyon, Lille (2006) et Strasbourg (1997), la voiture est très présente sur :
- les déplacements internes au centre ville de 1 à 3 km (utilisation de la voiture dans 40 % des déplacements), dont une part est notamment le fait des résidents.
- les déplacements radiaux (utilisation de la voiture dans 60 % des cas) dont la majeure partie provient sans doute des pendulaires.

Une politique de stationnement dans la ville centre paraît pouvoir peser en particulier sur ces deux types de déplacements car la voiture occupe une place forte alors que des alternatives modales existent.

Par ailleurs, faut-il voir dans la baisse de la mobilité en voiture observée dans les dernières enquêtes ménages de Lyon, Lille, Rouen, Rennes un effet, parmi d'autres, des politiques de stationnement ? En l'état des connaissances il n'est pas possible d'isoler[b7] et de quantifier l'effet du stationnement en termes de report modal.

[1] *Cf débats sur la décentralisation/dépénalisation du stationnement payant sur voirie*
[2] *D'autres dispositifs tels PDE, covoiturage, etc concourent au même objectif*

En revanche dresser un bilan de 20 ans de politiques de stationnement dans les villes centres d'agglomération permet de dégager des tendances structurelles et d'identifier par quels mécanismes elles jouent en faveur ou défaveur d'une mobilité durable.

Voirie et parcs de stationnement : des logiques distinctes

Le stationnement sur voirie relève du pouvoir de police du maire tandis que le stationnement en parcs est un service public industriel et commercial. Ce fondement juridique différencié, des conditions de fonctionnement éloignées (pas de verbalisation par des agents de contrôle en parcs par exemple), une perception du service rendu à l'usager lisible en parcs mais peu sur voirie, etc... conduisent à analyser séparément la voirie et les parcs.

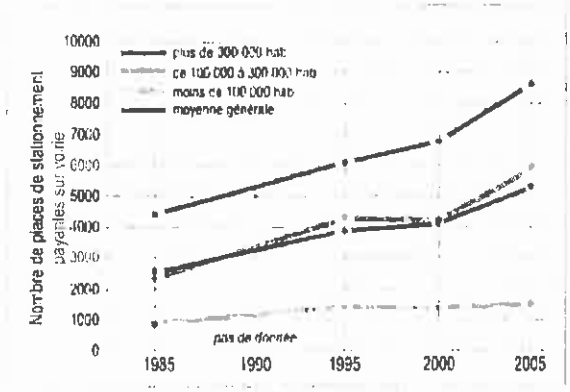
Les politiques de stationnement sur voirie de plus en plus soucieuses de maîtriser l'usage de la voiture

L'offre payante sur voirie progresse fortement : le stationnement gratuit des pendulaires en cœur de ville n'est plus guère possible

Dans les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants, l'offre payante sur voirie a plus que doublé. Auparavant cantonnée au cœur de ville avec comme seul objectif de favoriser la rotation des véhicules près des commerces, elle s'étend désormais aussi aux quartiers péri-centraux. En corollaire, les places gratuites, très prisées des pendulaires, se réduisent.

Les extensions des zones payantes depuis 2000 apparaissent nettement dans les plus grandes agglomérations, sans doute sous l'effet des PDU.

D'outil de rotation, le stationnement est donc devenu un outil de régulation de la demande de déplacement.

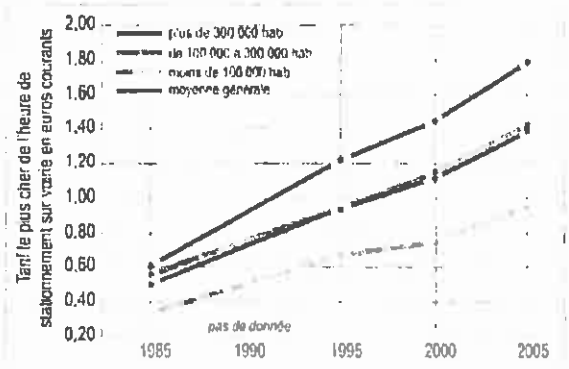


En moyenne, le nombre de places payantes sur voirie a doublé en 20 ans (Echantillon de 17 villes-centres)

Désormais le stationnement a un prix : un paramètre dans le choix d'utiliser ou non la voiture

Parallèlement, le principe du stationnement gratuit sur voirie régresse. En 20 ans, le prix de l'heure de stationnement sur voirie, dans la zone la plus chère, a triplé en euros courants[1]. Ce prix est d'autant plus élevé que la taille de l'agglomération est importante. L'écart entre grandes villes et villes moyennes s'est aussi amplifié.

Plus répandu, plus cher aujourd'hui, le stationnement payant sur voirie peut donc, à condition d'être surveillé, peser sur la décision de l'usager d'utiliser ou non sa voiture.



Le prix du stationnement sur voirie (sur la zone la plus chère) a triplé (€ courants)

Une évolution tarifaire qui deviendrait favorable aux transports publics

Depuis la fin des années 1990, l'heure de stationnement sur voirie est devenue plus chère que le billet unitaire TC. Cette évolution relative est plutôt vertueuse car le « signal prix » jouerait à présent pour l'usager comme une incitation à l'utilisation des transports publics qui sont performants pour accéder aux centres urbains. Ce premier résultat mériterait toutefois d'être approfondi par une analyse tarifaire plus fine.



Evolution comparée du prix du stationnement sur voirie (euros courants) par rapport au prix des TC (billet unitaire)

[1] *Il double en euros constants. Échantillon de 18 villes*

Pour les résidents, l'incitation à moins utiliser la voiture se généralise

Tandis que le stationnement payant s'est développé, les villes ont instauré des mesures particulières pour les résidents pour faciliter leur stationnement sur voirie (dérogation à la limitation de durée et tarif préférentiel). En 20 ans, de plus en plus de villes ont mis en œuvre ces mesures qui sont aujourd'hui systématiques dans les villes centres des grandes agglomérations. Le tarif médian pratiqué s'établit à 20 euros/mois en 2005.

	1985	2005
Nombre de villes sans stationnement résident	31	12
Nombre de villes avec stationnement résident	3	22

Les mesures pour les résidents se développent[4] tandis que les politiques de stationnement prennent de l'ampleur

L'impact est normalement bénéfique pour la mobilité durable car le résident peut ainsi stationner sur voirie près de son domicile à un prix modique. Cependant, sur un plan autre que celui des déplacements, ces mesures reviennent à allouer une partie de l'espace public à une catégorie particulière d'usagers. De plus faciliter le stationnement résidentiel sur voirie n'incite pas la sphère privée à prendre en charge ses propres besoins : il revient alors à la collectivité le soin de gérer des conflits d'usages sur voirie qui ne manquent pas de naître[b3].

Des demandes diversifiées, des nouveaux usages : la réglementation s'affine

Comme le stationnement payant a pris de l'ampleur, les villes ont eu aussi à répondre aux demandes dérogatoires des professionnels mobiles : médecins, infirmières pour faciliter les allers-retours liés aux consultations à domicile, réparateurs qui ont besoin de stationner avec leur matériel près de l'immeuble où ils interviennent, etc. En 2005, un tiers des villes centres dotées de stationnement payant proposent une tarification spécifique pour les professionnels mobiles, disposition quasi inexistante en 1985.

Plus récemment, d'autres besoins spécifiques émergent pour favoriser le stationnement sur voirie de véhicules plus porteurs d'une mobilité durable : voitures d'autopartage ou de covoiturage, véhicules « propres », ou moins consommateurs d'espace, etc. Une première évolution juridique en ce sens est prévue pour l'autopartage dans le projet de loi « portant engagement national pour l'environnement », dit « Grenelle 2 ».

Mais le développement de mesures d'exception n'est pas sans risque

Nécessaires parfois mais pas systématiquement, ces mesures dérogatoires présentent un risque de dérive si elles s'amplifient trop à l'avenir. En effet, elles rendent moins lisible la réglementation et peuvent porter atteinte à la cohérence d'ensemble du stationnement. Par exemple :

- **Les tarifications spécifiques** pour les professionnels. Lorsque l'appartenance à cette catégorie est conçue de façon très large, incluant par exemple tous les commerçants, cela revient à attribuer à un large panel d'usagers une forme d'abonnement préférentiel sur voirie. De nombreux bénéficiaires sont alors incités à utiliser leur voiture pour leurs déplacements.
- **Les périodes de stationnement gratuites sur voirie** Généralement inférieures à 30 minutes, elles visent à favoriser les « achats express » auprès de commerces ou services (tabac, banque, boulangerie...). En 2005, une ville centre sur trois pratique ces franchises tarifaires. Elles affaiblissent le « signal prix » du stationnement et invitent à l'usage de la voiture.

Face à ces demandes multiples parfois contradictoires, une rédéfinition des usages prioritaires sur voirie apparaîtrait utile.

Mais les politiques sur voirie ne sont pas assez offensives du fait d'une dissuasion trop faible

Une dissuasion trop faible a des conséquences pénalisantes pour la mobilité durable

Comme pour toute politique publique, l'enjeu est que la réglementation soit appliquée dans les faits pour jouer pleinement son rôle : une sanction trop peu dissuasive conjuguée à un contrôle peu probable font disparaître la notion de contrainte. L'usager est incité à prendre sa voiture.

Les conséquences sur la mobilité sont triples :

- Le pendulaire est le premier bénéficiaire d'un stationnement « dégradé ». Il arrive tôt le matin et peut stationner aisément et sans payer : il est donc encouragé à se déplacer en voiture.
- Le visiteur est pénalisé car il souhaite stationner à des heures où les places du centre-ville sont déjà saturées par les voitures des pendulaires, des résidents, etc. Il pourrait reporter son déplacement vers des surfaces commerciales de périphérie.
- Les temps de recherche d'une place augmentent et génèrent une circulation « inutile » : dans le cas d'une bonne rotation, 2 % environ des véhicules en circulation sont en recherche d'une place mais ce chiffre peut s'élever à 10 % si la rotation s'opère mal[b4].

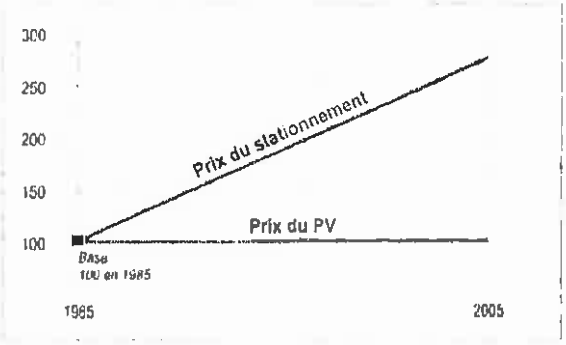
Le contrôle n'est pas une fin en soi mais bien un outil incontournable pour permettre à une politique de stationnement sur voirie d'atteindre ses objectifs.

[4] *Suivi d'un échantillon de 34 villes dans les enquêtes Certu 1985-2005*

Le prix du procès-verbal est de moins en moins dissuasif

Alors que le prix de l'heure de stationnement sur voirie en euros courants a triplé en 20 ans, le prix du procès-verbal est resté stable aux alentours de 11 euros[5].

« En 1985 le prix du procès-verbal représente en moyenne 22 heures de stationnement contre seulement 8 heures en 2005 »



Le prix du PV est resté stable tandis que la première heure de stationnement sur voirie a triplé en euros courants

Localement les conditions requises pour une surveillance efficace ne sont toujours pas réunies

Le plus souvent le contrôle du stationnement dans les villes est assuré par des agents de surveillance, qui font partie ou non de la police municipale.

Le contrôle du stationnement présente à plusieurs égards une fragilité persistante :

- le seuil de verbalisation s'établit à 16 PV/place/an[6], soit moins que le seuil généralement admis de 22 PV/place/an[bis] (soit 2 PV/place/mois hors mois d'août) : en effet, on estime que lorsque le non-paiement sur une même place est sanctionné au moins deux fois par mois, celle-ci perd de son attractivité pour l'usager irrespectueux de la réglementation et l'incite à changer de comportement (changement du lieu de stationnement ou paiement),
- un agent surveille en moyenne 20 % de places de stationnement de plus en 2005 qu'en 1985 (209 contre 174 places/jour)[7].

Ces deux indicateurs sont partiels, mais ils viennent s'ajouter à une difficile professionnalisation des agents de surveillance (recrutement, formation, perspectives d'évolution de carrière) conjuguée à un métier difficile car très exposé aux conflits avec les usagers.
De plus, la mission de contrôle du stationnement est souvent exercée concomitamment avec d'autres (sorties des écoles, etc) reléguant celle-ci au second plan.

