



## LE STATIONNEMENT



### LE STATIONNEMENT PAYANT S'ORGANISE EN DEUX TYPES DE PARCS :

- En ouvrage (parking ou enclos, en surface, à étages ou souterrain)
- En voirie (en bordure de la voie publique)

Cet Autofocus porte sur les entreprises du code NAF 52.21Z « Services auxiliaires des transports terrestres » dont l'activité principale est l'exploitation des parcs de stationnement. Par ailleurs, depuis l'entrée en vigueur de la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles (MAPTAM) en 2018, le contrôle du stationnement en voirie est une activité qui peut être confiée à des acteurs privés. Cet Autofocus dévoile la première étude de la branche dédiée à cette activité afin d'identifier les contours des métiers concernés et d'en estimer le nombre de salariés.

# LES ACTEURS



Pour la gestion de leur stationnement, les collectivités peuvent avoir recours à deux types de gestion (et les combiner) :

## • LA GESTION DIRECTE (EN RÉGIE)

L'offre de stationnement est directement gérée par la collectivité locale qui assure sa gestion avec ses propres moyens financiers, matériels et humains.

*Cette forme de gestion est exclue du champ de l'enquête car ne faisant pas partie de la branche des services de l'automobile.*

## • LA GESTION DÉLÉGUÉE OU DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC (DSP)

Dans ce cas, le délégataire peut être privé, public (Sociétés Publiques Locales (SPL)) ou mixte (Sociétés d'Economie Mixte (SEM), Sociétés d'Economie Mixte à OPération unique (SEMOP)).

On distingue plusieurs types de délégation :

- **La concession** qui délègue la réalisation des travaux, le financement des équipements et l'exploitation du service. La rémunération du concessionnaire est assurée par les usagers du service.
- **L'affermage** qui confie au contractant l'exploitation d'un ouvrage et son entretien, mais la collectivité finance elle-même



l'établissement du service et des équipements. Dans ce cas, le fermier est rémunéré par les usagers mais il reverse à la collectivité une redevance pour contribuer à l'amortissement des investissements qu'elle a réalisés.

- **La régie intéressée** (DSP ou marché selon le niveau de risque assuré par le délégataire) : la collectivité passe un contrat avec un professionnel pour faire fonctionner un service public. C'est alors la collectivité qui rémunère le régisseur intéressé.

Le stationnement privé lié aux logements, bureaux et commerces ne concerne pas le champ de cette publication.



LA COLLECTIVITÉ

DÉFINIT LE BESOIN, MAITRISE ET CONTRÔLE LE SERVICE



LE DÉLÉGATAIRE

MET EN ŒUVRE LES MOYENS TECHNIQUES, FINANCIERS ET PROFESSIONNELS POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS FIXÉS

## LES DIFFÉRENTS TYPES D'ACTEURS

### LES SOCIÉTÉS PRIVÉES

Les entreprises privées du secteur de l'exploitation des parcs de stationnement ont des profils divers. On y trouve des grands groupes internationaux et nationaux spécialisés dans la conception, la construction et l'exploitation de parcs de stationnement, ainsi que des entreprises de taille plus modeste, axées principalement sur l'exploitation de parcs, et situées sur un territoire plus localisé.

#### EXEMPLES

- INDIGO
- TRANSDEV
- Q-PARK
- EFFIA STATIONNEMENT
- INTERPARKING

### LES SOCIÉTÉS D'ÉCONOMIE MIXTE (SEM)

Les SEM sont des sociétés anonymes détenues par des **actionnaires publics et privés**. Les **actionnaires publics** (collectivités territoriales et leurs groupements) **sont majoritaires et détiennent entre 51 et 85 % du capital**.

#### EXEMPLES

- LYON PARC AUTO (LPA)
- TROYES PARC AUTO (TPA)
- SAEMES (PARIS)
- CITEDIA SERVICES (RENNES)

Elles peuvent gérer au sein de leurs structures l'exploitation de plusieurs services publics (stationnement, équipement de loisirs, ports de plaisance...). Elles sont soumises aux règles de mise en concurrence.

### LES SOCIÉTÉS PUBLIQUES LOCALES (SPL)

Les SPL sont des sociétés anonymes de **capital 100 % public** au nombre minimum de deux actionnaires (collectivités territoriales et leurs groupements). Considérées comme une gestion publique intégrée aux collectivités, elles sont dispensées de mise en concurrence préalable.

#### EXEMPLES

- ALTERSERVICES (ANGERS)
- CITEDIA METROPOLE (RENNES)

Ces sociétés sont compétentes pour réaliser des opérations d'aménagement dans le cadre des actions des collectivités territoriales. Leurs activités sont restreintes aux territoires des collectivités actionnaires.



### RÉPARTITION DES ENTREPRISES DU SECTEUR SELON LEUR TAILLE



Source : INSEE, SIDE 2022

Les entreprises exploitantes en charge de la gestion d'un parc de stationnement garantissent le service, l'accueil des usagers et l'entretien des équipements et des sites.

Le secteur est fortement concentré. 79 % des places de stationnement en ouvrages et en voirie confiées à des acteurs privés en France sont gérées par seulement quatre groupes (Indigo, Effia, Q-park et ADP) (source : estimations Xerfi, données 2022). Ces grandes structures comptabilisent un nombre important de salariés. Mais le secteur comporte également des entreprises de plus petite taille dont l'activité peut s'implanter localement.



#### Acteurs

#### Nombre de places exploitées en France

Indigo Group	534 000
Effia	270 000
Q-Park	126 000
SAGS	69 000
Lyon Parc Auto	64 186
ADP	46 500
Interparking	30 784
SAEMES	27 650

Source : Xerfi 2024 ; liste non exhaustive

# LE MARCHÉ ET LES ACTIVITÉS

Lors de la crise sanitaire du Covid 19, en 2020 et 2021, les parkings ont connu une forte baisse de leur fréquentation en raison des confinements, de l'annulation de grands événements sportifs et culturels, de la baisse des déplacements (dont les trajets en train ou avion). **Le chiffre d'affaires** du secteur, alors fortement impacté, a toutefois retrouvé son **niveau d'avant Covid dès 2022**. En 2023, il a même augmenté de 8,5 % par rapport à l'année précédente. Cette hausse du chiffre d'affaires peut s'expliquer d'une part par une tarification en hausse et d'autre part par un recours plus fréquent au stationnement en ouvrage, les places disponibles en voirie se trouvant réduites dans les grandes agglomérations. En effet, ces dernières limitent de plus en plus l'usage de la voiture dans les centres villes, conduisant les conducteurs à garer leur véhicule en parkings (urbains ou relais à la périphérie).

