

**Décembre 2017**

**LA RÉFORME DU  
STATIONNEMENT DE 2018:  
DÉPÉNALISATION,  
DÉCENTRALISATION... ET  
FACTURATION !**

## SOMMAIRE :

### INTRODUCTION

<b>I. LA RÉFORME DU STATIONNEMENT : UN JACKPOT POUR LES COLLECTIVITÉS LOCALES SUR LE DOS DES CONDUCTEURS .....</b>	<b>4</b>
<b>A. LE FORFAIT POST-STATIONNEMENT, UNE HAUSSE DES AMENDES SANS PRÉCÉDENT .....</b>	<b>4</b>
<b>B. L'ARMÉE GRANDISSANTE DE LA RÉPRESSION DU STATIONNEMENT .....</b>	<b>6</b>
<b>II. UNE RÉFORME AU COÛT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL LOURD .....</b>	<b>8</b>
<b>A. LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT, NOUVEL OUTIL POUR CHASSER LES CONDUCTEURS DES VILLES .....</b>	<b>8</b>
<b>B. LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT, UN IMPACT DIRECT SUR L'ATTRACTIVITÉ DES CENTRES-VILLES .....</b>	<b>10</b>

### CONCLUSION

# INTRODUCTION

Le 1<sup>er</sup> janvier 2018, une nouvelle réforme du stationnement entre en vigueur, entraînant sa décentralisation, sa privatisation et sa dépénalisation. Ces nombreux changements qui vont permettre de renforcer le pouvoir des collectivités locales dans le contrôle et la sanction des usagers de la route auront une conséquence immédiate : une explosion du nombre d'amendes liées au stationnement.

Avec la décentralisation du stationnement, les collectivités locales vont désormais pouvoir fixer librement les tarifs des amendes sur tout le territoire de leurs communes. Fini le PV à 17 euros, l'augmentation va même atteindre jusqu'à 252 % dans certaines des 800 villes pratiquant le stationnement payant. En quête de ressources supplémentaires et face à la baisse de la dotation financière de l'Etat, certaines communes endettées verront donc dans ces amendes l'occasion inespérée de boucler leur budget, faisant du portefeuille des conducteurs la variable d'ajustement de leur politique budgétaire.

Cette réforme s'accompagne également d'une privatisation de la gestion du stationnement payant. Des entreprises privées pourront désormais surveiller et sanctionner l'insuffisance ou l'absence de paiement du stationnement. Outre les agents à pied, publics et privés, la nouvelle approche du stationnement se traduit par l'industrialisation des moyens de contrôle, notamment via des véhicules munis de lecteurs automatiques de plaques d'immatriculation. La moindre minute de retard pour nourrir l'horodateur entraînera une ponction financière.

Troisième volet de cette réforme, la transformation de l'amende pénale en forfait post stationnement (FPS) ce qui va avoir pour conséquence de rendre encore plus complexe la contestation et le recours des usagers de la route !

A elle seule, la politique du stationnement résume parfaitement la politique de sécurité routière : plus de contrôle, plus de recettes et toujours moins de place pour les recours des usagers de la route, condamnés d'avance.

Outre l'intensification de la chasse au conducteur, cette mesure aura un impact direct sur la désertification des centres-villes. Les conducteurs effectuent leurs achats là où ils peuvent se garer, c'est-à-dire dans les commerces qui sont situés en périphérie.

Si l'appât financier pour les collectivités reste le plus fort, de nombreux exemples à l'étranger comme en France montrent pourtant que redynamiser les centres villes via une politique de stationnement attractive et non démagogique a un impact extrêmement positif.