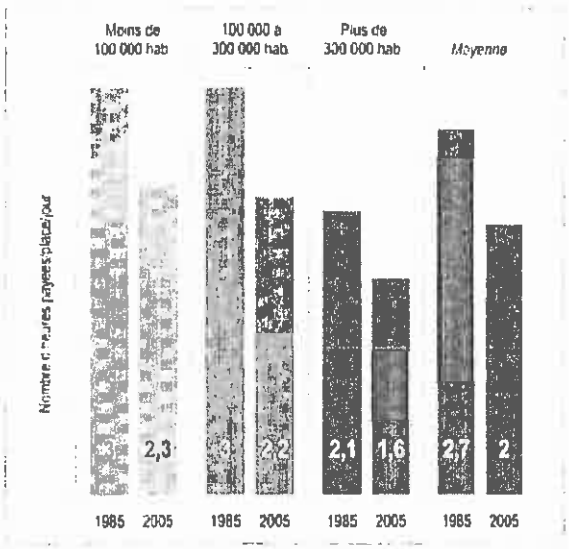
Quelques villes ont opté pour d'autres alternatives de surveillance (agents encaisseurs ou horodateurs à la place reliés à une centrale de surveillance) qui donnent de bons résultats mais sont plus coûteuses.

Le respect de la réglementation par l'usager s'est dégradé

En 2005, dans la moitié des villes centres d'agglomération, l'usager paye moins de 2 heures par place et par jour dans la zone la plus chère, là où la pression sur le stationnement et l'occupation des places sont logiquement maximales.

Ce taux est faible comparé aux 5 ou 6 heures de paiement que l'on peut escompter pour une place en considérant comme amplitude horaire 9h-12h/14h-17h. Autrement dit, on peut estimer que seul 1 usager sur 3 respecte la réglementation et paye son stationnement.

En 20 ans, la situation s'est détériorée puisque le paiement a chuté de plus de 20 % passant de 2,7 heures payées par place et par jour en 1985 à 2 en 2005[8].



En 20 ans le paiement spontané du stationnement par l'usager à l'horodateur s'est dégradé

Ce faible respect de la réglementation emporte deux conséquences :

- l'une sur la mobilité : le stationnement sur voirie mal respecté remet en cause la lisibilité de la réglementation. Entre règles affichées (durée de stationnement autorisée et tarifs) et pratiques effectives, le message est confus et favorise le retour des pendulaires au détriment des résidents et visiteurs. L'effet de levier sur le report modal est affaibli,
- l'autre en termes financiers : lorsque le stationnement payant n'est pas respecté, ce sont des recettes en moins pour les collectivités.

(5) En euros constants le prix du PV a même baissé.
(6) Analyse à partir d'un échantillon de 10 villes françaises.
(7) Analyse à partir d'un échantillon de 21 villes françaises.
(8) Echantillon de 28 villes.

Les spécificités des villes moyennes[9]

En ville moyenne, la pression sur le stationnement est plus faible que dans les grandes agglomérations, les TC ont plus de difficultés à concurrencer la voiture, les distances à parcourir sont réduites et donc favorables à la marche à pied et aux modes doux.

L'enjeu des politiques de stationnement est avant tout de soutenir l'attractivité des activités économiques du centre-ville en favorisant la rotation plus que de viser le report modal qui, dans ce cas, s'orientera plutôt vers les modes actifs que vers les TC.

L'analyse de 20 ans de politiques de stationnement en villes moyennes souligne quelques spécificités :

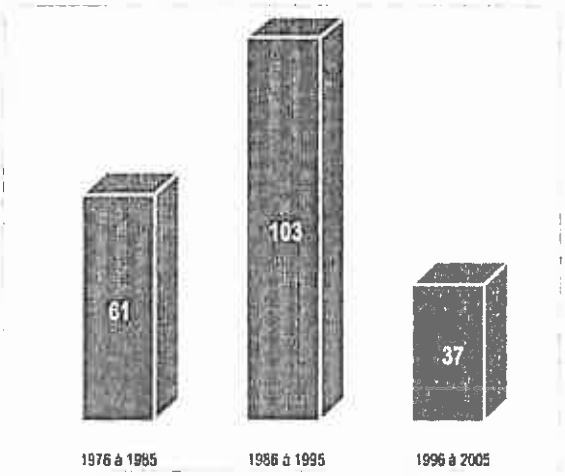
- *Sur voirie, l'offre payante a progressé mais moins vite qu'ailleurs : le stationnement reste avant tout un outil de rotation plus que de régulation des déplacements. Les dispositions pour résidents et professionnels mobiles y sont moins développées.*
- *Les parcs sont très présents : ils représentaient 20 % de l'offre payante en 1985 et 40 % en 2005, ils proposent les mêmes formules d'abonnement que dans les grandes villes hormis les abonnements nocturnes, résidents, vélos et petits véhicules.*
- *Les tarifs sur voirie et en parcs doublent aussi mais restent moins chers.*
- *La surveillance, comme dans les villes centres des grandes agglomérations est un point délicat des politiques de stationnement : en 2005, 10 PV sont établis par place et par an alors que 22 seraient nécessaires. En 1985 en ville moyenne un agent surveillait 139 places, il en contrôle 201 en 2005.*

Les parcs de stationnement : un bilan ambigu pour la mobilité durable

Un parc en enclos est un parc de surface dont l'accès nécessite au moins une fois l'action d'une barrière, à l'entrée ou à la sortie.
Les parcs en ouvrages sont le plus souvent en souterrain mais ils peuvent être en élévation ou mixte.
Les parcs relais ne sont pas traités dans la présente fiche.

Une explosion du nombre de parcs, un appel à l'usage de la voiture... sauf à réduire en parallèle l'offre sur voirie

La tendance est à l'augmentation de l'offre car le nombre de parcs a triplé[10] entre 1985 et 2005.
Mais cette évolution n'est pas linéaire dans le temps car entre 1986 et 1995, le rythme de construction des parcs en ouvrages double par rapport à la décennie précédente et se ralentit ensuite. Faut-il y voir un effet vertueux des PDU ? A-t-on atteint un niveau d'équipement en parcs désormais suffisant en centre-ville ? Les capacités d'investissement se sont-elles affaiblies ?



Evolution des mises en service des parcs de stationnement[11]

Pour leur part, les parcs en enclos se sont largement développés depuis 1995.
L'augmentation du nombre de parcs a des conséquences sur la mobilité car augmenter la capacité de stationnement en cœur de ville constitue une incitation à utiliser la voiture, l'automobiliste étant assuré de trouver une place à proximité de sa destination. Cependant deux nuances s'imposent : si l'offre en parcs augmente alors que celle sur voirie diminue, l'offre publique globale reste constante et l'« effet d'appel » à l'usage de la voiture n'existe plus. Par ailleurs, l'utilisation de la voiture dépend du niveau de l'offre mais aussi des tarifs pratiqués qui, s'ils sont très élevés, pourraient en dissuader l'usage.
Sur un autre plan, les parcs contribuent positivement à modeler l'espace urbain : le plus souvent souterrains, ils accueillent des véhicules qui, de fait, ne stationnent pas en surface. La construction d'un parc est d'ailleurs souvent l'occasion d'aménager l'espace public aux abords[12].

Les parcs entre logique déplacement et logique économique

Les parcs sont généralement propriété de la collectivité publique concédante chargée de définir la place des parcs dans la politique de stationnement au service des déplacements. Mais les parcs sont aussi au cœur d'une logique économique où l'enjeu est de favoriser la complémentarité des usages entre le stationnement de courte et longue durée, entre une occupation diurne et nocturne... et ce, pour un foisonnement optimal.

(9) *Villes centres d'agglomérations comprenant entre 20 000 et 100 000 habitants*
(10) *Suivi d'un échantillon de 15 villes entre 1985 et 2005.*
(11) *Echantillon de 201 parcs de stationnement de l'enquête Certu 2005*
(12) *Nonobstant les autres effets de la construction d'un parc non abordés ici (effets environnementaux, etc).*

En 2005, neuf parcs sur dix[b6] proposent les formules tarifaires pour :
- le client horaire (visiteur) qui stationne pour de la courte durée,
- l'abonné permanent (avec ou sans place affectée) qui stationne pour de la longue durée. Il peut être résident ou pendulaire,
- l'abonné résident permanent qui bénéficie d'un tarif préférentiel,
- l'abonné nocturne à qui est proposé aussi un tarif préférentiel.

L'approche économique qui privilégie la recherche des équilibres financiers de l'exploitation peut avoir des impacts pas nécessairement vertueux au plan des déplacements : par exemple, les abonnements permanents utilisés par des pendulaires ne contribuent pas à favoriser le report modal de cette catégorie d'usager ; de même l'abonnement nocturne peut constituer une incitation pour le résident, qui en est bénéficiaire, à faire usage de sa voiture durant la journée (exception faite des cas où l'usager est totalement captif de sa voiture, faute de réelles alternatives modales, pour aller travailler).

L'émergence de nouveaux produits intéressants pour une politique de déplacement

Inversement les parcs proposent des prestations favorables à une mobilité durable :
- **L'abonnement résident avec plafonnement du nombre de sorties** (par mois) pour bénéficier d'un tarif attractif, présente un vrai intérêt car il invite à maîtriser les déplacements en voiture. Si le résident dépasse le nombre de sorties autorisées, il doit s'acquitter d'une somme forfaitaire à chaque passage. À ce jour, seuls les parcs de quelques grandes agglomérations proposent ce produit.
- **Une offre spécifique pour les vélos** : en 2005, 18 % des parcs proposent une offre de stationnement spécifique pour les vélos et 15 % un système de prêt/location de vélos. Ces alternatives constituent une incitation à l'usage du vélo en garantissant un stationnement à destination et une protection contre le vandalisme. Elles contribuent aussi à désengorger l'espace public de surface du stationnement des deux roues notamment là où il est saturé comme aux abords des gares par exemple.
- **Une tarification attractive pour les petits véhicules** est proposée dans 17 % des parcs des grandes agglomérations en 2005. Cette approche est intéressante car elle lie le tarif à la consommation d'espace public nécessaire pour stationner. Elle joue comme une incitation à utiliser des véhicules plus compacts et moins polluants.

Un autre fait nouveau apparaît : près de 1 parc sur 3 dans les villes centres d'agglomération de province et près d'un sur deux en région parisienne, propose une offre de stationnement pour les motos. Il est difficile, en l'état des connaissances, d'en apprécier l'impact sur la mobilité.

Le prix du stationnement en parcs double

Le prix du stationnement horaire et les abonnements en parcs ont un peu plus que doublé en 20 ans. La tendance est la même que sur voirie même si elle est un peu moins accentuée.

	1985	2005
Prix moyen de la première heure dans le parc le plus cher	0,55 €	1,26 €
Prix moyen de l'abonnement mensuel permanent sans place affectée	40 €	96 €
Prix moyen de l'abonnement mensuel permanent résident	Pas de données	58 €

Le prix du stationnement en parcs a doublé[13] (euros courants)

Cet élément financier pourrait peser dans le choix modal de l'usager et l'inciter à délaisser sa voiture pour son déplacement.

Malgré ces évolutions, la structure de la clientèle des parcs a assez peu évolué

Entre 1985 et 2005, la fréquentation dans les parcs a augmenté d'environ un tiers pour les abonnés et de l'ordre de 40 % pour la clientèle horaire[14]. Pour les clients et les abonnés, l'évolution est du même ordre, traduisant finalement une structure de la clientèle assez stable dans le temps.
Cependant entre 1985 et 2005, l'évolution n'est sans doute pas linéaire. Cette hausse pourrait d'ailleurs ne pas se vérifier après 2005 si la baisse de la mobilité urbaine en voiture, qui pointe dans certaines villes, se confirme ailleurs.

Vers des parcs de stationnement mutualisés ?

Quelques collectivités commencent à limiter l'offre de stationnement propre à chaque bâtiment ou aménité urbaine afin de rassembler en un même lieu des besoins complémentaires. Sont associées soit des offres publiques de stationnement, soit des offres publiques et privées. Les places mutualisées ainsi créées sont généralement plus limitées en nombre et entraînent un déport du stationnement pour l'usager : elles jouent comme une incitation à la réduction de l'usage de la voiture[b7].