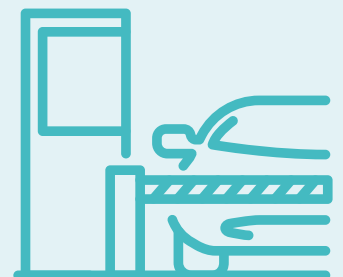


## CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA PROFESSION (PANEL XERFI)



Source : Xerfi, indice de valeur base 100 en 2017

CHIFFRE D'AFFAIRES  
DE LA PROFESSION



Après une phase importante d'**automatisation des outils d'exploitation** (paiements sur les caisses automatiques, lecture des plaques d'immatriculation, systèmes de guidage et comptage des places libres) et de modernisation, le secteur du stationnement continue aujourd'hui de s'adapter aux évolutions.



L'automatisation croissante concourt au développement de la **gestion à distance** des parcs de stationnement. Grâce aux remontées d'information en temps réel sur les équipements (indicateur d'anomalie technique, remontée d'alarme sécurité incendie) et à la capacité à intervenir à distance (ouverture et fermeture des barrières de péage), certains salariés opèrent depuis des postes de contrôles centralisés (ou centres de pilotage à distance). Ainsi, selon les structures, cette gestion à distance est partielle (relais lors d'absence de salariés) ou complète (parc sans agent), à l'échelle nationale ou plus locale.

Le renforcement de la digitalisation permet également le développement des services via des applications ou encore le paiement en ligne. Un des enjeux du secteur est d'intensifier les coopérations avec les collectivités et les différents prestataires de services numériques afin de faciliter l'interconnexion des données.

Le secteur s'essaye également au **développement de services associés** au stationnement. Plusieurs expérimentations sont en cours pour proposer des services de conciergerie, de stockage, de retraits de colis, ou encore de maintenance automobile.



## L'ARRIVÉE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES DANS LES PARCS DE STATIONNEMENT

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, l'article 64 de la Loi d'Orientation des Mobilités, modifié par l'article 118 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, prévoit **l'obligation d'un point de recharge pour les véhicules électriques** pour tous les bâtiments ouverts au public existants (dont parkings gérés en DSP, régie ou via un marché public) disposant d'un parking de plus de 20 places. Cet emplacement doit également permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite. En outre, ces parcs de stationnement doivent disposer d'**un point de charge par tranche de 20 emplacements supplémentaires** mais l'obligation peut être assouplie si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires.

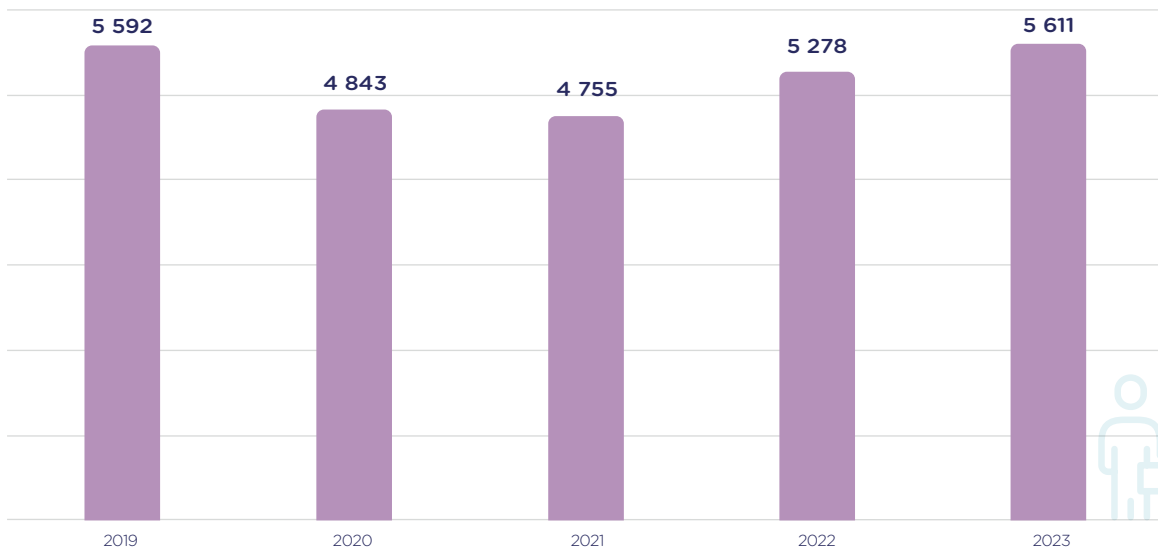
L'installation de ces bornes et plus largement, le stationnement de véhicules électriques (VE) notamment en parc souterrain, entraînent des besoins en sécurité renforcés (maintenance électrique, risques incendie). Ainsi un rapport intitulé « Le renforcement de la protection incendie dans les parkings couverts et le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques » a été réalisé conjointement par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et l'Inspection générale de l'administration (IGA) et publié à la fin de l'année 2022. Ce rapport questionne la protection incendie des points de recharge. Il rappelle également



que si les véhicules électriques n'entraînent pas plus de risque d'incendie que les véhicules thermiques, les incendies en présence de VE rendent plus difficiles l'intervention des pompiers. Le rapport préconise notamment d'harmoniser et de clarifier les réglementations en vigueur, de réaliser un suivi statistique des incendies de VE et d'être vigilant quant au déploiement de points de recharge rapide.