# I. LA RÉFORME DU STATIONNEMENT : UN JACKPOT POUR LES COLLECTIVITÉS LOCALES SUR LE DOS DES CONDUCTEURS

## A. LE FORFAIT POST-STATIONNEMENT, UNE HAUSSE DES AMENDES SANS PRÉCÉDENT

Le 1<sup>er</sup> janvier 2018, l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement, adoptée en 2014 dans le cadre de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), va permettre aux municipalités de fixer librement les tarifs de stationnement mais également le montant des amendes. Chaque ville pourra désormais fixer le tarif qu'elle souhaite. Alors que depuis 2011, la dotation globale de fonctionnement, accordée par l'Etat aux collectivités locales pour leur fonctionnement, baisse drastiquement, les usagers de la route vont servir de variable d'ajustement au budget des collectivités !

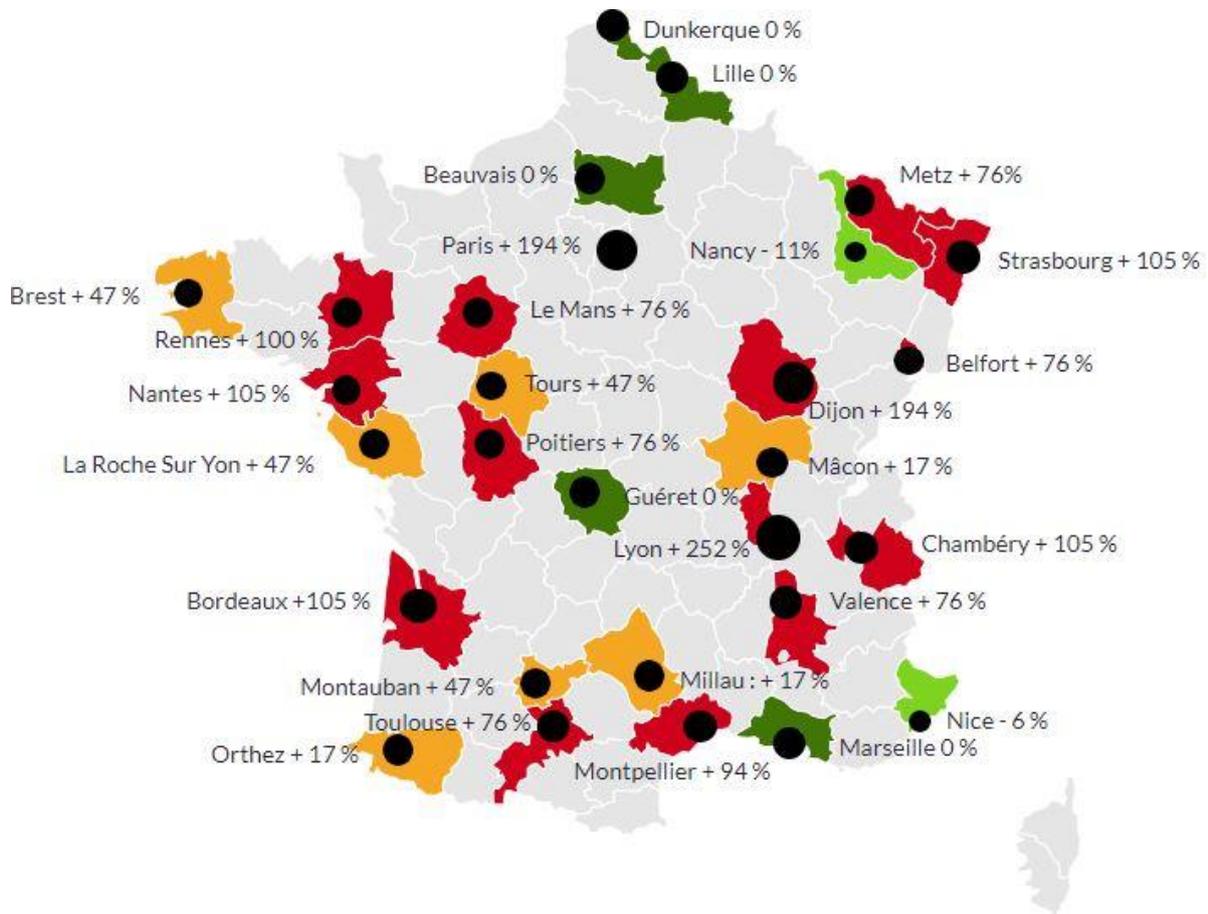
La loi MAPTAM qui dépénalise le stationnement va remplacer le droit de stationnement actuel par une redevance d'occupation du domaine public. Si cette loi va permettre d'augmenter les tarifs du quotidien, c'est surtout le changement lié à la contravention qui révolutionne les politiques des villes. L'amende pénale est désormais transformée en forfait post-stationnement (FPS).