[13] *Pour le prix horaire échantillon de 19 parcs dans 19 villes et pour les abonnements échantillon de 25 parcs dans 11 villes*
[14] *Échantillon de 37 parcs dans 15 villes avec (7 % de places en plus entre 1985 et 2005).*

À suivre...

La baisse récemment constatée de la mobilité en voiture dans quelques agglomérations, l'augmentation du prix du carburant, le Grenelle de l'Environnement... vont dans le sens d'un usage modéré de la voiture en ville.
Mais dans le même temps, de nouvelles demandes de stationnement émergent ou prennent de l'ampleur : véhicules en autopartage, voitures électriques, vélos (en libre service ou non) deux-roues motorisés, etc. Face à ces évolutions, le stationnement à destination continuera d'être un déterminant fort du choix modal. Comment les politiques de stationnement de demain accompagneront-elles cette nouvelle configuration des mobilités ? Seront-elles à la hauteur des enjeux ? En particulier, comment la pression sur la voirie sera-t-elle gérée ? Le contrôle sera-t-il renforcé en profondeur pour impulser un réel respect de la réglementation par les usagers ? Les parcs connaîtront sans doute de profondes mutations, notamment au niveau des services qu'ils proposeront mais que seront-ils exactement ? Enfin, des synergies plus fortes entre voirie et parcs pourront-elles se développer ?
La prochaine enquête Certu stationnement en 2011, remise en perspective par rapport aux évolutions de la mobilité urbaine, permettra d'apporter des éléments de réponse.

Bibliographie

(*b1*) Les citadins face à l'automobilité - 1998-Certu/ADEME/UTP
(*b2*) Rapport d'études Contraintes de stationnement et pratiques modales - Cete Nord Picardie/Certu, 2009
(*b3*) Fiche et ouvrage L'offre privée de stationnement liée au logement - Evaluation et intégration dans les politiques de stationnement public - Certu 2008
(*b4*) Etude JMJ Conseil pour le Predit « L'impact des politiques de stationnement sur la circulation et l'environnement » - 2003
(*b5*) Les enquêtes de stationnement - Guide méthodologique, Certu, 2000
(*b6*) Rapport d'études Le stationnement public en France en 2005 - Certu
(*b7*) Article de Maître Taithe « La mutualisation du stationnement : amorces et limites juridiques » Revue TEC n°202 avril/juin 2009

Documents Certu disponibles au catalogue sur www.certu.fr

Pour en savoir plus :

www.certu.fr (Rubrique mobilité et déplacements/Politiques de stationnement)

Contact au Certu : Danièle Vulliet
daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr ou DD.CERTU@developpement-durable.gouv.fr

Ont contribué à la réalisation de cette fiche :
J.Legaignoux (Cete Méditerranée)
G.Baroudi, J.P Darbour, J.C Laon, E.Perrin (Cete de Lyon)
Tous nos remerciements à l'ensemble des relecteurs
Infographie, photos et mise en page : M.C Bessard, H.Durand (Cete de Lyon)

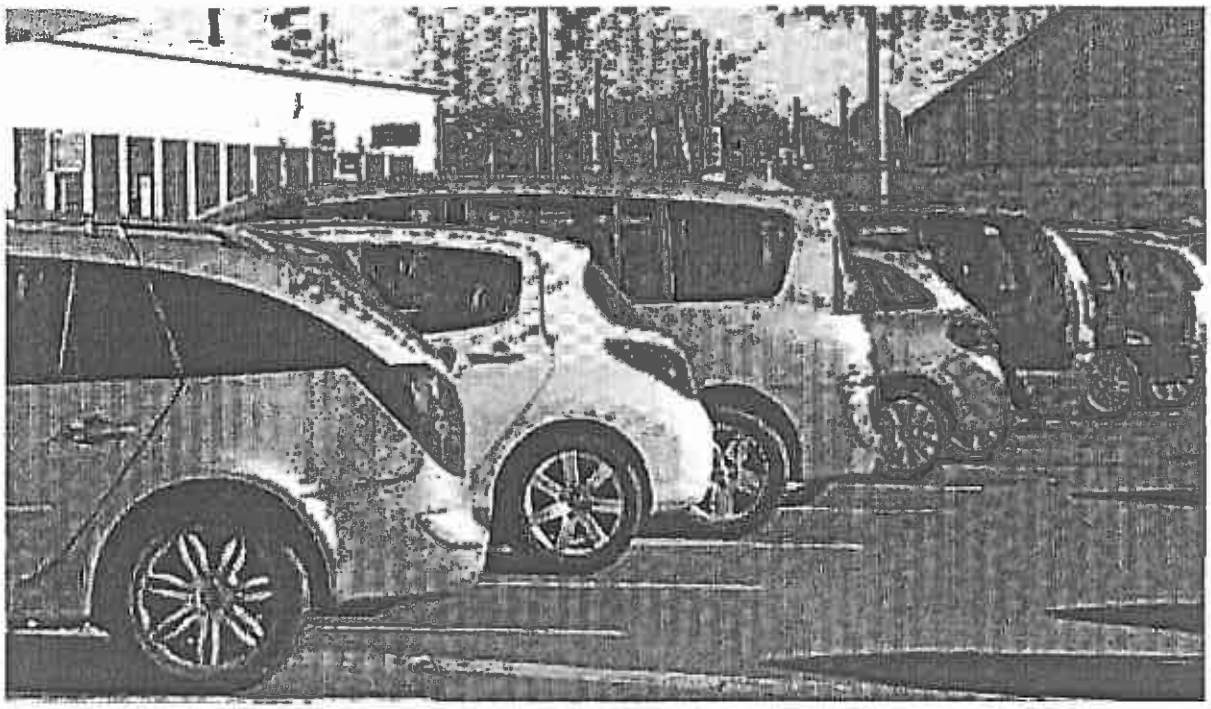
© 2009 Certu
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu

Certu
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier 69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00 - télécopie : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Présent pour l'avenir

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

DOCUMENT n° 2



STATIONNEMENT

La fin du surplace ?

Techniciens, opérateurs de stationnement comme de transport, élus locaux et même les députés... ils sont tous d'accord : le stationnement est un maillon essentiel de la chaîne de mobilité et un facteur clé du choix modal. Malgré cette unanimité, l'articulation entre politique de stationnement et politique de déplacement est loin d'être optimale. La faute à une multiplicité d'acteurs et à un éparpillement des compétences entre les communes, les agglomérations et l'Etat. Ça pourrait changer si le rapport sur la dépénalisation et la décentralisation du stationnement que Louis Nègre vient de remettre à Thierry Mariani est suivi d'effet.

« L'*augmentation du barème* (des amendes de stationnement, ndlr) *qui va dans le sens d'une plus grande dissuasion du stationnement irrégulier ne doit toutefois pas conduire à renoncer à la réflexion sur l'opportunité d'une réforme plus importante. Le stationnement est un élément essentiel des politiques de déplacements de nos collectivités locales et un déterminant majeur du choix modal de nos concitoyens*». La lettre de mission que Thierry Mariani a adressée le 16 mars 2011 à Louis Nègre, sénateur des Alpes-Maritimes, pour lui confier un rapport sur la dépénalisation et la décentralisation du stationnement, exprime clairement ce que beaucoup, tant du côté des techniciens que des élus locaux, pensent depuis longtemps.

Dans ce rapport, qu'il a remis le 7 décembre au ministre, Louis Nègre rappelle d'ailleurs que ce thème est une demande déjà ancienne des autorités organisatrices de transport. Au début des années 2000, Christian Philip, député du Rhône, avait remis au Premier ministre un rapport en ce sens. En 2004, il déposait même une proposition de loi «*relative à la dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant sur voirie*». Depuis, malgré de très nombreuses tentatives, le dossier n'a jamais réussi à dépasser le niveau du débat parlementaire. On y a cru pourtant en 2010 quand Louis Nègre dépose un amendement en ce sens dans la loi Grenelle 2. Cette fois encore, la tentative avorte. En guise de lot de consolation, Dominique Bussereau, alors minis-

tre des Transports, confie au sénateur la présidence d'un groupe de travail *«chargé d'étudier les conditions d'une évolution du régime des amendes de stationnement»*. La mission confiée par Thierry Marlani à Louis Nègre est dans le prolongement de ce groupe de travail. Reste à savoir s'il sera suivi d'effets quelques mois avant l'échéance présidentielle.

Dépénalisation et décentralisation

Dépénaliser et décentraliser, c'est transformer l'amende forfaitaire, le fameux PV désormais à 17 euros, qui sanctionne le stationnement autorisé mais non acquitté (et pas les autres infractions qui resteraient du ressort de l'Etat), en une contribution forfaitaire dont le montant serait fixé non plus par l'Etat mais par les maires. Louis Nègre propose que son montant soit modulé entre 8 et 35 euros pour mieux coller aux réalités des tarifs de stationnement appliqués dans les agglomérations : *«17 euros, c'est insuffisamment incitatif pour les grandes agglos mais excessifs pour les villes de taille moyenne ou petites»* lit-on dans le rapport.

Seconde proposition, donner la possibilité aux communes de déléguer la gestion du stationnement de surface aux autorités organisatrices de transport.

Enfin, institution d'un monopole de traitement de ces amendes par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions qui en récupérerait le produit et le redistribuerait aux collectivités territoriales.

Le rapport propose que ces mesures soient, éventuellement, expérimentées dans une ou deux régions avant d'être étendues à l'ensemble du territoire national. Il propose également un dispositif à géométrie variable qui permettrait aux collectivités locales qui le souhaitent de prendre cette compétence et, pour les autres, de rester dans le contexte actuel. Un système à la carte que Nicolas Sarkozy avait lui-même proposé en 2007, quand il était candidat à la présidentielle, ne manque pas de souligner le rapport.

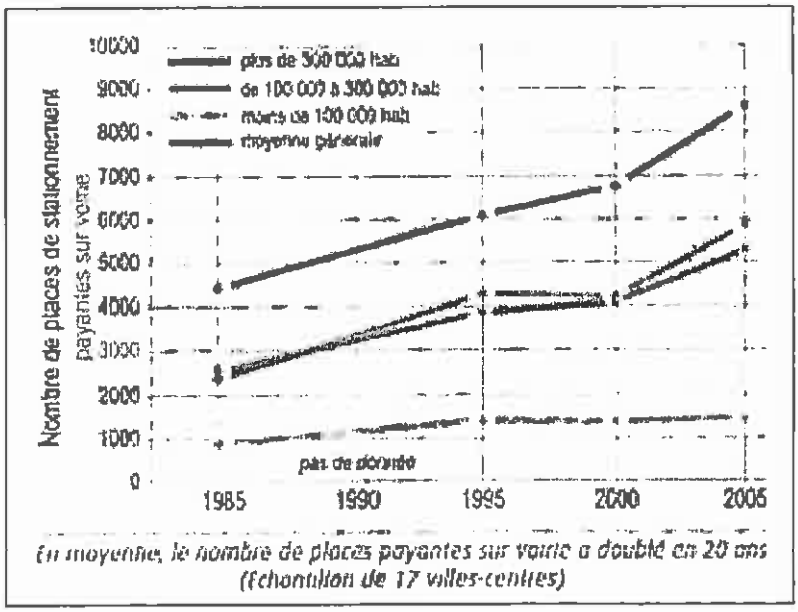
Robert Viennet

Vingt ans de politiques de stationnement en France

Le Certu vient de publier une étude intitulée «Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises» Son constat est assez contrasté. Si le stationnement est de plus en plus conçu par les villes comme un outil de régulation des déplacements, il souffre encore de nombreux maux qui nuisent à son efficacité : faible respect de la réglementation par les automobilistes, contrôle peu efficace et sanction peu dissuasive, manque d'articulation entre l'offre en parcs et sur voirie, éparpillement des compétences...

En vingt ans, comment ont évolué les politiques de stationnement dans nos villes ? Pour répondre à cette question, le Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) a rassemblé et analysé l'ensemble des études qu'il réalise tous les cinq ans sur le sujet depuis 1985. Une analyse qui couvre la période 1985-2005.