## EMPLOI SALARIÉ DANS LES ENTREPRISES DU STATIONNEMENT

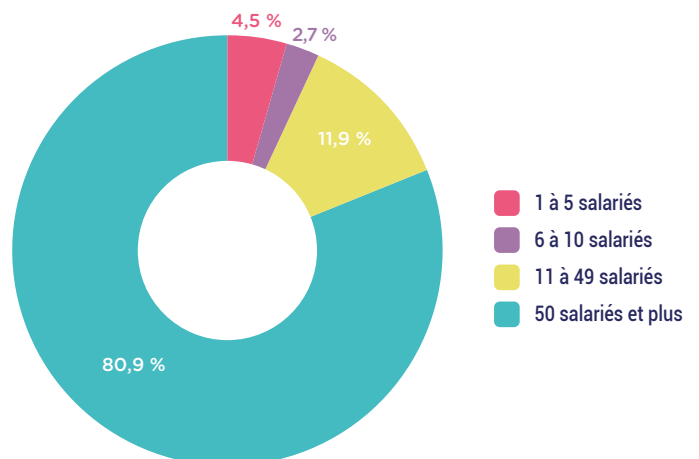


Source : IRPAUTO

Si la filière n'a pas connu de grands plans de licenciements lors de la crise sanitaire, l'emploi salarié a tout de même baissé significativement en 2020 et 2021, en raison notamment du non-remplacement de certains départs. En effet, la fréquentation des parkings a fortement diminué sur cette période du fait de l'annulation ou du report des événements sportifs, culturels et de la baisse de la mobilité de façon générale. Les entreprises se sont donc adaptées via le recours au dispositif d'activité partielle mais aussi en décalant les recrutements qui auraient pu avoir lieu sur la période. **Dès 2022, l'emploi salarié est reparti à la hausse, et en 2023, il a retrouvé son niveau d'avant crise.**

En raison de la présence de grands groupes nationaux et internationaux, aux effectifs salariés importants, les salariés du secteur des parcs de stationnement travaillent en majorité dans des **entreprises de grande taille**. Ainsi 4 salariés sur 5 sont employés dans des entreprises de 50 salariés et plus.

## RÉPARTITION DES SALARIÉS SELON LA TAILLE DE L'ENTREPRISE



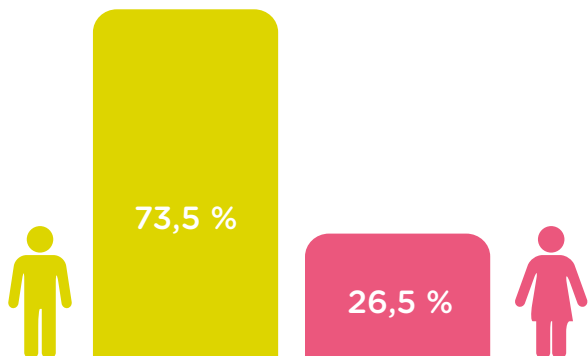
Source : INSEE BTS 2022

L'âge moyen des salariés du secteur s'établit à **43,1 ans**, soit 6,2 ans de plus que dans l'ensemble de la branche des services automobiles. La part des 55 ans et plus est, elle aussi, plus importante avec 23,6 % des salariés concernés (contre seulement 13 % pour l'ensemble de la branche) (source : INSEE BTS 2022 (en ETP)).

# ÂGE MOYEN 43,1 ANS



## RÉPARTITION DES SALARIÉS SELON LA TAILLE DE L'ENTREPRISE



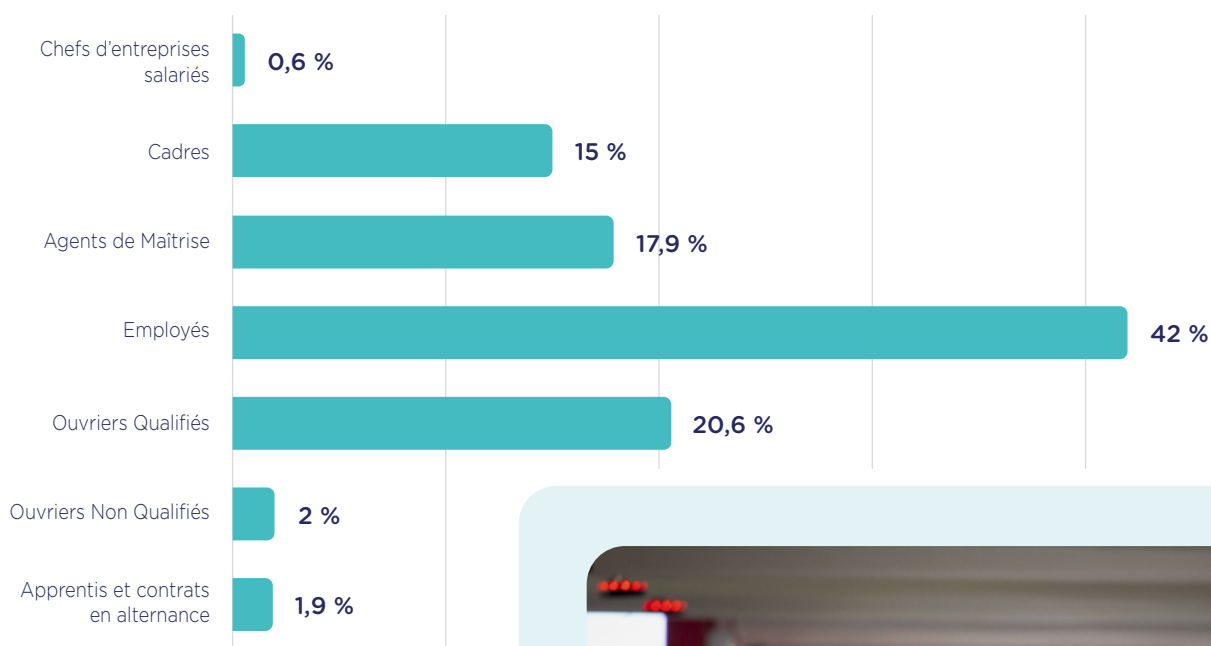
Source : INSEE BTS 2022

**73,5 % des salariés sont des hommes contre 26,5 % des femmes.**

La part des femmes est légèrement supérieure à la moyenne de celle de la branche (22 %), même si le métier reste encore fortement masculinisé.

L'emploi est particulièrement stable puisque **94,5 % des salariés (ETP) sont embauchés en contrat à durée indéterminée**, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne de la branche (93,7%) (source : INSEE BTS 2022 (en ETP), hors apprentis et intérim).

## RÉPARTITION DES SALARIÉS PAR CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE SELON L'ACTIVITÉ PRINCIPALE DE L'ENTREPRISE



Source : INSEE BTS 2022 (en ETP)

RÉPARTITION DES SALARIÉS

Depuis une dizaine d'années, **les employés sont la population la plus importante avec 42 % des salariés concernés en 2022** (en équivalent temps plein). Les ouvriers qualifiés ne représentent plus qu'un salarié sur cinq. C'est presque autant que les agents de maîtrise (18 %).