Les usagers de la route devront donc payer, soit leur stationnement pour une durée correspondant à leur besoin, soit en cas d'absence de paiement initial, un tarif correspondant au coût de la durée maximale de stationnement autorisé : c'est le forfait post-stationnement.

Bien évidemment, sur les 800 villes appliquant le stationnement payant et qui donc sont concernées par cette mesure, un grand nombre d'entre elles vont augmenter d'une part leurs tarifs (recettes liées au paiement immédiat via les horodateurs ou le paiement par mobile) mais également le montant de leurs amendes, le fameux forfait post stationnement.

Et peu importe si le conducteur a dépassé de deux minutes la validité de son ticket : l'amende ne sera plus de 17 euros ! Comme l'illustre la carte ci-dessous, elle pourra monter jusqu'à 50 euros dans certains arrondissements parisiens, et même 60 euros à Lyon, soit une augmentation de 252 %.

## Évolution des tarifs des amendes de stationnement à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018



*Sources : Villes ayant déjà communiqué les montants des futures amendes*

L'entrée en vigueur de cette réforme introduit une nouvelle ressource garantie pour les collectivités locales. En effet, la répartition des recettes, effectuée par le Comité des finances locales, sera désormais proportionnelle au nombre de contraventions dressées l'année précédente, dans la commune concernée. Plus les communes auront besoin de financement, plus il suffira de contrôler et sanctionner les usagers de la route. Quand on sait, par exemple, qu'à Marseille, la généralisation de la vidéosurveillance pour contrôler le stationnement est désormais appliquée, mais surtout que les créneaux horaires d'enlèvement des véhicules ont été élargis durant la nuit, les conducteurs devront bientôt même payer la nuit pour avoir le droit de stationner leurs véhicules !

Et pour les communes qui ne sont pas en réussite dans cette course au chiffre, l'Etat pense à tout : l'article 63 de la loi MAPTAM prévoit qu'en cas de diminution des recettes, la loi de finances viendra compenser le manque à gagner.

En France, le montant des PV pour défaut de paiement du stationnement représente déjà 500 millions d'euros. Cette somme pourrait doubler dès 2018.

Par ailleurs, cette réforme aura d'autres conséquences sur le portefeuille des conducteurs. Les tarifs de stationnement vont bien évidemment continuer d'augmenter. La dernière enquête réalisée entre 2008 et 2014 auprès de 60 villes françaises<sup>1</sup> montrait que deux tiers des municipalités avaient déjà revu leurs tarifs à la hausse avec une augmentation record de 67 % au Mans.

Autre impact bien visible de cette réforme pour le portefeuille des conducteurs, à Lyon, si le PV de stationnement passe de 17 à 60 euros, selon les zones, dans le même temps la vignette concernant les résidents, qui était gratuite, coûtera désormais 40 euros annuels pour une voiture, et même 60 euros pour une seconde voiture. Ni les conducteurs locaux ni ceux de passage ne gagneront donc à cette réforme. En revanche, la ville y gagnera clairement : au vu des recettes attendues, elle va recruter sans problème 30 agents de contrôle. En effet, la vérification du stationnement rapportera davantage.