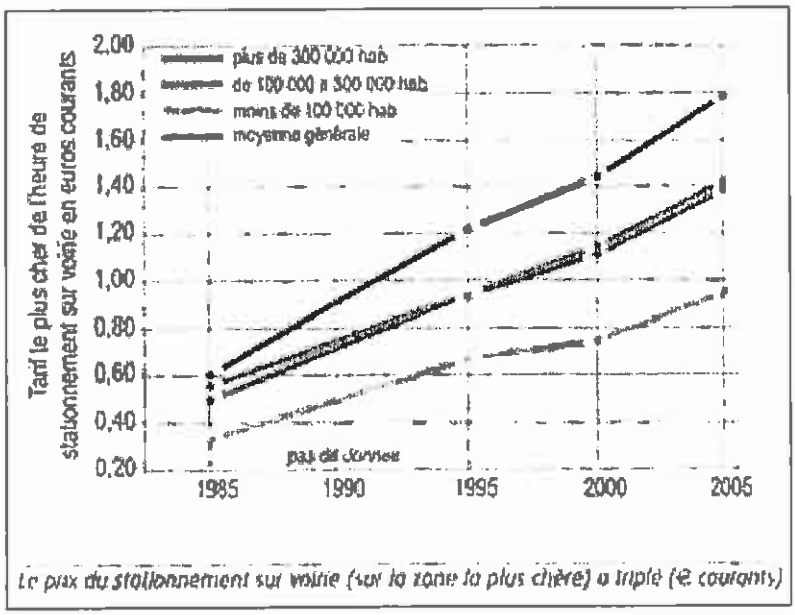
Premier constat : une politique de stationnement a un impact réel sur le choix du mode de déplacement par les citadins : *«La disposition d'une place de stationnement assuré à son lieu de travail entraîne, dans neuf cas sur dix, l'usage de la voiture pour aller travailler»*, constatent les auteurs de l'étude. A contrario, quand les contraintes sur le stationnement se renforcent (rareté des places, instauration de stationnement payant), la part modale de la voiture baisse. *«C'est un constat qui est assez largement partagé par les villes qui ont désormais bien compris la nécessité de réglementer le stationnement sur voirie et de hiérarchiser l'usage des modes»*, explique Danièle Vulliet, chargée d'études stationnement au Certu. Ainsi, en vingt ans, dans les villes cen-



En moyenne, le nombre de places payantes sur voirie a doublé en 20 ans (échantillon de 17 villes-centres)

13

tres des agglomérations de plus de 100 000 habitants, l'offre payante sur voirie a plus que doublé, s'étendant désormais bien au-delà du seul cœur des villes. Résultat : la nature même des politiques de stationnement a évolué, *«d'outil de rotation, le stationnement est devenu un outil de régulation de la demande de déplacement»*. Un outil qui cherche à répondre à un triple enjeu : dissuader les pendulaires grâce, notamment, à l'aménagement de parcs relais et des transports publics performants ; faciliter le stationnement des résidents ; favoriser le stationnement des visiteurs pour soutenir les commerces de centre-ville.



Le prix du stationnement sur voirie (sur la zone la plus chère) a triplé (€ courants)

PATRICK PIRODON PRÉSIDENT DE LA FNMS

«Le parking doit devenir la porte d'entrée du t

Pour Patrick Pirodon président de la Fédération Nationale des Métiers du Stationnement (FNMS), le stationnement doit être aujourd'hui considéré comme un maillon essentiel de la chaîne de mobilité. Le rapprochement entre politiques de stationnement et politiques de déplacements, encore embryonnaire, doit entrer dans une phase plus active.



Les opérateurs de stationnement se considèrent de plus en plus comme des acteurs de la mobilité. Concrètement, ça signifie quoi ?

Cela fait plusieurs années que nous militons en ce sens, pas pour nous valoriser mais simplement pour clarifier notre positionnement. D'une manière un peu provocatrice, je dirais que sans stationnement il n'y aurait pas d'intermodalité. Pour qu'il y ait transfert modal, il faut que les voitures puissent s'arrêter quelque part pour permettre à leurs conducteurs d'emprunter ensuite les transports en commun ou faire de l'autopartage ou du covoiturage. Nous nous sommes toujours positionnés dans cette logique. Nous sommes satisfaits de voir qu'aujourd'hui nous sommes reconnus comme un acteur important de la mobilité même si notre vocation est plutôt d'arrêter les voitures que de les faire circuler.

Cette idée que le stationnement est un maillon important de la chaîne de mobilité est-elle aussi partagée par les petites et moyennes agglomérations ?

Je suis mal placé pour vous répondre. Ce que je peux vous dire, c'est que cette idée, que nous étions parmi les rares à porter il y a quelques années, est de plus en plus partagée. Sans doute en grande partie à cause de la multiplication des communautés urbaines, des communautés d'agglomérations ou des syndicats mixtes en charge du transport collectif.

Concrètement, être un acteur de la mobilité, ça veut dire quoi ?

Nous travaillons avec des organisations comme TDIE pour renforcer et développer de nouveaux outils d'intermodalité. Nous œuvrons de plus en plus dans le domaine du covoiturage, de l'autopartage mais aussi du vélo. Nous allons bientôt devenir des «stations-services» de recharge des véhicules électriques. Nous sommes des structures d'accueil et d'échanges positionnés la plupart du temps de manière stratégique vis-à-vis des transports en commun.

Autre évolution : le prix de l'heure de stationnement sur voirie, dans la zone la plus chère a triplé en vingt ans en euro courant et, désormais, le prix moyen d'une heure de stationnement sur voirie est plus cher que le prix du ticket de transport en commun, constate le Certu.

Une place de stationnement payée deux heures par jour

Bref, tous les éléments sont peu à peu réunis pour que les politiques de stationnement aient une réelle influence sur le choix modal. Pour le Certu, la baisse de la mobilité en voiture *«qui s'esquisse»* dans certaines agglomérations s'explique d'ailleurs en partie par cette volonté de maîtriser le stationnement. Pourtant, les choses ne sont pas aussi simples. *«Les collectivités ne vont pas toujours au bout de leur logique. Elles mettent en place des politiques volontaristes mais elles négligent trop souvent les aspects du contrôle. Pour les polices municipales, c'est un peu la tâche qui passe après toutes les autres»*, déplore Danièle Vulliet. Résultat : dans la moitié des villes centres d'agglomérations, les places de stationnement dans la zone la plus chère ne sont payées que deux heures par jour alors que leur taux d'occupation est maximal. Ça s'explique par la faiblesse du contrôle et par un niveau d'amende beaucoup trop faible par rapport au coût du stationnement. En vingt ans, le prix moyen du stationnement a triplé alors que celui du PV est resté stable constate le Certu. Plus parlant, en 1985, le niveau de l'amende à 11 euros représentait en moyenne 22 heures de stationnement, contre seulement 8 en 2005.

La faiblesse des contrôles

Le passage de 11 à 17 euros n'est donc qu'un petit rattrapage, surtout quand on sait qu'en 2005, dans les autres pays européens, le prix moyen du PV pour ce type d'infraction était autour de 24 euros.

ransport public»

La responsabilité de la gestion du stationnement dépend des communes. Militez-vous comme le Gart pour qu'elle monte au niveau de l'agglomération ?

Nous sommes très favorables à toute démarche qui visent à rendre plus cohérentes les politiques de déplacement et de stationnement. Situer la responsabilité de ces politiques au niveau des agglomérations nous paraît une bonne chose.

Et sur le sujet de la dépénalisation et de la décentralisation, quelle est votre position ?

A la fédération, nous militons en ce sens depuis plusieurs années. Le niveau des amendes était devenu bien trop bas par rapport aux tarifs de stationnement. Résultat : les gens préféraient prendre le risque d'être verbalisés plutôt que de payer un droit de stationnement. C'est important pour lutter contre la fraude mais c'est aussi un moyen de valoriser la notion même de stationnement. L'occupation de la voie publique a un coût pour la collectivité. Nous n'y voyons pas qu'un simple intérêt immédiat. Bien-sûr, plus de gens viendront dans nos parkings ou acquitteront leur droit de stationnement dans nos horodateurs. Mais cette augmentation du niveau des amendes et, si on l'obtient, la dépénalisation, donneront plus de cohérence aux politiques de stationnement des collectivités. Aujourd'hui, les autorités ont un pouvoir de décision sur le niveau des tarifs de stationnement en voirie comme en ouvrage mais ne l'ont pas en matière de verbalisation, ce qui n'est pas très logique. Donner aux collectivités le pouvoir de décider du niveau de verbalisation serait plus cohérent et faciliterait sans doute l'adhésion de la population à une politique de stationnement et de tarification des zones de la ville. Un vrai service public du stationnement, en quelque sorte.

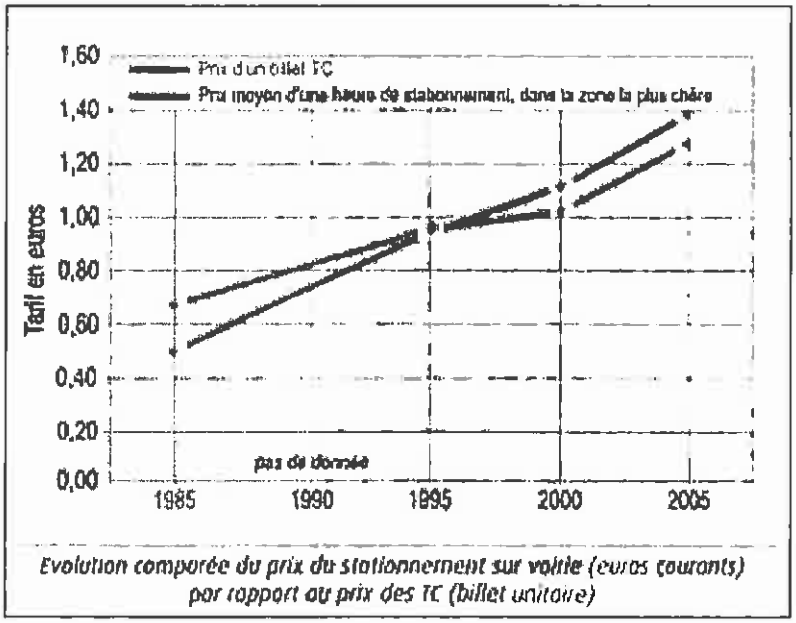
Beaucoup d'élus parlent d'une meilleure articulation entre transport, qu'il soit collectif ou individuel, et stationnement, comme Roland Ries à Strasbourg. Est-ce déjà une réalité sur le terrain ou bien est-ce embryonnaire ?

Ça reste encore embryonnaire. On est au début d'une histoire, avec déjà quelques années de réflexion derrière nous, mais qui va entrer dans une phase active avec des expérimentations en grandeur réelle un peu partout en France. Comme je l'évoquais au début de notre entretien, les gestionnaires de parkings occupent une position stratégique à la frontière entre déplacement collectif et déplacement individuel. Pour renforcer le transfert modal, nous devons travailler à plusieurs niveaux : la tarification, l'utilisation de titres communs au transport public et au stationnement, l'expérimentation et le développement d'autres services que le seul stationnement des véhicules. Nous nous sommes beaucoup concentrés sur des aspects comme le covoiturage ou l'autopartage mais nous avons été plus timides vis-à-vis du transport public. Nous devons devenir de plus en plus complémentaires et pas seulement dans les discours. Nous aurons atteint notre objectif quand le parking deviendra la porte d'entrée du transport public.

Propos recueillis
par Robert Viennet

Sera-t-il suffisamment dissuasif ? On peut en douter si le niveau des contrôles n'augmente pas. Aujourd'hui, le nombre moyen de verbalisation s'établit à 16 PV par place et par an, alors que les spécialistes du Certu estiment que le seuil de dissuasion se situe autour de 22 PV par an, soit deux par mois (hors mois d'août). *«A partir de deux PV par mois, on constate une modification du comportement des usagers indélicats»*. Autre faiblesse du système : le manque d'évaluation des politiques de stationnement : *«Mener une politique de stationnement, c'est trouver le point d'équilibre entre divers objectifs. Il faut dissuader certains usages de la voiture, notamment les pendulaires, mais il faut aussi favoriser le stationnement de courte durée en centre-ville favorable au commerce, jouer à la fois sur l'offre en parc, sur voirie ou parc-relais... Ce point d'équilibre est différent d'une agglomération à une autre et ne se trouve pas aisément, c'est pourquoi il faut évaluer régulièrement sa politique et éventuellement la réorienter. C'est un sujet sur lequel pèchent beaucoup d'agglomérations»*, déplore Danièle Vulliet. Sans doute parce que le stationnement est un sujet passionnel et plus complexe qu'il n'y paraît. *«Quand vous menez une politique un peu contraignante dans un secteur de la ville, vous créez des effets de bord qui risquent de déplacer le problème si vous n'avez pas une stratégie d'ensemble. Il ne faut pas regarder le phénomène stationnement par le petit bout de la lorgnette. Exemple classique : j'ai un problème de stationnement en double-file dans un secteur de la ville. Première réaction : je réprime. Mais si je décortique la réalité, je me rends compte que ce sont les clients du centre-ville qui se garent ainsi parce que toutes les places sont prises par des pendulaires arrivés tôt le matin. En verbalisant les premiers, on tape sur ceux sur qui on ne devrait pas taper»*.