# LA FILIÈRE DE FORMATION

Il existe une filière dédiée aux parcs de stationnement au sein du Répertoire National des Qualifications des Services de l'Automobile (RNQSA) annexé à la convention collective de la branche :

- deux qualifications au niveau ouvriers-employés pour les Agents d'exploitation du stationnement et les Opérateurs de stationnement
- deux qualifications au niveau maîtrise pour l'Assistant d'exploitation de stationnement / Adjoint au responsable d'exploitation de stationnement.

Au sein de la filière, quatre CQP (Certificats de Qualification Professionnelle) permettent d'accéder à ces emplois.

CATÉGORIE	QUALIFICATION	ÉCHELON	MODE D'ACCÈS	VOIES D'ACCÈS
AGENTS DE MAÎTRISE	Responsable d'exploitation de stationnement	20	CQP Responsable d'exploitation de stationnement (RES)	Formation continue et VAE
	Adjoint au responsable d'exploitation de stationnement	17	CQP Adjoint au responsable d'exploitation de stationnement (ARES)	Formation continue et DRE
EMPLOYÉS - OUVRIERS	Opérateur de stationnement	6	CQP Opérateur de stationnement	
	Agent d'exploitation de stationnement	3	CQP Agent d'exploitation de Stationnement (AES)	Contrat de professionnalisation, formation continue et DRE

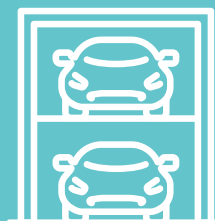
VAE : Validation des acquis de l'expérience ; DRE : Dispositif de reconnaissance de l'expérience

ENTRE 2019 ET 2024, 19 CANDIDATS ONT VALIDÉ UN CQP AES, 34 UN CQP ARES ET 32 UN CQP RES.



Afin de prendre en compte l'évolution des métiers relevant de la filière Parcs de stationnement (digitalisation accrue, mutations technologiques innovantes, sécurité renforcée avec les véhicules électriques, activités nouvelles), la branche des services automobiles souhaite faire évoluer les fiches de qualification existantes ainsi que les certifications professionnelles.

Les travaux sont en cours et devraient aboutir à la fin de l'année 2025.



La branche a décidé la création d'un Certificat de Compétences de Branche (CCB) Conseils en électromobilité qui s'adresse notamment aux salariés de ce secteur. Elle a pour projet de l'inscrire au Répertoire Spécifique (RS). Les objectifs sont de répondre aux enjeux des entreprises dans un contexte de mutations technologiques et organisationnelles, d'apporter des compétences complémentaires à un métier et de contribuer à maintenir et développer l'emploi.

Ce CCB a pour but d'acquérir les compétences suivantes :

- Proposer et présenter une solution d'électromobilité
- Apporter des conseils sur l'utilisation d'un VE/VH et de son écosystème
- Sensibiliser aux règles de sécurité et d'environnement



# FOCUS SUR LE CONTRÔLE DU STATIONNEMENT EN VOIRIE



## MÉTHODOLOGIE

Cette étude a été menée du 18 juin au 25 juillet 2024 par le cabinet TMO. Deux axes de travail ont été mobilisés : d'une part, une analyse exploratoire des données des appels d'offres et d'autre part 9 entretiens qualitatifs auprès de responsables hiérarchiques des principaux acteurs du marché. Les objectifs étaient de :

- Renseigner les contours des métiers relatifs au contrôle du stationnement
- Identifier les acteurs de ce marché, comprendre la structuration et le fonctionnement de l'activité de contrôle au sein de ces organisations

- Appréhender les conditions de travail des agents et le cadre qui régule l'exercice de leur activité (objectifs, contraintes, difficultés, outils de travail)

- Objectiver, quantifier (notamment le nombre d'agents exerçant ce métier en France et le nombre d'entreprises positionnées sur cette activité)

**Cette étude ne concerne pas les activités exercées en régie, mais uniquement les acteurs privés (et SPL ou SEM).**

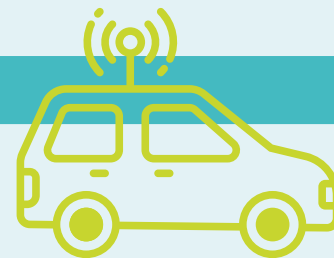
L'entrée en vigueur au 1er janvier 2018 de la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles (MAPTAM) a engendré d'importants changements dans le domaine du stationnement en voirie. **La décentralisation du stationnement sur voirie** transfère aux collectivités territoriales la gestion du stationnement payant en ce qui concerne la définition de la stratégie, la tarification mais également le mode de gestion du contrôle. La loi MAPTAM prévoit également la dépénalisation du stationnement. L'amende pénale est remplacée par le « Forfait post stationnement » (FPS). Son montant est fixé par chaque collectivité ; il est donc variable selon les communes.

Les collectivités, désormais compétentes en matière de stationnement payant, peuvent décider de gérer cette activité en régie ou de la confier à un prestataire (via une concession ou un marché public). Les missions qui peuvent être confiées à un prestataire sont notamment **la surveillance du paiement du stationnement, l'établissement de l'avis de paiement du FPS, le traitement des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO) en cas de contestation ou encore la collecte des paiements.**

Il faut également rappeler que le stationnement reste pénalisé dans certains cas (stationnement gênant, très gênant, abusif ou interdit) et est toujours contrôlé alors par les forces de l'ordre.

Entre 600 et 800 communes françaises sont concernées par du stationnement payant (tout au long de l'année ou sur certaines périodes seulement), mais la majorité conserve les activités de contrôle en propre. Selon l'étude du Gart et du Cerema de 2019 « Réforme du stationnement payant sur voirie, bilan de la première année de mise en œuvre », 17 % des communes interrogées avaient alors opté pour l'externalisation et 4 % pour une gestion mixte (une partie des places payantes seulement contrôlées par des agents dépendants d'un prestataire ou d'un délégataire). Plus récemment, lors de notre enquête, une entreprise majeure du secteur interrogée estimait que 15 % des communes françaises externalisaient le contrôle du stationnement.





Nous avons identifié 13 acteurs du contrôle du stationnement en voirie, dont quatre principaux, qui travaillent chacun pour le compte d'une dizaine de collectivités françaises dont de grandes métropoles.