## B. L'ARMÉE GRANDISSANTE DE LA RÉPRESSION DU STATIONNEMENT

Le désengagement de l'Etat dans la mise en œuvre de la politique du stationnement s'accompagnera d'une liberté absolue des collectivités locales dans le choix des modes de gestion (délégation de service public, marchés publics...) dans l'organisation du stationnement. De plus, les collectivités pourront décider librement des modes de répression qui leur plairont, ceux-ci pouvant se cumuler.

Les traditionnels horodateurs et parcmètres seront évidemment maintenus. Ces pointeuses dont l'unique but est de contrôler la présence de conducteurs seront malheureusement accompagnées d'autres dispositifs.

Ainsi, la mise en place de caméras par les collectivités aura, pour celles qui ne les ont pas encore installées, vocation à inspecter l'installation des conducteurs sur les places de parking. Et dès la moindre seconde de dépassement de la validité du ticket, la sanction tombera !

À l'heure où les outils connectés ne cessent de se développer, la géolocalisation via l'installation de différentes applications sur les téléphones portables réprimera davantage l'utilisateur pour un rendement financier plus efficace. Par exemple, à Deauville, au lieu de nourrir l'horodateur, on peut payer ou prolonger son stationnement *via* une application de téléphone portable : pour que cela fonctionne, il faut renseigner son adresse mail, son numéro de plaque d'immatriculation et un moyen de paiement. L'application sait où votre véhicule se trouve et combien coûte le stationnement à cet endroit. Et l'agent de surveillance, en rentrant le numéro de votre plaque dans un appareil, sait si vous avez payé ou pas.

En outre, le système « LAPI » (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation) pourra flasher jusqu'à 1500 véhicules par heure là où les pervenches pouvaient contrôler 150 véhicules par heure. Ces véhicules banalisés sont capables de scanner en roulant les plaques d'immatriculations des véhicules en stationnement. Reliée à l'horodateur connecté au système, la voiture détecte

---

<sup>1</sup> <https://news.autoplus.fr/Prix-Stationnement-Municipales-2014-PV-Enquete-exclusive-Auto-Plus-1481054.html>

immédiatement l'utilisateur dont le ticket de stationnement est écopé ne serait-ce que de deux minutes. Plus aucune chance d'échapper à la sanction : verbalisation assurée !

Par exemple, à Aubervilliers, en trois mois, le LAPI a permis de dresser 13 800 amendes de stationnement d'une valeur unitaire de 35 à 135 euros, ce qui pourrait représenter une recette de 480 000 euros. De même à Saint-Denis (93), en un an, les deux véhicules LAPI déjà en place ont permis de multiplier le nombre de PV par cinq, pour atteindre environ 500 PV par jour !

Outre l'explosion du nombre d'amendes avec la lecture automatique des plaques, les conducteurs pourront désormais être tracés dans tous leurs déplacements. Plus aucune liberté de mouvement puisque, pour vous garer, vous devrez vous signaler. Un moyen de plus pour contrôler les conducteurs et les restreindre dans leurs déplacements.

Au-delà des moyens technologiques, les collectivités ne manquent jamais d'imagination dans la création de fonctions de personnels répressifs. Agents de surveillance de la voirie publique (ASVP), forces de police, agents de contrôle du stationnement... Plusieurs appellations pour un seul objectif : brider le stationnement des conducteurs pour davantage les racketter. Une personne décidant de se garer sera certaine que la collectivité la surveille.

Avec le recours aux sociétés privées, cette surveillance va en outre s'intensifier.

À Paris, les autorités espèrent de cette réforme 300 millions d'euros de recettes supplémentaires. Pour atteindre cet objectif, la capitale donnera 8 millions d'euros par an à deux prestataires : Indigo et Urbis Park. Avec ces moyens, ces deux sociétés se partageront les arrondissements à quadriller.