Dans notre prochain numéro, le second volet de ce dossier sur le stationnement : les grands opérateurs du secteur et les innovations technologiques.



Evolution comparée du prix du stationnement sur voirie (euros courants) par rapport au prix des TC (billet unitaire)

Une politique qui se construit pas à pas

Une politique de stationnement ne se décrète pas, *«elle se construit pas à pas en expérimentant certaines mesures et en montrant aux habitants et aux commerçants que ses effets peuvent être bénéfiques»*. Tout ça prend du temps et comme le dit Danièle Vulliet, *«le temps de l'action n'est pas forcément celui du politique»*. Autre difficulté : l'éparpillement des compétences qui freine l'action. Ainsi, les communautés urbaines ont comme compétence obligatoire la gestion des parcs de stationnement mais pas les communautés d'agglomération. Et dans tous les cas, ce sont les communes qui ont celle du stationnement sur voirie. *«C'est pour ça que le Gart milite pour que les autorités organisatrices de transport soit dotées de la compétence stationnement, devenant ainsi de véritables autorités organisatrices de mobilité durable»*, précise Danièle Vulliet

En attendant cette évolution, le stationnement va devoir faire face à de nouvelles problématiques comme le développement de l'autopartage, du covoiturage et des voitures électriques. *«Ça pose la question de savoir qui demain sera prioritaire pour stationner sur voirie. Aujourd'hui, on identifie en gros cinq catégories : les résidents, les visiteurs, les pendulaires, les professionnels mobiles et les PMR. Les villes établissent une hiérarchie entre ces usages. L'arrivée de l'autopartage et des voitures électriques vient complexifier la donne. Si l'autopartage ou le libre-service se développent sur voirie, il faudra bien leur attribuer des places de stationnement»*, note Danièle Vulliet

Mutualiser les places de parking

Pour gérer la rareté, il faudra peut-être inventer de nouvelles utilisations de l'espace. *«Certaines villes cherchent à mutualiser les espaces de parking. Les centre commerciaux sont très fréquentés le week-end et manquent de place de stationnement. On peut imaginer que leurs clients utilisent les parkings de bureau situés à proximité et peu utilisés le week-end. Mais c'est un sujet très complexe»*. Autre sujet d'avenir : le développement des nouvelles technologies d'information qui permettent de localiser les places libres sur son smartphone comme à Toulouse (voir encadré) ou le PV électronique qui devrait améliorer notablement le traitement des PV. *«Les systèmes de localisation et d'information sont des outils à double tranchant car ils peuvent inciter à plus utiliser sa voiture»*.

R.V.

DOCUMENT n° 3

16

Rapport sur la dépénalisation et la décentralisation du stationnement

Sénateur Louis Nègre

Novembre 2011

SOMMAIRE

Lettre de mission du Secrétaire d'Etat chargé des Transports

I – Rappel de la problématique 1

II – Le dispositif actuel est opaque et peu performant 4

III – Des solutions pour remédier à cette situation 10

IV – Un dispositif législatif adapté 13

V – Propositions concrètes 15

VI – Conclusion 16

16

Lettre de mission

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Le secrétaire d'Etat chargé des transports

Paris, le 16 MARS 2011

Monsieur le Sénateur,

Mon prédécesseur, M. Dominique Bussereau, vous a confié la présidence d'un groupe de travail chargé d'étudier les conditions d'une évolution du régime des amendes de stationnement sur voirie.

Composé d'élus et de représentants de l'ensemble des ministères concernés, ce groupe de travail s'est réuni régulièrement au cours de l'année 2010. Ses réflexions ont pu s'appuyer sur l'examen des solutions retenues dans différents pays européens et plusieurs pistes d'évolution ont été identifiées. Le passage d'un régime d'amendes pénales à un régime de redevance administrative dont le montant serait fixé par les collectivités locales est la plus ambitieuse d'entre elles.

L'actualité de ces derniers mois a été dominée par la question de la hausse du montant de l'amende forfaitaire de stationnement, faisant suite aux débats au Parlement à l'occasion du projet de loi de finances pour 2011. Le ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'Etat, porte-parole du Gouvernement, et le ministre chargé des collectivités territoriales ont confirmé le prochain relèvement de 11 à 17 € de son montant.

L'augmentation du barème, qui va dans le sens d'une plus grande dissuasion du stationnement irrégulier, ne doit toutefois pas conduire à renoncer à la réflexion sur l'opportunité d'une réforme plus importante. Le stationnement est un élément essentiel des politiques de déplacements de nos collectivités locales et un déterminant majeur du choix modal de nos concitoyens.

C'est au regard de ces enjeux qu'il convient de rappeler la proposition faite par le comité opérationnel « transports urbains et périurbains » du Grenelle Environnement d'une dépénalisation partielle des infractions au stationnement sur voirie. Naturellement, ses conséquences doivent être soigneusement étudiées, notamment en ce qui concerne son incidence sur le budget de l'Etat et les finances locales, celles des petites communes, des collectivités de la région Ile-de-France et du syndicat des transports d'Ile-de-France en particulier.

Il conviendrait également d'être attentif à l'articulation de la dépénalisation avec la mise en place du procès-verbal électronique par les services du ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration.

Monsieur Louis NEGRE
Sénateur des Alpes-Maritimes
Maire de Cagnes-sur-Mer
Vice-Président du Conseil général
Co-président de Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE)
Sénat
75291 PARIS CEDEX 06

Pour éclairer la décision du Gouvernement, je vous remercie, par conséquent, de bien vouloir reprendre les travaux du groupe de travail. Pour le bon aboutissement de la démarche, il me semblerait particulièrement opportun d'y associer de manière beaucoup plus étroite que lors de la première phase de vos travaux des représentants du comité des finances locales, de manière à dégager le plus large consensus.

Je souhaiterais, en outre, que les conclusions du groupe de travail puissent être connues avant l'été afin, le cas échéant, d'être traduites dans le projet de loi de finances pour 2012.

En vous remerciant de votre engagement, je vous prie de croire, Monsieur le Sénateur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Thierry MARIANI

20

I - Rappel de la problématique

➢ **État des lieux : Un fonctionnement du stationnement insatisfaisant**

Tous les élus le savent, et le constatent notamment lorsqu'ils élaborent, puis mettent en œuvre des Plans de Déplacements Urbains, voire des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) : le stationnement et sa réglementation jouent un rôle majeur dans l'équilibre des flux de circulation et dans l'aménagement des agglomérations.

Le stationnement payant a pour premiers buts de dégager des places libres pour soutenir l'activité économique des centres urbains, et d'en **tarifer la rareté.** Mais aussi de **réguler les déplacements routiers qui encombrent la Cité**, en dirigeant les usagers soit vers les secteurs où le stationnement est autorisé, soit vers une offre de transports collectifs ou doux (bornes de vélo en libre accès...).

Le respect des règles de stationnement passe nécessairement par des sanctions. En cas de non-respect de ces règles (tarification ou zone bleue à disque), les sanctions, qui ont un caractère pénal, prennent la forme de contraventions, dont le montant est obligatoirement unifié à l'échelle nationale.

L'uniformité du montant de la sanction du plan national, qui ne tient aucun compte du niveau de rareté des places, des contraintes et spécificités locales et encore moins de la demande selon les dimensions des villes, **manque dès lors totalement de cohérence territoriale**. Le cadre du droit pénal en matière d'infraction au stationnement autorisé apparaît à l'évidence comme trop rigide, non adapté au terrain, avec qui plus est, un circuit de recouvrement des amendes sous l'autorité de l'État qui échappe totalement aux élus locaux.
C'est l'État qui collecte les amendes et qui redistribue, sous l'autorité du Comité des finances locales, une partie de leur produit aux collectivités locales à l'issue d'**un circuit complexe et diffus** qui le rend très peu compréhensible.

Ainsi, alors que seul le maire (ou le Président de la Communauté) peut, dans le cadre de ses pouvoirs de police, décider de rendre payant ou de réglementer le stationnement, mesure dont il assume le risque politique et le coût du service (personnel, investissements en horodateurs...), il n'aura cependant aucune lisibilité quant aux recettes potentielles induites. Il s'agit d'une problématique déjà ancienne soulevée lors de l'élaboration de la loi SRU.

L'obstacle juridique essentiel qu'il a fallu résoudre à cette époque, et qui l'a été, est que le stationnement est un attribut des pouvoirs de police du maire. Et

incontestablement, le ministère de l'Intérieur est d'une grande prudence dès lors que l'on touche aux pouvoirs de police. Mais cela revient pratiquement à affecter des fonctionnaires territoriaux au contrôle du respect de décisions exercées au nom de l'État, avec, paradoxe supplémentaire, une forme d'encouragement de l'incivisme puisque en pratique la police nationale, elle, ne s'implique pratiquement jamais dans le respect du stationnement réglementé.

Au demeurant, l'efficacité même de la politique locale du stationnement dépendra d'un facteur largement exogène, à savoir l'arbitrage réalisé par les usagers de la voiture individuelle entre le coût d'une contravention qu'ils risquent de devoir payer d'une part et le coût du stationnement payant, d'autre part.

Malheureusement en l'état de la situation, **l'effet d'aubaine est réel pour de nombreux automobilistes.** Un rapide calcul les convainc que dans de nombreuses villes, notamment les plus grandes, il est toujours plus avantageux de ne pas acquitter le prix du stationnement payant, malgré le fait que le timbre-amende soit désormais fixé à 17 euros en tous points du territoire. En effet, l'impossibilité générale de surveiller la voie publique en permanence dans son ensemble, limite considérablement le risque de verbalisation (1 risque sur 10 à Paris, par exemple). Les enquêtes de terrain montrent que la faiblesse relative de l'amende dans les grandes villes à certaines heures, induit près de 80% des emplacements de stationnement sur voirie occupés par des véhicules en situation irrégulière. De plus l'impact sur la circulation n'est pas négligeable, ce sont en effet près de 10% des véhicules circulant dans les centres-villes des grandes agglomérations qui sont à la recherche d'un stationnement.

L'incertitude des rétrocessions des recettes de stationnement est un autre facteur qui conduit à une faible incitation des maires à faire verbaliser.

Or, pour l'ensemble des grandes villes et des villes moyennes, le stationnement payant de surface est un élément majeur des politiques de mobilité et d'aménagement urbain. Dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains, par exemple, il permet à des agglomérations d'étendre les zones de stationnement payant afin de mieux gérer l'usage de l'automobile. Il constitue ainsi un puissant levier pour le report modal.

En juin 2003, un rapport du Ministère de l'équipement notait que « l'organisation du stationnement dans le cadre des villes françaises a donné au stationnement sur

22

voirie un rôle de premier plan, un élément essentiel de la vie urbaine. Il constitue le lien entre de nombreux déplacements et de nombreuses activités. »[1]

Force est de constater que si le rôle du stationnement payant de surface est de premier plan pour les politiques de déplacements, son pilotage et le partage des compétences qu'il occasionne n'est pas satisfaisant.[2]

En effet, alors que la réglementation du stationnement payant sur voirie est une compétence communale, son non-respect relève du droit pénal. Ainsi, le montant des amendes, uniforme sur l'ensemble du territoire, peut ne pas avoir de lien cohérent avec le coût de l'heure de stationnement. Cette uniformité, déconnectée du réel, se traduit par un coût excessif de l'amende pour certaines agglomérations petites ou moyennes où le prix du stationnement horaire est beaucoup plus faible Inversement, dans les grandes agglomérations, une amende de 1ère classe, au vu de ce qui se passe en France et confirmé par les exemples étrangers, est insuffisamment dissuasive. Le cas est flagrant dans les villes où le coût horaire du stationnement est cher[3].

