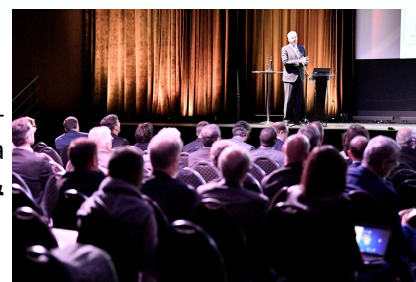


« DES IDÉES QUI FUSENT, DES DÉBATS QUI INFUSENT »

« *Les nouvelles opportunités autour du stationnement* »

Une révolution silencieuse : la réforme du stationnement

- Il a d'abord été rappelé les contours de la future réforme du stationnement, et, dans une certaine mesure, son urgence. En effet, comme l'a rappelé **Sabine Dubedat, responsable juridique appels d'offres France & régulation**, nous sommes à J-277 de la mise en application de la réforme.
- **Nicolas Bertin, directeur du développement Transdev stationnement/Urbis Park Services** précise ce qui va changer au 1^{er} janvier 2018 :
 - L'amende pénale d'un montant de 17€ disparaîtra au profit d'une redevance d'utilisation du domaine public (Forfait Post Stationnement ou FPS) dont les collectivités devront définir le montant.
 - Les collectivités pourront confier le contrôle du stationnement sur voirie à des opérateurs privés. Transdev Stationnement est lauréat du 1^{er} contrat conclu en la matière à Suresnes.
 - Les collectivités devront assurer le traitement des contestations (RAPO) des usagers et pourront également en déléguer la gestion.
- Au-delà de cette mise en œuvre, dont les contours sont pour certains mal connus, se pose assez rapidement la question des leviers d'actions que la réforme va permettre d'activer.



Une réforme coûteuse ou une mine d'opportunités ?

Guy Le Bras, directeur général du GART revient sur la philosophie de cette loi.

- Pourquoi cette loi ? D'abord, car les autres pays autour de nous montrent l'exemple. Une étude européenne souligne que partout, cette réforme a été couronnée de succès. Aujourd'hui, le paiement de première intention à l'horodateur est de 35%. Au plan européen, tous les pays qui ont décentralisé avaient des paiements autour de ce taux. Ce taux est passé à 70%, voire plus de 80%.
- Il prévoit qu'on peut anticiper un doublement de la recette stationnement dans le pays. C'est un point que les techniciens ne voient pas, car ils envisagent plus l'augmentation des coûts.
- Il rappelle également que le compte d'affectation spéciale est aujourd'hui de 1 milliard d'euros. Dans le nouveau système, ce compte n'existe plus, les collectivités récupèrent la totalité et l'État se rémunère de manière forfaitaire.
- L'impact sur l'usager est limité, puisque, pour ceux qui payent en première intention, rien ne change.

« Les commerçants en sont restés à ce vieux slogan des années 50, « No parking, no business ». Or la réforme va permettre d'avoir plus de places de libres, éventuellement devant chez les commerçants. »

Guy Le Bras, directeur général du GART

Stationnement et centre-ville, une pédagogie à créer

Olivier Razemon, journaliste indépendant, rapporte que, de son expérience, le grand public ne comprend pas pourquoi on fait payer le stationnement qui était gratuit :

- La simple pédagogie de base, dire que si il n'y a pas de places, c'est parce qu'elles sont toutes prises, c'est déjà une révolution.



- Il explique aussi qu'on a fait la ville en dehors de la ville : la consommation croît de 1% par an et les surfaces commerciales de 3% par an.
- Pour redynamiser les centres villes, il faut faire du stationnement un outil de régulation, par exemple avec des parkings réservés à la clientèle pour la durée des achats.
- Cyclistes et piétons consomment davantage en ville que les automobilistes.

« On peut passer sa vie dans une ville de 40 000 habitants sans jamais prendre les transports en commun. »

Olivier Razemon, journaliste indépendant

Pierre Creuzet, directeur fondateur de l'Association Centre-Ville en Mouvement rappelle aussi que le souhait de piétonisation se fait d'abord sans l'aval des commerçants qui, ensuite, ne veulent plus revenir en arrière.