Toutefois, l'analyse exploratoire des appels d'offres ne permet pas de lister toutes les structures de façon exhaustive. Si les acteurs privés semblent bien identifiés, nous avons repéré des manquements (absence de certaines grandes métropoles par exemple) qui semblent concerner notamment certaines SPL et SEM.

### PRINCIPAUX ACTEURS DU CONTRÔLE DU STATIONNEMENT EN VOIRIE

Streeteo (Indigo)	Entreprise privée (ou filiale)
Moovia	Entreprise privée (ou filiale)
SAGS	Entreprise privée (ou filiale)
EFFIA	Entreprise privée (ou filiale)
SAEMS	SEM
Interparking	Entreprise privée (ou filiale)
Q-Park	Entreprise privée (ou filiale)
TAM (Transport de l'Agglomération de Montpellier)	SPL
Rouen Normandie Stationnement	SPL
So Space	SEM
Citepark	Entreprise privée (ou filiale)
Facility Park	Entreprise privée (ou filiale)
Carpostal Villefranche-sur-Saône (fermée)	Entreprise privée (ou filiale)

« Prenons une zone de stationnement payant de 500 places. Si la ville vous demande de passer 5 fois dans la journée, on va positionner 8 ou 10 agents, plutôt que d'en avoir 2. Cet aspect est déterminant dans le nombre d'agents que l'on positionne. C'est d'ailleurs des choses qui sont précisées dans l'appel d'offre. »

(verbatim d'une entreprise enquêtée, juin 2024)

La plupart de ces structures sont des acteurs historiques de la construction et de l'exploitation de parking. En se positionnant sur le contrôle du stationnement en voirie à partir de 2018, ils ont fait le choix d'élargir leur activité mais généralement, le contrôle du stationnement reste une activité mineure au sein de l'entreprise. A noter également que deux acteurs proviennent du secteur du transport de passagers.

Parmi les 179 appels d'offres identifiés et analysés, la durée des contrats établis entre les collectivités et les acteurs du contrôle du stationnement est variable : de 1 an (renouvelable plusieurs fois) à 9 ans. Pour la plupart, ils courent sur une durée de 3 à 7 ans. Ces marchés, **à durée déterminée**, imposent aux structures une souplesse difficile à mettre en place : il est compliqué de recruter, de former ou d'investir sans avoir la certitude de pouvoir pérenniser l'activité une fois le marché arrivé à son terme.

Les contrats peuvent être « simples » (portant uniquement sur le contrôle en voirie) mais ils sont le plus souvent « mixtes » (portant sur le contrôle et la gestion des RAPO, la maintenance et la réparation des horodateurs, l'exploitation des parkings...).

Au-delà des aspects contractuels habituels (prix, contenu de la mission, etc.), les collectivités peuvent préciser dans leur appel d'offres le nombre de places de stationnement à contrôler par jour, le nombre de contrôles journaliers à effectuer sur ces places ou encore un nombre de FPS à émettre chaque mois.

Le dimensionnement du nombre d'agents de contrôle va donc être déterminé par :

- Le nombre de places à contrôler,
- Le nombre de contrôles journaliers à effectuer par place (qui peut varier en fonction des zones du territoire),
- Le déploiement ou non de véhicules à lecture de plaques automatique (LAPI), certaines communes les refusant,
- Le choix de la ville de laisser à l'utilisateur un « papillon » indiquant la verbalisation ou non (si c'est le cas, l'impression du papier prend un temps supplémentaire à l'agent contrôleur),
- Le taux de respect, c'est-à-dire le taux d'utilisateur en règle. Plus il est faible, plus le temps passé à contrôler est important (il est plus faible dans les zones dites « rotatives », c'est-à-dire où le stationnement est limité à 30 min, car les usagers prennent davantage le risque de ne pas payer).



## L'AGENT DE CONTRÔLE DU STATIONNEMENT EN VOIRIE (« ACS »)

- **MISSION PRINCIPALE : contrôler les véhicules stationnés en voirie (et, le cas échéant, établir un avis de paiement du FPS)**

L'agent de contrôle du stationnement est un contrôleur-piéton chargé de contrôler la conformité de chaque véhicule stationné en voirie payante. Il est muni d'un outil de contrôle (appelé « PDA ») s'apparentant à un smartphone, qui permet d'enregistrer les plaques d'immatriculation des voitures garées sur la voirie et de générer l'information sur le paiement ou non-paiement du stationnement par l'utilisateur. En cas de non-paiement, cet agent a deux options : émettre un forfait post-stationnement (FPS) ou exempter l'utilisateur d'un FPS si ce dernier appartient à une catégorie particulière d'utilisateurs pour laquelle les règles « classiques » de stationnement ne s'appliquent pas (les PMR –personnes à mobilité réduite-, les professionnels de santé...).

- **MISSIONS SECONDAIRES : renseigner les usagers, alerter la municipalité**

L'ACS peut également avoir pour mission de renseigner les usagers qui ont des questionnements relatifs aux tarifs et aux règles de stationnement en vigueur sur le territoire ou une zone donnée. Il peut aussi assurer un rôle de surveillance et d'alerte vis-à-vis de la municipalité lorsque se produit une situation problématique ou anormale en voirie, par exemple en cas de stationnement très gênant ou de la présence d'un véhicule délabré qui encombre la voirie.



**En tendance, les effectifs de ce métier diminuent. Avec le développement des véhicules LAPI, la part du contrôle piéton dans l'activité de contrôle effectuée peut aujourd'hui être mineure, voire marginale, dans certaines entreprises (autour de 5% dans deux entreprises enquêtées).**



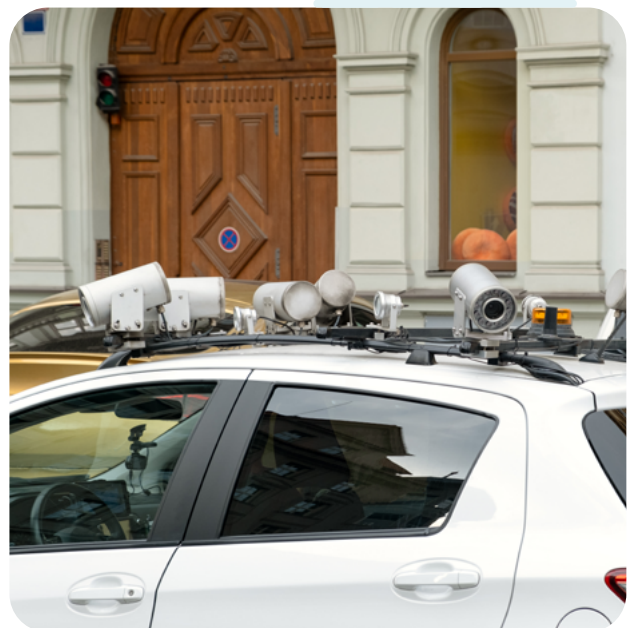
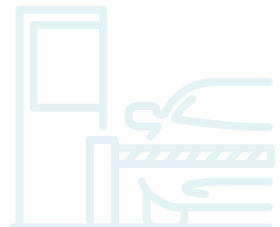
## LE CONDUCTEUR DU VÉHICULE LAPI