Dans ce dernier cas, l'effet sur la rotation des véhicules stationnés est des plus modéré, entrainant une occupation de la voirie qui ne favorise pas le report modal. Cela conduit, d'autre part, à un manque à gagner considérable pour l'État et les collectivités, en raison du très faible taux de recouvrement du paiement spontané de l'heure de stationnement et des amendes liés à ce non-paiement. Enfin, les collectivités ne connaissent pas précisément les chiffres liés au recouvrement des amendes.[4]

---

[1] Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Transport et de la mer, rapport de recherche : *Impact des politiques de stationnement sur la circulation et l'environnement*, Juin 2003, p.64

[2] « De nombreuses administrations et collectivités publiques (État et collectivités territoriales) concourent aux règles et à la mise en œuvre du stationnement payant. Cette situation, loin de permettre une compétence partagée, engendre au contraire dispersion, faiblesse de l'État et irresponsabilité. » (*Rapport de synthèse sur l'évolution du stationnement payant*, établi par Jacques Andrieu, Michel Mazard, Anne Bollet, Claude Hossard, Werner Gagneron, Frédéric Desportes, Gilles Clavreul, Daniel Fedou, Juin 2005, p.2.

[3] A titre d'exemple : 2,50 euros/heure à Neuilly-sur-Seine, 3,60 euros/heure à Paris en zone III, de 0,50 euros (20 minutes) à 2 euros (1h30) à Versailles.

[4] « L'efficacité des politiques de verbalisation sur le paiement du stationnement est faible, sans qu'on puisse la mesurer précisément : ainsi, les collectivités locales ignorent assez souvent le taux de paiement des redevances de stationnement qu'elles décident. Un taux de paiement spontané, de l'ordre de 35% en moyenne, a été établi par la mission pour 10 villes de province, ce taux étant significativement plus faible à Paris. Même si ces taux sont à prendre avec prudence, ils mettent en évidence à la fois la faible efficacité des politiques locales de stationnement mais aussi les marges de progrès qu'elles recèlent. » *Rapport de synthèse sur l'évolution du stationnement payant*, établi par Jacques Andrieu, Michel Mazard, Anne Bollet, Claude Hossard, Werner Gagneron, Frédéric Desportes, Gilles Clavreul, Daniel Fedou, Juin 2005, p.2

Le cadre juridique actuel pénalise donc ainsi doublement les collectivités. Elles ne peuvent pas mettre librement en œuvre une politique globale et cohérente de la mobilité adaptée aux spécificités de leur agglomération, ce qui nuit à l'aménagement urbain, et de plus elles perdent des recettes importantes[5].

En 2010, en raison du tassement observé par ailleurs de la circulation automobile en ville en 2009, le montant global de la dotation « amendes de police » réparti par le Comité des finances locales est uniformément en baisse de 15%, quelles que soient les politiques locales.

II - Le dispositif actuel est opaque et peu performant

Au début de la décennie précédente Christian PHILIP, Député du Rhône, avait remis un rapport au Premier Ministre en proposant déjà de dépénaliser les amendes de stationnement payant.

Les Ministres en charge des Transports, de l'Intérieur, des Finances et de la Justice, avaient alors demandé à leur Inspection Générale respective de conduire une mission conjointe (lettre de mission du 8 octobre 2004) sur le stationnement payant sur voirie, afin de rechercher les améliorations susceptible d'être apportées au système actuel.

L'état des lieux décrit par la mission, a « *mis en évidence d'importantes défaillances aux différentes étapes de la chaîne de traitement des procès verbaux, ainsi que dans de nombreux cas, l'absence d'intérêt pour une politique publique considérée comme de second ordre, sans doute parce que sa finalité n'est pas clairement perçue* ».

Les observations critiques émises à l'unisson des Inspections Générales de quatre ministères différents sont impressionnantes.

La mission estime « *inefficace, obsolète et peu transparente, la chaîne de traitement des amendes...* ».

La mission écrit que la situation actuelle « *loin de permettre une compétence partagée, engendre au contraire dispersion, faiblesse de l'Etat et irresponsabilité* ».
Elle constate également un « *taux de paiement spontané de l'ordre de 35 % en moyenne sur dix villes de province, ce taux étant significativement plus faible à Paris... Ces taux mettent en évidence, à la fois la faible efficacité des politiques locales de stationnement mais aussi, les marges de progrès qu'elles recèlent.* »

[5] En France, 6 automobilistes sur 10 ne respectent pas la réglementation du stationnement (source FNMS).

Les Inspections Générales critiquent également sévèrement « *la verbalisation qui est effectuée de manière obsolète, la chaîne de traitement des procès verbaux, qui est opaque, lente et souvent en marge du cadre légal.* » De plus, elles évoquent les pratiques très discutables de régulation auxquelles s'ajoutent « *la complexité du système et la multiplicité des acteurs administratifs... qui rendent la répression du stationnement payant largement opaque pour le citoyen. Il n'est donc pas surprenant que celui-ci ait pu acquérir la conviction que le système était arbitraire et inéquitable, conçu dans l'unique but de taxer l'automobiliste* ».

La mission rajoute qu'au-delà de son inefficacité le système « *met en évidence la dilution des responsabilités entre les administrations. Celles-ci ne disposent ni d'outil de suivi statistique, ni de service d'étude et ne manifestent guère d'intérêt pour une matière dont elles ignorent d'ailleurs les grands équilibres financiers* ».
Dans ces conditions, la mission se demande « *pourquoi l'Etat conserverait cette compétence... qu'il n'a pas considérée comme prioritaire jusqu'à maintenant ?* ».
Le rapport fait état également d'incertitudes juridiques et d'effets pervers engendrés par le mode de calcul des dotations et évoque même « *des pratiques peu transparentes* ».

La mission estime que « *l'insertion du stationnement payant dans une politique publique des déplacements urbains est un objectif prioritaire. Elle conditionne la maîtrise et le partage de la voirie et constitue un levier essentiel de l'aménagement urbain. La maîtrise par les élus de la chaîne de gestion et de contrôle du stationnement payant, notamment dans ses dimensions territoriales, tarifaires ou répressives, constituerait un des principaux outils de cette politique....* ».

La maîtrise de la chaîne de stationnement payant par les autorités locales permettrait à celles-ci de mener une réelle politique de tarification du stationnement et de mettre en cohérence le stationnement de surface et les parkings souterrains ou commerciaux.
Le rapport précise de la manière la plus claire que « *les responsables locaux, plus proches du terrain, sont sans doute mieux placés que l'Etat pour faire évoluer ces politiques et mettre en place des politiques de contrôle et de verbalisation mieux ciblées.*
En outre la responsabilité du stationnement payant au niveau de l'agglomération permettrait une politique plus globale de tarification et d'investissement en matière de stationnement ».

Les Inspecteurs Généraux après avoir évoqué favorablement, dans un souci d'efficacité, le transfert de la compétence de la sanction du stationnement payant aux élus territoriaux, évoquent un deuxième objectif à atteindre qui « *consisterait à exclure du champ de la répression pénale des manquements qui, par leur nature ne devraient pas en relever, conformément à la volonté, largement partagée, de*

recentrer le droit pénal sur les atteintes les plus graves portées à l'organisation sociale ».

Enfin, dès 2004, ils constatent qu'à l'étranger les sanctions aux manquements aux règles du stationnement payant sont contrairement à la France, déjà couramment dépénalisées et que d'autre part, le montant des amendes y est supérieur (24 euros en moyenne en Europe).

La mission, même si elle évoque les difficultés de mettre en place dans un délai très court cette dépénalisation-décentralisation, en raison notamment, pour reprendre son terme, d'un dossier « en friche », n'en estime pas moins que « *sur le fond, plusieurs raisons pourraient conduire l'Etat à se désengager de ce dossier...*
Les collectivités territoriales sont mieux placées que l'Etat pour conduire dans un Etat territorialisé, les évolutions nécessaires. Le recentrage de l'Etat sur ses fonctions essentielles, devrait le conduire à abandonner la compétence de stationnement payant ».

On le constate, les critiques émises ensemble par les quatre Inspections Générales sont on ne peut plus négatives à l'égard du système existant et invitent vivement l'Etat à faire évoluer le fonctionnement actuel en faveur des collectivités locales.

Quelques années plus tard, en 2009, dans un rapport public, la Cour des Comptes fait preuve à son tour, d'une grande sévérité sur le dispositif en vigueur en matière d'amendes forfaitaires. Elle ne traite pas spécialement de la dépénalisation, mais son analyse est également sans appel.

Elle confirme, elle aussi, l'obsolescence du système actuel et donc la nécessité impérative pour l'Etat d'opérer, sans plus tarder, une remise à plat complète qui facilitera d'ailleurs la mise en place de la dépénalisation-décentralisation du stationnement.

Il est pour le moins étonnant qu'au XXIe siècle, en 2011, la Cour puisse écrire « *Les carences des systèmes d'information ne permettent pas de disposer pour l'ensemble des services de statistiques précises sur le nombre ni sur le montant des amendes qu'elles soient forfaitaires ou forfaitaires majorées.* », sans compter que la Cour a découvert des écarts statistiques de l'ordre de 15 % qui ne sont pas sans poser problème.

Les magistrats écrivent notamment :

« *La croissance du nombre de contraventions des quatre premières classes en matière de circulation routière et de transports terrestres, leur importance budgétaire (près de 1 Md€ pour l'encaissement des seules amendes forfaitaires, 1,5 Md€ de recettes budgétaires toutes amendes et condamnations pécuniaires confondues) et surtout le volume de leur gestion (33 millions d'amendes forfaitaires émises et gérées en 2008, soit presque le double de celui des rôles d'impôt sur le*

revenu) ont conduit la Cour à contrôler pour la première fois un système complexe dont les incidences quotidiennes sont sensibles pour les Français, et dont les dysfonctionnements ont justifié de la part de certains de leurs élus des critiques et des inquiétudes concernant les libertés publiques.

« Pour faire face à une croissance considérable du nombre des amendes engorgeant les circuits et les procédures judiciaires, l'État a créé des procédures simplifiées sous forme d'amende forfaitaire remplaçant la comparution devant le juge du contrevenant. En apparence simple, ce système s'est accompagné d'une réglementation peu cohérente et qui est devenue incompréhensible pour le citoyen. Il a pour conséquence une absence de connaissance par l'État des données statistiques consolidées à partir des éléments fournis par les différents services verbalisateurs.

« Enfin, il occasionne des coûts de gestion très élevés pour un taux de recouvrement qui pourrait encore être amélioré.

« La situation de l'OMP est particulière sinon ambiguë. Ce n'est pas un magistrat. C'est en général un commissaire de police placé, pour ses activités autres que celles d'OMP, sous l'autorité du directeur départemental de la sécurité publique (DDSP) ou, à Paris, du préfet de police. Il est donc en relation avec les services verbalisateurs, dont il est souvent le supérieur hiérarchique. Mais, comme OMP, il agit au nom du ministère public. Mais c'est le ministère de l'intérieur qui fournit la quasi totalité des moyens nécessaires au fonctionnement des OMP, notamment les personnels des secrétariats des OMP ainsi que la conception et la maintenance des applications de traitement des procédures.

« Pour mieux illustrer cette complexité on peut prendre l'exemple d'un automobiliste résidant à Paris qui commettrait des infractions aux règles de stationnement ou de vitesse à Paris et dans une autre ville, au-delà de la petite couronne, et qui paierait uniquement par chèque.

1) Stationnement à Paris : le paiement doit être envoyé au centre d'encaissement des amendes de Rennes (CEA), la requête en exonération à l'OMP de Paris, l'amende forfaitaire majorée est notifiée par le trésorier amende de Paris.

2) Stationnement dans une autre ville : si l'amende a été établie par les services de la sécurité publique le paiement est envoyé au bureau des contraventions du service verbalisateur, la requête en exonération à l'OMP auprès du tribunal d'instance compétent, l'amende forfaitaire majorée notifiée par le trésorier amende compétent pour cette ville.

En revanche si l'amende a été établie par la gendarmerie, le paiement est envoyé au centre d'encaissement des amendes de Rennes (CEA), la requête en exonération à l'OMP auprès du tribunal d'instance compétent, l'amende forfaitaire majorée notifiée par le trésorier amende compétent pour cette ville.

« Les divers stades de la gestion des amendes sont traités avec des applications informatiques qui ne sont pas intégrées en réseau et ne communiquent pas automatiquement entre elles. Chaque service a déployé son propre système de gestion et d'information. Ceux des services verbalisateurs prennent en général en compte l'enregistrement des contraventions des quatre premières classes et le paiement des amendes forfaitaires. Les OMP disposent d'une application pour gérer les poursuites auxquelles elles donnent lieu en cas de non paiement (WinOMP). Enfin, le Trésor public exploite son propre système (AMD).

Il est impossible de déterminer directement combien d'amendes sont émises chaque année par l'ensemble des services de police. Les seules statistiques disponibles sur le plan national pour les amendes émises par l'ensemble des services verbalisateurs sont le fruit du recensement fait par la direction générale des collectivités locales (DGCL) nécessaire à la répartition du produit des amendes (cf. infra).