En plus de cette rémunération fixe, ces deux entreprises obtiendront une rémunération variable qui sera liée au résultat. Concrètement, leurs revenus complémentaires seront fonction du taux de respect du stationnement payant. C'est ce qui explique l'industrialisation du PV qui va se mettre en place dans de nombreuses villes. En effet, quand l'objectif était simplement de lutter, par exemple, contre la monopolisation de certaines places de stationnement par de mauvais payeurs, les agents municipaux convenaient parfaitement à cette tâche. Mais désormais, ce sont des sociétés privées à qui la collectivité peut fixer un objectif financier. Or ces entreprises ont la volonté légitime de perdurer, d'être profitables et de se développer.

Avec un gâteau de 145 000 places à contrôler, nul doute que les deux sociétés délégataires atteindront leurs objectifs !

En effet, certaines sociétés indiquent clairement que leurs employés auront des objectifs contractuels quotidiens à atteindre. Certains chefs d'équipe y seront d'ailleurs encouragés par une prime mensuelle sur objectifs de 250 euros<sup>2</sup>. Voilà une intéressante précision, à l'heure où les principales villes concernées affirment qu'il ne s'agit pas d'une course au chiffre.

Enfin, en dépit d'une modification de la politique de stationnement, les contraventions relatives aux stationnements gênants, très gênants, dangereux ou abusifs restent identiques. Le système actuel relatif à ces infractions pénales continuera donc de s'appliquer.

---

<sup>2</sup> François Tarrain, *Auto Plus*, N° 1523, article « Nouveaux agents de contrôle du stationnement », 10/11/2017, pages 2-3.

## II. UNE RÉFORME AU COÛT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL LOURD

### A. LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT, NOUVEL OUTIL POUR CHASSER LES CONDUCTEURS DES VILLES

De nombreuses villes françaises, à l'instar de la capitale de l'Hexagone, développent de plus en plus de politiques à l'encontre des voitures et des conducteurs. La réforme du stationnement va donc permettre, d'une part, d'augmenter les recettes des municipalités et, d'autre part, de restreindre les accès aux conducteurs. En effet, ce nouveau système ne vise qu'une chose : taxer encore un peu plus les conducteurs, et au final, les chasser définitivement des villes, en leur rendant la vie impossible !

Dissuader par tous les moyens les conducteurs de prendre leur voiture pour préférer les transports en commun relève du déni de réalité : dans les villes moyennes, près de deux déplacements sur trois sont réalisés en voiture. De plus, selon un sondage Ipsos réalisé en juillet 2017, 97 % des périurbains utilisent leur voiture régulièrement pour des raisons quotidiennes incontournables : aller au travail, faire les courses et déposer les enfants à l'école. Selon cette étude, si la voiture reste autant utilisée c'est principalement à cause de la faiblesse du maillage du réseau de transport mais également car les autres modes de transports ne sont pas du tout adaptés à de longues distances. N'en déplaise aux élus qui veulent supprimer la voiture, les conducteurs utilisent leurs véhicules par besoin et par nécessité pour se déplacer au quotidien.

De plus, la focalisation sur le paiement a des conséquences dans la vie quotidienne des gens. Prenons le cas d'un médecin qui rend visite à un patient. Auparavant, la présence d'un caducée sur un véhicule allait souvent de pair avec une certaine tolérance sur le paiement du stationnement par le conducteur. Or désormais, de plus en plus de villes verbalisent systématiquement les médecins. La seule alternative proposée à ces derniers serait de payer un abonnement annuel, parfois très coûteux. Or avec le développement de la médecine ambulatoire, les patients seront de plus en plus chez eux plutôt qu'à l'hôpital. Ceci suppose de ne pas décourager le médecin de venir chez ses patients. Or les patients ne tombent pas malades uniquement pendant les horaires de fonctionnement des transports en commun. De même, ils ne résident pas forcément sur le parcours d'une ligne d'autobus. Donc, pour enchaîner les visites, un professionnel de santé a besoin d'une voiture. C'est la raison pour laquelle des syndicats de médecins, d'infirmiers et de sages-femmes s'émeuvent de cette nouvelle approche, strictement financière, du stationnement.