De manière concrète, **Yann Mongaburu, président du SMTC de l'agglomération grenobloise**, explique qu'au niveau de son agglomération, l'objectif est d'avoir en 2030 50% de l'espace consacré à la voiture (contre 80% aujourd'hui) et 50% dédié à « l'intensité sociale ». Mais il rappelle aussi que la ville sans voiture est un fantasme.

Christine Giraudon Directrice communication Lyon Parc Auto développe plusieurs points essentiels relatifs au stationnement :

- Dans les centres villes, 50% des voitures ne sont pas utilisées. Cela doit interpeller, notamment sur le coût de possession de la voiture.
- Ce qui fait l'attractivité du commerce en centre-ville c'est surtout l'offre commerciale. Les gens ne consomment pas du stationnement, ils consomment l'abandon de leur voiture. Le stationnement ne fait pas l'attractivité du centre-ville, il y contribue.
- Les visiteurs représentent 45% des usagers, mais ne consomment que 20% des places.
- Il ne faut pas avoir honte de communiquer sur le stationnement, il est nécessaire au contraire de faire preuve de beaucoup de pédagogie.

« L'horodateur va avoir le même cycle de vie que la cabine téléphonique. Dans 10 ans, il n'y en aura plus. »

Robert Giliotti, Directeur du stationnement, TAM

Investir la réforme territoriale : un nouveau « terrain de jeu » pour les collectivités

Luc Houllébreque, chargé des relations institutionnelles pour Transdev, et **Marie-Emmanuelle Huillo, Directrice de la coordination commerciale Transdev**, reviennent sur le transfert des compétences transport entre Départements et Régions :

- À ce jour, les Régions ont repris la compétence de 73 Départements et ont délégué la compétence à 13 d'entre eux.
- D'après une enquête auprès des Régions, 6 sur 10 prévoient de réaliser des expérimentations en matière d'ouverture à la concurrence ferroviaire quand cela sera possible.
- Cette ouverture à la concurrence est prévue pour décembre 2019, mais avec un régime d'exception (attribution directe sans justifications) qui court jusqu'en 2023.
- En Allemagne, le coût train/kilomètre est de 15€, contre 22€ en France, avec un niveau de qualité supérieur.

Raphaëlle Simeoni, directrice générale adjointe des services régionaux PACA chargée de la mobilité et des grands équipements détaille les impacts sur la Région PACA.

- Le transfert de la compétence transport amène la reprise de 75 agents, c'est à dire un doublement des effectifs mobilités dans la Région. C'est aussi 650 lignes scolaires, 32 lignes régulières, 55 000 enfants, 200 conventions d'AO2 à reprendre et 150 millions d'euros de marchés en termes de dépenses publiques à reprendre également. La priorité est la continuité du service.
- Il y a le souci d'une meilleure coordination entre le train et le car, des enjeux d'harmonisation, de gain d'efficience et qualité de service. Globalement, une meilleure coordination des offres, une opportunité pour avoir une vraie politique transports avec le traitement de l'intermodalité.
- Une collectivité qui repense son positionnement par rapport au citoyen et entame une phase importante de concertation.
- Les transports sont le premier budget des Régions, mais les Régions sont les seules à ne pas toucher de versement transport, ce qui pose des questions.
- L'enjeu du train est essentiel en PACA, car le coût train/kilomètre est plus élevé que la moyenne nationale avec pourtant 25% de trains en retard ou annulés.

« On a un écart d'estimation du coût ferroviaire de l'ordre de 40 millions d'euros avec la SNCF. »

Raphaëlle Simeoni, directrice générale des services régionaux PACA chargée des transports



Merci à tous les intervenants :

Nicolas Bertin

Pascal Bolo

Amaury Charreton

Yannick Chenevard

Pierre Creuzet

Sabine Dubedat

Richard Dujardin

Thierry Durand

Robert Giliotti

Christine Giraudon

Xavier Heulin

Luc Houllébrequé

Marie-Emmanuelle Huillo

Claude Jamati

Guy Le Bras

Jacques Lowinsky

Yann Mongaburu

Olivier Razemon

Raphaëlle Simeoni

Prochain rendez-vous les 18 & 19 mai à Versailles :

« La mobilité en Ile-de-France : regards croisés et défis à partager »