Les amendes forfaitaires qui résultent des infractions constatées par les gendarmes, 2,8 millions en 2007, sont connues grâce au système de gestion de la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) qui permet une centralisation des données. En outre, elles sont toutes à payer au même centre, le CEA de Rennes. La comparaison des données communiquées à la Cour par la DGGN avec celles issues du recensement réalisé par la DGCL ne révèle pas d'incohérence.

En revanche, la direction centrale de la sécurité publique (DCSP) n'a pu fournir des données consolidées au niveau national relatives aux amendes forfaitaires (AF) à cause des limites de son système d'information. Par ailleurs la DCSP ne reçoit pas d'informations pour ses services des départements de la « petite couronne » qui utilisent les moyens de la préfecture de police de Paris.

La direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (DCCRS) a fourni des données à partir de son système d'information. Le nombre d'amendes émises en 2007 s'élève à 375 600. L'activité contraventionnelle des CRS est toutefois un peu plus importante, puisqu'une partie des amendes qu'ils infligent est gérée par les services de la sécurité publique.

La préfecture de police de Paris est le service de l'État le plus important (hors contrôle-radar) pour le nombre d'amendes émises qui s'élève en 2007 à 6,4 millions en 2007. La comparaison du nombre d'amendes déclarées à la Cour par la préfecture de police de Paris avec celui recensé par la direction générale des collectivités locales (DGCL) à partir des données fournies par la même préfecture de police, montre des différences importantes notamment en 2005 et 2006 où les écarts sont respectivement de 15% et 12%. La préfecture de police de Paris justifie ces différences par le nombre de procès-verbaux annulés (cf. infra). Cela n'explique pas de façon satisfaisante les écarts statistiques constatés.

« Les carences des systèmes d'information ne permettent pas de disposer pour l'ensemble des services de statistiques précises sur le nombre ni sur le montant des amendes qu'elles soient forfaitaires ou forfaitaires majorées.
La DGFiP ne connaît ni le nombre ni le montant des amendes forfaitaires car les comptables publics ne comptabilisent que le produit des ventes de timbre amendes et l'encaissement des paiements des amendes forfaitaires.

Le nombre des amendes forfaitaires émises est connu de chaque service verbalisateur mais faute d'un système d'information adéquat, la consolidation de ces nombres nécessiterait un récolement auprès de près de 2 800 unités verbalisatrices.

Les OMP quant à eux ne connaissent que les amendes forfaitaires non payées et celles qui entraînent un retrait de points du permis de conduire.

C'est pourquoi, aucun contrôle ni rapprochement ne peut être effectué entre les contraventions qui ont été émises et celles qui ont été effectivement payées.

Les seules informations disponibles et centralisées concernent le recensement effectué annuellement par la DGCL et les AF du « contrôle radar ». Le rapprochement de ces deux sources d'information permet d'évaluer le nombre total d'amendes forfaitaires émises en 2007 à 33 millions d'unités. »

Ces critiques sans concession des plus hauts magistrats financiers de notre pays, après les critiques tout aussi sévères des Inspections Générales, confirment de la manière la plus claire, la nécessité de mettre en place, sans tarder, un nouveau système.

En définitive, les plus hautes et impartiales autorités de notre pays, au vu des très graves insuffisances du fonctionnement actuel proposent une vision complètement nouvelle qui tienne compte des réalités du terrain et de la politique de l'Etat de décentralisation qui a transféré de nombreuses compétences aux collectivités locales.

III - Des solutions pour remédier à cette situation

➢ **La France, mauvais élève européen**

Il apparaît possible de s'inspirer de ce qui se fait dans la quasi-totalité des pays européens, Espagne, Grande Bretagne, Belgique, Italie, Pays-Bas mais aussi les États-Unis, qui ont trouvé une solution à ce problème : il s'agit de la **dépénalisation des infractions au stationnement payant sur voirie.**

Le cas anglais amène deux remarques liminaires : si la méthode utilisée en Angleterre n'est pas exempte de critiques (réglementation trop floue et mal comprise par les usagers ; harmonisation incomplète du régime dépénalisé ; indicateurs de performances peu efficaces), le fond de la réforme engagée par ce pays n'est pas à remettre en cause. En effet, les infractions ont nettement diminué, et l'efficacité des contrôles est indéniable. [6]

En Espagne, à Madrid, aux dires de Mario-Angel ELIPE, sous-directeur général de la régulation de la mobilité pour la ville, la décentralisation-dépénalisation effectuée est un incontestable succès. La régulation du stationnement et de la mobilité urbaine est gérée administrativement, le droit pénal ne s'appliquant que pour les délits.

Dans ce système, le contrôle de la régulation est effectué par des agents assermentés de la mobilité, sous la responsabilité de la Direction générale de la régulation de la mobilité de la ville de Madrid. La gestion du stationnement a été déléguée par la ville à six entreprises privées.

La réussite de ce régime tient en partie au caractère particulièrement dissuasif des amendes : une amende de 90 euros est dressée en cas de non-paiement du ticket de stationnement. En cas de dépassement horaire, l'automobiliste doit payer 45 euros mais, celui-ci a la possibilité, en cas de dépassement de moins d'une heure, de régulariser sa situation en s'acquittant immédiatement à l'horodateur de 3 euros.

Cette organisation conduit à un contrôle efficace et un nombre d'amendes croissant. Enfin le taux de recouvrement des amendes atteint 70%, et la rotation des véhicules est bonne désormais.

---

[6] *Dépénaliser et décentraliser le stationnement pour confier le contrôle et la sanction des infractions aux collectivités locales : l'expérience britannique et ses enseignement pour la France*, Certu-Cete méditerranée, 2008.

En Belgique, la ville de Gand a mis en place une politique de stationnement au service de la mobilité également très efficace, grâce à une gestion intégrée du stationnement faisant appel à différents modes de gestion. Le Conseil communal adopte les règlements relatifs au stationnement, tandis que la régie du stationnement assure sa gestion et organise le contrôle sur voirie. La régie confie à une société privée le contrôle du stationnement dépénalisé. Les agents de police, quant à eux, contrôlent les autres stationnements.

➢ **Une solution simple et respectueuse de l'autonomie des collectivités locales**

Véritable acte de décentralisation, le stationnement, sorti de son carcan pénal, peut enfin s'organiser localement en tenant compte des spécificités des agglomérations (tarifs, durée..). Les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) réclament, à juste raison, la plénitude des compétences en matière de mobilité urbaine, et en particulier le contrôle des PDU, qu'elles sont chargées d'élaborer.
La cohérence du système voudrait qu'on institue, comme le souhaite vivement le GART, des autorités de la mobilité urbaine qui coordonnent l'ensemble des politiques liées au stationnement et à la circulation.
La situation actuelle nous apparait, en réalité, complètement dépassée. Elle ne correspond pas aux objectifs de transparence et d'efficacité qu'on est en droit d'attendre dans un domaine aussi sensible et crucial pour la gestion des villes.

➢ **Une solution conforme aux engagements successifs de l'exécutif**

La première proposition de loi sur la dépénalisation du stationnement a été présentée en 2004 par le député Christian Philip, président, à l'époque d'Avenir Transports.

Le dispositif était imparfait et a été retravaillé ensuite par des juristes, jusqu'à parvenir à une proposition d'amendement du sénateur-rapporteur Louis NEGRE dans le cadre de la loi Grenelle 2. Après une négociation avec le Cabinet, cet amendement a été retiré. En contrepartie le Ministre Dominique BUSSEREAU, s'est engagé en séance publique, à parvenir à un nouveau dispositif accepté par l'État. Le groupe de travail dont la présidence a été confiée au Sénateur NEGRE par le Ministre des Transports, a reçu pour mission d'analyser la situation existante et de proposer un dispositif législatif adéquat.

Cet objectif est d'autant plus souhaitable qu'il est conforme à la promesse faite par Nicolas SARKOZY[7], alors candidat à la Présidence de la République. Ce dernier interrogé à l'époque par le GART, avait pris un engagement ferme et écrit en faveur de la dépénalisation-décentralisation du stationnement.

➢ **Mise en œuvre effective du Grenelle de l'Environnement**

Conformément aux recommandations du Grenelle de l'Environnement (groupes de travail thématiques et conclusion générale), le stationnement a vocation à devenir **un service public local**, plus souple, plus adapté aux spécificités des agglomérations et plus ouvert à des solutions technologiques ou des gestions innovantes, le tout placé à la disposition du maire (ou du Président de la communauté), gestionnaire du domaine public local.

Il est nécessaire pour être efficace d'avoir une vision globale des différents paramètres qui concourent au bon fonctionnement de la Cité. Il apparaît comme indispensable et on ne peut plus cohérent, dès lors qu'il a été demandé aux élus dans le cadre de la décentralisation de gérer les transports collectifs, de gérer également le stationnement. Celui-ci est un paramètre tout aussi majeur et complémentaire de la mobilité urbaine.

La maîtrise coordonnée de ces deux données fondamentales a conduit à d'excellents résultats, comme on l'a constaté avec les exemples étrangers, nettement supérieurs au système français actuel.

Ce dispositif facultatif et expérimental que nous proposons se mettrait en place avec l'accord des collectivités volontaires et elles seules, les autres conservant le bénéfice du régime actuel.

Enfin, les recettes dégagées par ce nouveau dispositif seraient, au vu des difficultés budgétaires actuelles, très utiles pour **financer les indispensables investissements** liés à la mobilité.

---

[7] Nicolas Sarkozy, dans une lettre du 19 avril 2007, adressée au président du GART de l'époque, Michel Destot, indiquait souhaiter « *donner aux maires --ou aux présidents d'agglomérations- qui le demandent, l'instrument d'une politique volontariste des déplacements urbains : les pleines compétences sur le stationnement, ce qui suppose de dépénaliser les infractions de stationnement sur voirie. (...) Je souhaite que cette décentralisation se fasse à la carte pour que chaque collectivité soit libre de choisir : soit une nouvelle procédure décentralisée, soit la procédure administrée par l'État.* »

IV - Un dispositif législatif adapté

Nous proposons donc aujourd'hui un dispositif législatif abouti, dont la faisabilité juridique nous paraît solide (cf annexe 2).

Cette faisabilité est aussi concrète, avec la faculté, pour les collectivités locales, grâce à un système différencié et proposé d'ailleurs par Nicolas SARKOZY, de prendre soit la compétence de toute la chaîne de l'occupation de la voirie, soit de rester dans le système actuel.

Bien que la décentralisation doive s'appliquer sur l'ensemble du territoire national, nous avons examiné la possibilité de mettre donc en place un système différencié.

➢ **Le système différencié**

Dans le cadre des travaux du groupe de travail, les services de la Chancellerie ont, par une note remise aux participants et jointe en annexe 3 du présent rapport, permis deux avancées majeures :

- reconnaissance de la constitutionnalité et de la légalité d'un système différencié

- légalité d'un système dépénalisé, avec tarification différenciée selon les communes et les territoires.
  La Chancellerie a seulement émis une demande, pour éviter la remise en cause de la hiérarchie des peines en matière d'infractions routières, celle de limiter le tarif maximum possible à moins de 35€, montant de l'amende pénale majorée.

➢ **Existe-t-il des conséquences financières négatives pour l'État ou pour les collectivités ?**

La réponse est ici triplement négative, comme les représentants du MINEFI l'ont admis :

- S'agissant d'un service public local, le système dépénalisé sera soumis à la TVA, ce qui signifie que 20% des recettes seront immédiatement encaissées par l'État pour son compte ;
- Le système dépénalisé repose pour l'essentiel sur le caractère dissuasif du montant des amendes, ce qui entraînera un beaucoup plus grand nombre d'automobilistes à acquitter le stationnement payant, ce qui sera positif pour les collectivités locales (selon les Inspecteurs Généraux à Paris, le taux de paiement spontané des redevances payées aux horodateurs est inférieur à 10 % !) ;
- Dans un système gagnant-gagnant, les crédits à péréquer dans le cadre du « fonds amendes » du Comité des finances locales seront au moins égaux à ce qu'ils sont aujourd'hui, voire supérieurs.

➢ **La dépénalisation est-elle incompatible avec le traitement automatisé des PV, et avec la centralisation du traitement par l'État ?**

La dépénalisation ne concerne que les actuelles amendes pour stationnement autorisé mais non acquitté. Tout ce qui concerne le stationnement interdit, et les autres infractions routières (excès de vitesse, feux rouges...) reste du seul ressort de la justice (ministère public). L'impact de la réforme est donc relativement limité.