Au-delà de ces aspects corporatistes, les politiques anti-voitures ont des conséquences pour toute la société, et notamment pour les plus fragiles de ses membres. Le *think tank* européen *Pour la Solidarité* déclare ainsi : « La mobilité conditionne [...] fortement l'accès aux ressources de la vie en société, qu'il s'agisse de la formation et du travail ou encore des loisirs et de la sociabilité. [...] Posséder une voiture [...] est une condition explicite, voire implicite, à l'embauche pour nombre de professions comme le bâtiment, le travail en horaires décalés, les tournées de maintenance, les

services à domicile, le porte-à-porte ou encore la vente ambulante. »<sup>3</sup> Les villes qui voient en la réforme du stationnement de 2018 une simple occasion d'accroître leurs ressources alourdissent, de fait, le coût quotidien de la possession d'un véhicule. Ce contexte peut concourir à l'exclusion géographique et sociale des populations les plus pauvres et les plus éloignées des centres-villes.

Par ailleurs, dans leur volonté de restreindre drastiquement la place des voitures en ville, les collectivités réduisent le nombre de places de stationnement. Selon une étude du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme, et les constructions publiques) de 2014, 40 % des grandes villes de l'hexagone ont supprimé des places de stationnement sur leur voirie entre 2009 et 2014. Dans la capitale, cette diminution a atteint plus de 15 % en 10 ans, entre 2001 et 2011.

Or cette diminution entraîne des conséquences néfastes puisqu'une partie des conducteurs tournent dans la circulation à la recherche d'un emplacement pour se garer. Pour preuve, en moyenne 30 % des véhicules en circulation en ville à un instant T cherchent une place de stationnement. L'évaluation de cette nuisance au niveau national est de l'ordre de 600 millions d'euros pour près de 70 millions d'heures perdues chaque année.

Si l'impact économique est lourd, il l'est aussi d'un point de vue environnemental, puisque les véhicules qui tournent à la recherche d'une place continuent de rouler et d'émettre des polluants. Faciliter le stationnement en multipliant les emplacements de parking serait donc une solution pragmatique pour réduire l'empreinte écologique des véhicules. Au regard du choix des élus autophobes, on ne peut que craindre une décision qui ait un impact négatif sur la pollution de l'air.

De plus, si les édiles locaux insistent sur la pollution émise par le trafic automobile pour justifier leur politique, ils omettent volontairement de préciser que, d'une part, l'activité industrielle, le chauffage domestique ou encore l'agriculture sont des secteurs fortement émetteurs de polluants ; et d'autre part, que la concentration en particules fines dans les tunnels du métro et du RER est beaucoup plus importante qu'à l'extérieur.

Enfin, la réforme du stationnement, si elle impacte directement le portefeuille des conducteurs, va également rendre encore plus complexe la contestation et les recours des usagers de la route. Pour contester un Forfait Post-Stationnement, les conditions requises risquent de transformer en parcours d'obstacle la défense des droits des conducteurs.

La première étape pour contester son PV devient le Recours Administratif Préalable Obligatoire (RAPO). Sauf que ce recours peut également être privatisé. L'examen du RAPO soulève cependant un problème majeur pour les droits du conducteur. Ce sont les collègues de l'agent ayant établi le FPS qui vont juger de l'opportunité de votre plainte !

Si votre RAPO est rejeté, et à condition d'avoir payé le forfait post-stationnement, vous avez la possibilité de le contester. Cette contestation intervient devant la Commission du Contentieux du Stationnement Payant (CCSP), basée à Limoges.

Enfin, en dernier recours, si le conducteur n'est pas satisfait de la décision de la CCSP, il peut se pourvoir en cassation devant le Conseil d'Etat.

---

<sup>3</sup> BRANDELEER Céline et MAHIEU Alexandre, Think Tank européen *Pour la solidarité*, « La participation citoyenne et la dimension sociale dans les politiques de mobilité », Collection Working paper, janvier 2010, 22 p.