**Cet agent conduit un véhicule LAPI (Lecture Automatisée des Plaques d'Immatriculation) qui enregistre tous les véhicules stationnés en voirie.**

Outre son activité de conduite, il peut être amené dans certaines entreprises à décider du positionnement des caméras (caméras de lecture de plaques). Dans d'autres, il n'est pas autorisé à manier les caméras mais peut décider, dans une situation particulière, d'arrêter celles d'un des deux côtés (par exemple lorsque les places de stationnement sont trop éloignées de la voiture et ne permettent pas de prendre des images des plaques de qualité). Il ne sort pas du véhicule durant sa tournée. Pendant sa tournée, le conducteur n'est pas en communication avec les contrôleurs-piétons.

Certaines collectivités refusent l'usage de véhicules LAPI pour réaliser du contrôle en voirie, préférant maintenir la présence physique des agents de contrôle en voirie, notamment pour renseigner les usagers.

Un véhicule LAPI réalise environ 800 lectures de plaques de voitures par heure.





## L'AGENT DE CONTRÔLE À DISTANCE

**Cet agent reçoit toutes les images et données générées par le véhicule LAPI. Il est chargé de traiter et de statuer sur les contrôles « non valides », c'est-à-dire les situations où l'utilisateur n'a pas réglé son stationnement et doit donc a priori faire l'objet d'une verbalisation.**

Equippé d'outils informatiques et des données générées par la LAPI, l'agent étudie la situation et valide ou non l'émission d'un FPS à l'encontre de l'utilisateur.

Cet agent travaille dans un bureau, parfois au siège social de l'entreprise. Une seule organisation rencontrée a mis en place un fonctionnement différent : les agents qui réalisent cette mission travaillent dans la voiture, au côté du conducteur LAPI, à partir d'une tablette qui permet de réaliser l'analyse des images et l'émission de FPS.



## L'AGENT DE TRAITEMENT DES CONTESTATIONS (RAPO)

**Cet agent reçoit les contestations des usagers (Recours Administratif Préalable Obligatoire) qui demandent l'annulation de leur verbalisation. Il étudie ces demandes, analyse les justificatifs fournis par l'utilisateur pour contester son FPS et propose une confirmation ou une annulation du FPS.**

Chaque « dossier » sur lequel intervient cet agent est généralement expertisé dans un second temps par son supérieur hiérarchique. Puis, il est soumis à la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP), organe créée par la loi MAPTAM et présidée par un juge qui a le rôle d'arbitre final.



## LE TECHNICIEN VOIRIE

**Cet agent est chargé de réaliser la maintenance, la réparation et la collecte (du « numéraire ») des horodateurs.**

Ce métier requiert des compétences techniques spécifiques (notamment en électronique et mécanique industrielle). Leur activité n'est pas directement liée au contrôle du

stationnement en voirie. D'ailleurs, dans la plupart des entreprises, ces agents sont positionnés dans un autre pôle que celui des quatre premiers métiers plus directement liés au contrôle du stationnement.



**Les effectifs de ce métier ont tendance à se réduire à mesure que le nombre d'horodateurs en voirie diminue et que le paiement en ligne se démocratise.**



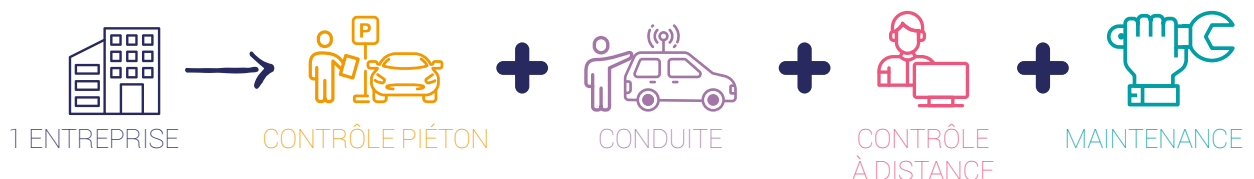
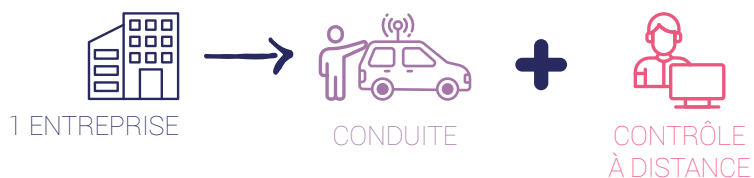
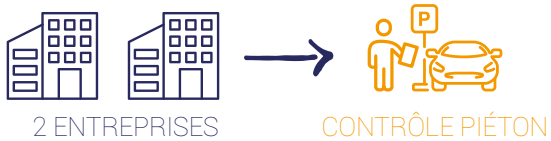


## DEUX TYPES D'ORGANISATION DU TRAVAIL

Au sein de certaines entreprises, un agent opérationnel **exerce seulement un des cinq métiers** : l'organisation repose sur une division stricte du travail et une spécialisation des agents. Ce modèle d'organisation du travail se retrouve chez les gros acteurs du marché lorsqu'ils interviennent sur de **grands territoires urbains**. C'est le cas notamment de deux entreprises rencontrées lors de l'étude.

Mais dans **la plupart des structures, l'agent opérationnel exerce plusieurs métiers** : il peut réaliser du contrôle piéton, de la conduite de véhicule LAPI et du contrôle à distance durant une même journée de travail. L'organisation du travail repose sur la polyvalence des agents. Ce modèle d'organisation du travail est majoritaire. Il se déploie principalement sur des territoires à moyenne ou petite taille, y compris au sein des grosses entreprises.