Par ailleurs, et dans l'attente d'une note du ministère de l'Intérieur, nous n'avons cependant pas trouvé, dans le cadre du groupe de travail avec les fonctionnaires de ce ministère, d'incompatibilités entre l'innovation introduite récemment par le PV électronique et la dépénalisation du stationnement.

En particulier :

- Le PVE est une technique électronique qui suppose une consultation du fichier des immatriculations, qui est sensible. Mais rien n'interdit que les communautés et grandes villes principalement intéressées par la dépénalisation aient accès, dans des conditions strictement définies, à ce fichier (agents assermentés), comme elles l'ont à un autre fichier tout aussi sensible, celui du Ministère de l'Education nationale...
- A défaut, et dans tous les cas, le traitement des titres de recettes (qui ne seraient plus des amendes) pourrait être réalisé, pour le compte des collectivités, par les services de l'État, comme ces derniers calculent et recouvrent, contre rétribution, les impôts directs locaux. Ainsi les services de l'État (Rennes...) contribueraient à la réforme, et pourraient y compris assurer les consultations du fichier central des immatriculations, les agents des collectivités locales utilisant le même matériel que les agents de l'État pour la transmission des plaques d'immatriculation...

Il est aujourd'hui acquis que le traitement automatisé des infractions au stationnement (PV électroniques) est un succès, puisque l'on passe de moins de 40% à plus de 50% d'amendes dressées effectivement acquittées. C'est positif, mais cela n'a rien à voir, si ce n'est à la marge, avec le fait que seules 20% des infractions au stationnement payant soient sanctionnées.

Au total, selon nous, la décentralisation du stationnement pourrait, sans difficulté particulière, aller de pair avec une généralisation par l'État comme par les collectivités territoriales, du PV électronique.

34

V - Propositions concrètes

1. Consultation du Comité des Finances Locales, sur le projet de dépénalisation et de décentralisation dont les caractéristiques principales seraient les suivantes :
    a. Transformation de l'amende forfaitaire en contribution forfaitaire dépénalisée et décentralisée au stationnement. Le montant pourrait être modulé par les agglomérations entre 8 et 35 € (environ 8 fois le taux horaire).
    b. Possibilité pour les communes de déléguer la gestion du stationnement de surface aux EPCI titulaires de la compétence transport. Les agents gestionnaires n'ont plus besoin d'être assermentés puisque la contribution est dépénalisée.
    c. Institution d'un monopole de traitement de la contribution forfaitaire décentralisée au stationnement par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions. L'Agence récupèrerait le produit de cette contribution et le redistribuerait aux collectivités territoriales après prélèvement d'un pourcentage couvrant les frais de recouvrement.
    d. Éventualité d'une phase expérimentale sur une ou deux régions puis extension à l'ensemble du territoire national.
2. Adoption du projet par amendement parlementaire ou par un projet de loi gouvernemental.

35

VI - Conclusion

Tous les experts, au plus haut niveau, s'accordent à dire que le système actuel n'est plus viable. Les politiques l'ont également dit, écrit et l'ont réclamé. L'actuel Président de la République s'est lui-même engagé par écrit à le transformer radicalement.

Le système actuel comporte, comme nous l'avons vu, de très nombreuses insuffisances et notamment son caractère peu dissuasif en raison du trop faible écart entre le coût du stationnement et le montant de l'amende. Cette distorsion engendre de véritables effets pervers : faible rotation des véhicules stationnés, occupation de la voirie qui ne favorise pas le report modal, manque à gagner considérable pour l'État et les collectivités locales, en raison du très faible taux de recouvrement des amendes, etc... Sans compter que de nouvelles recettes pourraient aider à financer les investissements indispensables liés à la mobilité.

L'obsolescence du système est telle que la décision récente d'augmenter les amendes pour stationnement impayé de 11 à 17 euros, au vu des exemples étrangers, apparaît insuffisamment incitative pour les grandes agglomérations mais excessive pour des villes de tailles moyennes ou petites. De même, l'arrivée du PV électronique ne peut changer en profondeur un fonctionnement notoirement archaïque.

Il faut incontestablement une autre vision pour une autre politique qui corresponde réellement à une véritable politique de dépénalisation et décentralisation du stationnement.

Il nous apparaît donc urgent que la France mette sa législation en la matière au niveau de celle des autres grands États Européens qui ont fait du stationnement dépénalisé et décentralisé un maillon fort et efficace de leur politique de mobilité durable urbaine.

Le dispositif proposé dans le présent rapport est abouti et sa faisabilité juridique nous paraît assurée.

Par ailleurs, il renforce et optimise le rôle de toutes les parties prenantes. Nous sommes donc en face d'une mesure juridiquement possible et fonctionnellement nécessaire, voire indispensable dans les agglomérations d'autant plus que les collectivités locales attendent pour la plupart cet outil juridique qui leur permettra de gérer beaucoup plus efficacement et durablement la mobilité dans leur ville.

* * *

UTP
Union des Transports Publics et ferroviaires

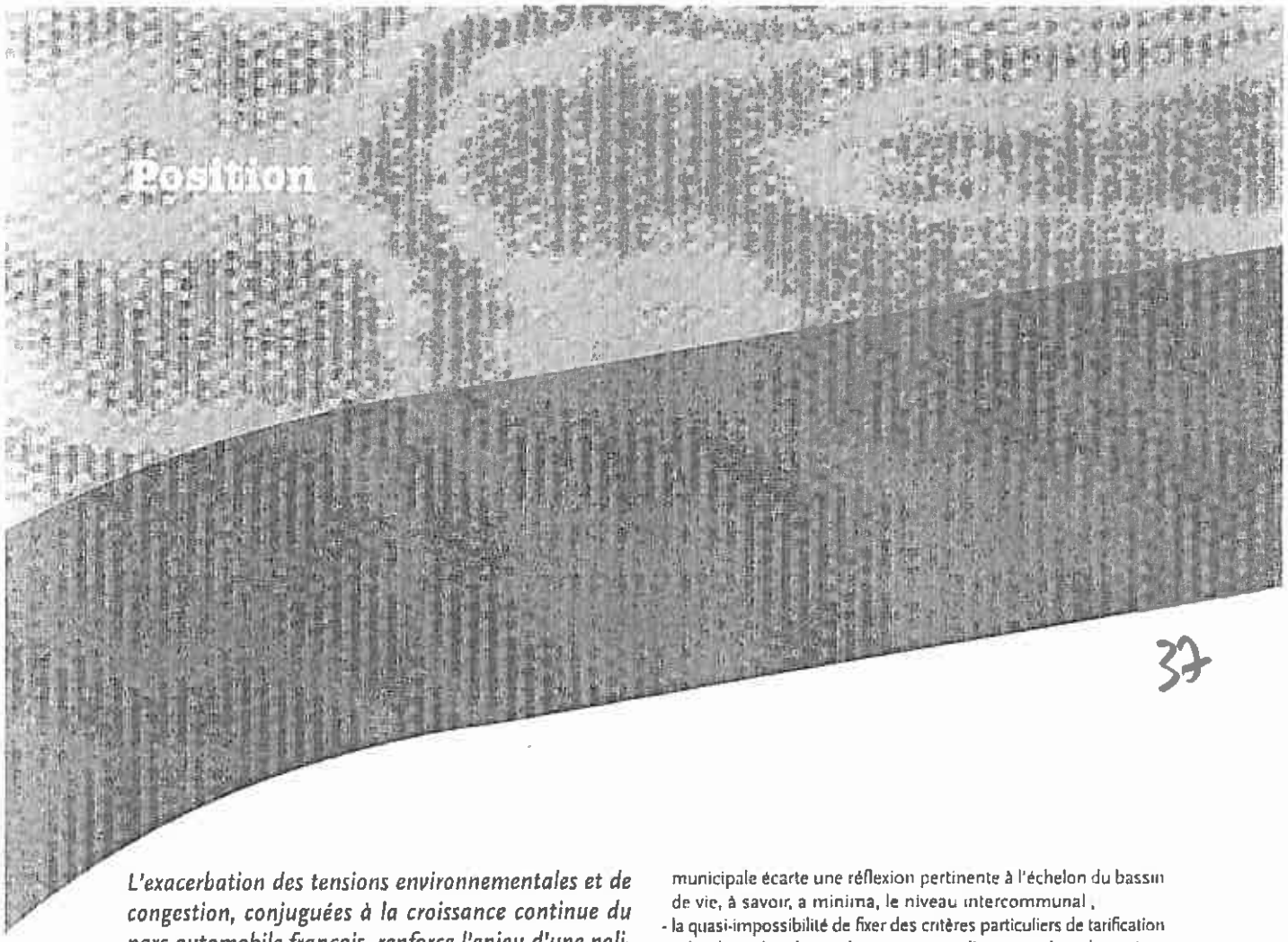
DOCUMENT n° 4

36

Position

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

Adoptée le 10 mai 2012



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.

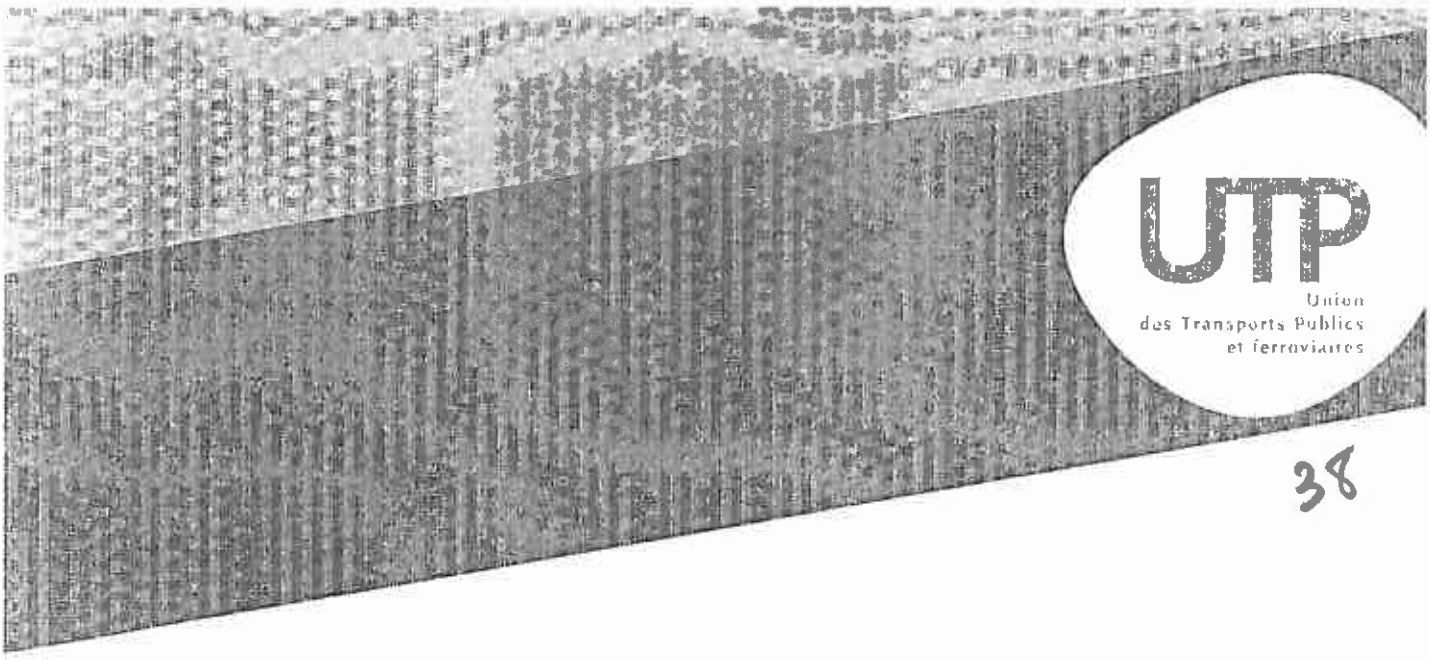
L'indispensable revision d'un cadre juridique archaïque

Le stationnement demeure à ce jour un domaine non délégable 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.



UTP
Union des Transports Publics et ferroviaires

38

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 dépénalisation 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 dépénalisation et de la décentralisation d'un système jugé « non viable ». Trois préconisations sont formulées :
- la transformation de l'amende forfaitaire en contribution forfaitaire dépénalisée 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.