Au bout du compte, toute cette procédure aura donc eu pour origine, une simple histoire d'horodateur... Cela donne à réfléchir avant d'entamer un recours. C'est d'ailleurs un des objectifs du RAPO : éviter un trop grand nombre de contentieux.

## B. LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT, UN IMPACT DIRECT SUR L'ATTRACTIVITÉ DES CENTRES-VILLES

Enfin, supprimer les voitures des villes a un impact direct sur l'activité économique. En effet, moins les conducteurs peuvent se déplacer et se garer, moins ils viennent faire leurs courses dans les commerces de centre-ville. Les mesures anti-voitures pèsent donc depuis plusieurs années sur l'activité commerciale. Selon l'association d'élus « Centre-ville en mouvement », le taux de vacance commerciale des centres-villes est en constante augmentation. Il atteignait 10,4 % en 2015 contre 6,1 % en 2001. Les villes moyennes sont les plus touchées par ce phénomène.

La difficulté de se garer et la multiplication des obstacles à la conduite ont conduit les ménages vers les zones périphériques où sont implantés les grands complexes commerciaux.

Dans un rapport publié en 2016 sur la revitalisation commerciale des centres villes<sup>4</sup>, le Conseil général de l'environnement et du développement durable et l'Inspection générale des finances, soulignent que le concept de « no parking, no business » est très fréquemment évoqué par les acteurs commerciaux concernés.

En effet, l'offre de stationnement, les plans de circulation et la tarification des parkings sont fondamentaux pour l'activité des commerces de centre-ville. Si le dynamisme des cœurs de villes passe par un assouplissement des conditions d'accès et de stationnement, la réforme du 1<sup>er</sup> janvier 2018 permet au contraire, en augmentant les tarifs de stationnement et des amendes, de contribuer à faire fuir encore plus les conducteurs vers la périphérie et les zones d'activités commerciales qui offrent la gratuité du stationnement.

Si les maux et les remèdes sont connus, l'appât financier pour les collectivités reste le plus fort. Des exemples à l'étranger comme en France montrent pourtant que redynamiser les centres villes via une politique de stationnement attractive et non démagogique a un impact extrêmement positif.

En Grande-Bretagne, face à une politique de répression des fraudes au parking très agressive qui affectait directement les commerçants, le gouvernement, à la suite de consultations et d'échanges, a revu sa copie pour s'adapter aux réalités du terrain. Conséquences directes : le gouvernement a interdit le recours aux voitures de télésurveillance, de type LAPI ; il a introduit une grâce de 10 minutes en cas de dépassement de l'horaire autorisé par le paiement ; et il a donné la possibilité aux habitants et commerçants locaux de demander une réévaluation à la baisse de la politique tarifaire des parkings municipaux.

Autre exemple européen, une étude dévoilée fin octobre 2015 par l'Agence de commerce de la région de Bruxelles a mis en évidence de manière flagrante l'impact nul voire négatif de la piétonisation d'un centre urbain sur le commerce : à Bruxelles, seuls 12,4 % des commerçants déclaraient ainsi que le piétonnier avait eu un impact positif sur leur fréquentation !

---

<sup>4</sup> Rapport : La revitalisation commerciale des centres-villes, juillet 2016.

À contre-courant de la politique anti-voiture prônée par certains, qui rêvent d'exclure totalement la voiture des centres-villes, de nombreuses municipalités françaises, conscientes du rôle fondamental de la voiture dans le développement économique des centres urbains, font d'ailleurs machine arrière et réintroduisent la voiture en centre-ville à l'aide de deux leviers principaux : la fluidification de la circulation automobile et la réduction des tarifs de stationnement.

On peut, par exemple, citer le cas de Béthune qui a rendu sa "Grand-Place" à la circulation en avril 2014. À Pau, la municipalité a complètement revu le plan de circulation de la ville et a supprimé des pistes cyclables pour y faire entrer davantage de voitures. Le plan de circulation de Nevers a également été entièrement revu récemment pour fluidifier le trafic. Et à Saint-Etienne, tout le centre-ville, qui était devenu entièrement piéton, est redevenu accessible aux voitures en février 2015, alors qu'à Carcassonne, le centre, qui était interdit aux voitures, a là aussi été rendu à la circulation.