Exemples de cas rencontrés dans les organisations :



### Déclarations issues des 9 entretiens

Nombre agents de contrôle (2024)	<b>568</b>
Nombre agents de maintenance (2024)	<b>37</b>
Nombre agents RAPO (2024)	<b>15,5</b>
Nombre de territoires d'intervention (en 2024)	<b>79</b>
Nombre de réponses à appels d'offres (en 2023)	<b>52</b>

Au total, pour l'ensemble des villes qui externalisent le contrôle du stationnement (y compris via des SEM et SPL), nous estimons le nombre d'agents de contrôle à moins de 1 500.

**Cet emploi suit une tendance baissière à mesure que le nombre de véhicules LAPI augmente.**

### LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES AGENTS DE CONTRÔLE SONT DIFFICILES EN RAISON DE :

#### • La dimension physique du métier

Les agents piétons doivent marcher entre 10 et 15 kms par jour. Marcher en voirie expose à des risques de trébuchage, de chutes. Les agents sont également exposés aux aléas climatiques : températures élevées, pluies, vent...

#### • La dimension relationnelle du métier

Les agents de contrôle piétons sont au contact direct des passants et, dans certains cas, des usagers verbalisés qui se trouvent sur la voirie au moment ou peu de temps après leur verbalisation. Les agents peuvent alors faire l'objet d'interpellations véhémentes, d'insultes, de menaces et d'intimidations, de jets de projectiles (œufs, yaourts, pommes) et même d'agressions physiques.

#### • La dimension répétitive du métier

L'agent de contrôle piéton enregistre une à une les plaques d'immatriculation de plusieurs centaines de voitures chaque jour.

L'agent de contrôle à distance visualise des milliers d'images chaque jour. Ce métier nécessite de « faire du clic sur un écran » toute la journée.

En conséquence, les entreprises rencontrées témoignent d'un turn-over et d'un taux d'absentéisme élevé, en particulier pendant les premières années d'activité. Ces taux se sont réduits et stabilisés depuis deux à trois ans, notamment avec l'utilisation croissante des véhicules LAPI.

L'introduction grandissante de cet outil de travail dans l'activité des agents (qui, pour beaucoup, sont amenés à conduire au moins une partie de la journée ou de la semaine) serait perçue de façon positive car permettant de réduire la pénibilité de leur travail :

- Sur le plan **physique** : moins de marche donc réduction de la fatigue, moindre exposition aux intempéries et à la chaleur
- Sur le plan **relationnel** : moindre exposition aux invectives, aux jets de projectiles et aux agressions en raison de la protection offerte par l'habitacle du véhicule

Ainsi, dans certaines métropoles, il y a un véritable recul du contrôle piéton. Ce dernier peut représenter seulement 5 % du total des contrôles effectués par le prestataire. Il est alors uniquement maintenu dans des configurations particulières où l'usage de la LAPI n'est pas optimal ou impossible (par exemple : les rues trop étroites et les impasses).

L'interrogation des 9 entreprises rencontrées nous donne 620 postes sur les métiers ciblés par l'étude, en 2024. Par extrapolation, sur le périmètre des 13 acteurs identifiés, le nombre d'agents de contrôle serait de 600, celui des agents de maintenance de 40 et celui des agents RAPO de 20, soit 660 personnes pour les 13 acteurs identifiés.

*« On avait énormément de cas d'agressions verbales et physiques dans les premières années. Là aujourd'hui fort heureusement c'est rentré dans les mœurs le contrôle donc il n'y a plus d'agressions quasiment, ça reste au stade de l'incivilité. »*

*(verbatim d'une entreprise enquêtée, juin 2024)*

Le **recours au CDI** est très largement majoritaire au sein des entreprises rencontrées. Le CDD est utilisé à la marge pour des remplacements. Quelques contrats sont à temps partiels mais ce n'est pas le modèle dominant.

Dans certaines structures, des objectifs sont fixés aux agents. Ils peuvent être quantitatifs et associés à des primes. C'est le cas de près de la moitié des entreprises rencontrées. Il s'agit d'objectifs en termes de nombre de contrôles pédestres journaliers, ou en termes de nombre d'images à analyser (pour les agents à distance).

*« Pour tenir les objectifs qui nous sont donnés par les villes, on en fixe à nos agents. Avec un système de primes pour les motiver à faire le nombre de contrôles attendus. »*

*(verbatim d'une entreprise enquêtée, juin 2024)*

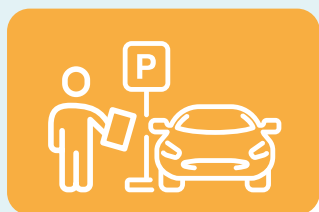


L'équipement des agents peut varier mais ils peuvent être amenés à porter :

- Une ceinture PTI (« Protection des Travailleurs Isolés ») qui permet de générer un message d'alarme à la hiérarchie en cas de situation critique
- Une caméra sur le torse (pour être en mesure d'enregistrer les interactions conflictuelles avec des usagers), qui est envisagée avant tout comme un outil dissuasif
- Un gilet anti-agression qui protège de coups et blessures
- Un talkie-walkie, qui permet de communiquer en temps réel avec le chef d'équipe (« *cette rue est en travaux* », « *il y a une manifestation dans telle rue* », « *j'ai fini plus tôt sur mon secteur* », « *j'ai oublié de brancher la batterie électrique de la voiture* »).
- Un pantalon réfléchissant
- Des chaussures de sécurité (« classiques » ou adaptées à la marche)
- Une tenue spécifique et reconnaissable, faisant apparaître le nom de l'entreprise



### LORS DES RECRUTEMENTS, LES COMPÉTENCES ET SAVOIR-ÊTRE RECHERCHÉS SONT VARIABLES SELON LES ACTIVITÉS RÉALISÉES EN MAJORITÉ :



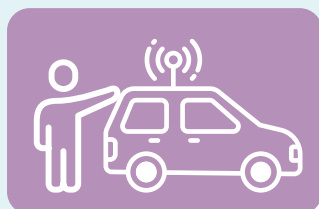
Pour les **agents de contrôle piéton**, les employeurs recherchent une bonne condition physique, une intelligence situationnelle (« ne pas parlementer », « ne pas renchérir ») ainsi qu'une bonne capacité d'expression orale. L'aisance relationnelle, la stabilité émotionnelle et psychologique ainsi que la maîtrise de soi sont également recherchées.



