

Publié le 18 janvier 2018

« Pour avoir la main sur leur politique de mobilité, les élus doivent l'avoir aussi sur le stationnement. »

Créé en 1980, le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) s'attache à développer des politiques publiques de transport alternatives à l'usage individuel de la voiture. L'association et ses 250 collectivités membres ont beaucoup œuvré en faveur de la réforme du stationnement sur voirie. Le président de la commission stationnement, Jean-Jacques Bernard*, s'en explique.



Depuis le 1^{er} janvier 2018, l'amende forfaitaire de première classe appliquée au non-paiement du stationnement sur voirie est remplacée par un forfait de post-stationnement (FPS) librement fixé par les communes et/ou intercommunalités. Pour qui cette réforme est-elle la plus importante : les automobilistes, les piétons ou les élus ?

Cette réforme constitue une avancée majeure pour tous : les automobilistes ne chercheront plus une place durant des heures grâce à une meilleure rotation des véhicules, les commerçants, par cette même rotation, accueilleront une clientèle potentiellement 3 fois plus nombreuse et l'ensemble des habitants (piétons, cyclistes...) bénéficieront d'une grande partie de l'espace public et d'une meilleure qualité de l'air. En clair, cette démarche **rééquilibre les usages urbains** et **remodèle l'offre de transports alternatifs**. Pour avoir la main sur l'ensemble de leur politique de mobilité, il est essentiel que les élus l'aient aussi sur le stationnement.

Justement, certains élus sont accusés d'avoir cette main un peu lourde, avec des FPS jusqu'à 250 % plus élevés qu'hier. La réforme ne risque-t-elle pas d'être utilisée pour regonfler

des finances locales en berne, au détriment de l'égalité de traitement des automobilistes ?

C'était hier que l'équité était mise à mal avec une amende identique, quel que soit le tarif horaire de stationnement ! A contrario, la réforme assure aujourd'hui une meilleure adaptation des montants à la quantité de places disponibles, la pression n'étant évidemment pas du tout la même au sein des 800 villes au stationnement payant. Le FPS entre en cohérence avec le tarif de stationnement et d'ailleurs, **les trois quarts des communes ne dépassent pas 25 euros**. Enfin, il ne faut pas oublier que cette réforme dynamise l'optimisation du stationnement de longue durée en ouvrage.

Quels changements cette réforme implique-t-elle pour les collectivités et comment les Epl peuvent-elles les accompagner ?

La réforme a des implications techniques (horodateurs...) et humaines (contrôle, gestion du contentieux...) que les collectivités souhaitent pouvoir organiser au plus près de leurs orientations et moyens. Nous observons donc des choix très différents selon les lieux, sans rapport d'ailleurs avec leur dimension. Certains vont traiter la dépénalisation en régie, en faisant même une opportunité pour les reconversions, d'autres en confier tout ou partie en externe. Dans ce dernier cadre, **les Epl sont évidemment un partenaire des plus experts**, surtout lorsqu'elles existent déjà localement, dédiées à la gestion du stationnement.

* *Vice-président en charge des transports et des déplacements à Rennes Métropole*