L'exemple de la ville de Montrouge est également très instructif : elle a en effet adapté les sens de circulation, et développé une offre de stationnement avec des parkings tous les 500 mètres, ainsi que des stationnements minute.

Dès lors, redonner une place à la voiture facilite les déplacements des hommes et des marchandises mais surtout pérennise l'activité commerciale. Si la décentralisation du stationnement payant vers les collectivités locales va permettre à certaines villes de continuer à punir aveuglément les conducteurs, cette réforme va également ouvrir la voie d'une contestation plus compliquée visant à décourager encore plus les conducteurs dans une éventuelle procédure de contestation.

# CONCLUSION

Parallèlement à la réforme du stationnement, dommageable en elle-même en tous points pour les conducteurs comme pour l'attractivité des centres-villes, de nombreuses municipalités dogmatiques vont continuer à réduire la place de la voiture en ville, notamment en supprimant des places de stationnement. Au total, les conducteurs seront les dindons de la farce, contraints de devenir la variable d'ajustement budgétaire de communes qui les stigmatisent.

C'est pourtant oublier que les conducteurs se déplacent essentiellement par nécessité, pour aller au travail, chez le médecin, faire leurs courses ; que l'habitable est fait pour plusieurs personnes dont certaines, sans cela, ne pourraient pas se déplacer par elles-mêmes, qu'il s'agisse d'enfants ou de personnes âgées ou handicapées. Toutes ces personnes et toutes ces fonctions du véhicule individuel semblent parfois oubliées par les « plans de déplacement ».

Mais la réalité frappe à la porte : là où certaines communes espèrent « un cœur de ville apaisé », elles se retrouvent avec un centre-ville déserté : il n'y a pas de commerce car tout est fait pour décourager le client. Ce dernier ne peut pas se garer car il ne trouve pas de place et craint l'ampleur du tarif de stationnement et surtout, de la sanction au moindre dépassement horaire. Donc il va ailleurs, dans une zone commerciale de la périphérie, où un parc de stationnement est prévu et où l'espace est organisé de façon à faciliter la vie quotidienne et non à y ajouter de la contrainte.

C'est pourquoi certaines municipalités courageuses choisissent une autre stratégie : en exerçant leur discernement et en s'inspirant d'exemples étrangers, elles diminuent le prix du stationnement, notamment du premier quart d'heure et développent une surveillance équilibrée, sans excès. Leur objectif est clairement la reconquête et la revitalisation commerciale du centre-ville. Certaines de ces villes optent ainsi symboliquement pour un montant de FPS inférieur à 17 euros, tarif de l'ancien PV de stationnement.

Avec la nouvelle organisation du stationnement, les communes ont donc le choix. Dans une perspective de court terme, elles peuvent être tentées d'équilibrer leur budget par une hausse des tarifs de stationnement et des sanctions (FPS) pour défaut ou insuffisance de paiement du stationnement. Mais le risque est alors que l'activité économique en pâtisse. Dans une perspective de plus long terme, il leur apparaît au contraire bien plus souhaitable et bénéfique de développer leur attractivité commerciale, professionnelle et touristique en permettant à chacun de joindre aisément le centre-ville par les moyens de transport les plus adaptés à sa situation. La Ligue de Défense des Conducteurs invite donc tous les acteurs de la vie communale – élus, commerçants, habitants... – à unir leurs réflexions pour bâtir l'avenir de leur ville sans dogmatisme, et pour le bien commun.

## Informations pratiques

Ligue de Défense des Conducteurs  
23, avenue Jean Moulin 75014 Paris  
Tél. : 01 43 95 40 20  
[www.liguedesconducteurs.org](http://www.liguedesconducteurs.org)