Pour les **agents de contrôle à distance**, il s'agira plutôt de l'aisance informatique et bureautique ainsi que la précision et la mémoire.



Pour les **agents de traitement des RAPO**, il est demandé une très bonne maîtrise du français à l'oral et à l'écrit, des capacités rédactionnelles ainsi que de l'impartialité.



Pour les **conducteurs LAPI**, les candidats doivent détenir le permis B et avoir une appétence pour la conduite.

Au-delà de ces critères, il existe un prérequis indispensable à l'exercice de ces métiers. Pour exercer comme agent de contrôle du stationnement (piéton, LAPI, à distance ou gestion des RAPO), il est obligatoire d'être assermenté. Les salariés doivent donc prêter serment auprès d'un tribunal judiciaire. Pour cela, il faut remplir plusieurs conditions :

- Détenir un casier judiciaire vierge. La loi stipule que l'agent doit « présenter des garanties d'honorabilité et de probité, appréciées notamment au vu du bulletin n°3 du casier judiciaire »
- Avoir la nationalité française ou être ressortissant de l'UE
- Ne pas être sous tutelle ou curatelle
- Avoir plus de 18 ans.

Dans les entreprises rencontrées, les agents recrutés avaient des **expériences préalables diverses**. Un certain nombre avait déjà travaillé en tant qu'agent d'exploitation de parking ou agent de sécurité. Mais pour les autres, les expériences allaient, par exemple, de vendeur à réceptionniste en hôtellerie, déménageur, ambulancier, magasinier ou encore serveur en restauration... Certains agents étaient également en **recherche d'emploi** avant leur prise de poste. D'autant plus que cette population peut être un public-cible de certaines entreprises en phase de recrutement, en particulier lorsqu'elles ont des contrats qui contiennent une **clause d'insertion sociale** exigeant un engagement de l'entreprise en termes de recrutement de populations peu qualifiées et/ou vulnérables (chômage longue durée, situation de handicap).



Au sein des entreprises enquêtées, les profils sont mixtes, avec une légère sur-représentation des hommes (de l'ordre de 55-60 % contre 40-45 % de femmes). Toutes les tranches d'âges sont représentées avec une prédominance des 35-50 ans. Les agents de contrôle sont en majorité non diplômés ou diplômés de niveau 3 (BEP, CAP), excepté dans deux structures rencontrées où le niveau de diplôme est plus élevé, mais où les effectifs salariés sont faibles.

Sur le plan de la **formation**, la plupart des entreprises rencontrées (7 sur 9) imposent des formations aux agents avant leur prise de poste. Ces formations ne sont pas harmonisées : chaque entreprise possède sa propre politique. Elles peuvent atteindre un volume d'heures relativement conséquent. Par exemple, dans une des organisations rencontrées, un agent bénéficie de 140 heures de formation avant d'exercer.

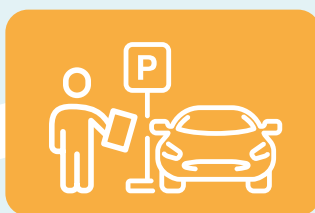
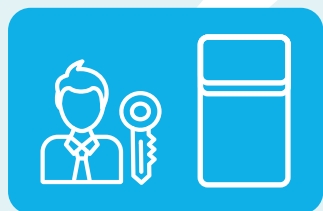
Le volet théorique de la formation porte sur :

- les aspects règlementaires du métier et du stationnement
- la « doctrine » de la commune en matière de stationnement (la politique de stationnement est différente d'un territoire à l'autre)
- le fonctionnement des outils de travail (PDA, LAPI...)
- La gestion des situations à risque et des clients « difficiles »

Le volet pratique de la formation peut passer par une initiation au métier par tuilage d'un pair. L'agent en formation suit alors un agent en poste pendant plusieurs jours sur le terrain afin de se familiariser progressivement aux missions.

## LES MÉTIERS DU CONTRÔLE DU STATIONNEMENT

# EN VOIRIE





## LES POINTS CLÉ DE L'ÉTUDE SUR LE CONTRÔLE DU STATIONNEMENT EN VOIRIE



# 13 ACTEURS

du contrôle de stationnement en voirie en France identifiés

- 4 acteurs principaux (captant environ 75% des parts de marché)
- 9 acteurs secondaires (se partageant 25% du marché)



### Des acteurs aux FORMES JURIDIQUES DIFFÉRENTES

- Entreprise ou Filiale d'entreprise
- SPL
- SEM



### L'ACTIVITÉ INITIALE (et souvent principale) des acteurs

- L'exploitation de parcs de stationnement
- Le transport de voyageurs (bus, tramways, trains)

### DES CONTRATS SOUVENT « MIXTES »

(une prestation de contrôle de stationnement en voirie **ET** de la gestion des contestations **ET** de la maintenance d'horodateurs **ET** de l'exploitation de parkings)



CONTRÔLE PIÉTON



CONDUITE



CONTRÔLE À DISTANCE



MAINTENANCE



+/- 20 APPELS D'OFFRE

incluant du contrôle de stationnement sont publiés par les collectivités en France chaque année

Environ **15 %** DES COLLECTIVITÉS FRANÇAISES

(ayant du stationnement payant en voirie) externaliseraient l'activité de contrôle



Environ **600 agents de contrôle** du stationnement employés chez les 13 principaux acteurs



Moins de **1 500 agents de contrôle** hors régies des collectivités locales, au maximum



**5 MÉTIERS**  
afférents au contrôle  
du stationnement en voirie

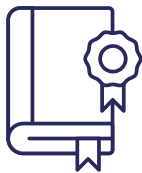
- Agent de contrôle piéton
- Agent de contrôle à distance
- Conducteur LAPI
- Agent de gestion des RAPO
- Agent de maintenance et collecte des horodateurs



Des métiers, des effectifs  
et des conditions de travail  
**qui ont fortement  
évolué depuis 2018**  
sous l'effet du développement  
des véhicules LAPI



Une politique du  
stationnement payant  
**PROPRE À CHAQUE  
COMMUNE**, qui donne lieu  
à une formation préalable des  
agents de contrôle



Une **ASSERMENTATION OBLIGATOIRE**  
pour verbaliser des usagers



Une **organisation  
du travail  
DIFFÉRENTE** en  
fonction de la taille des  
prestataires et surtout de  
la taille des « contrats ». Souvent multi-activités  
(contrôle piéton + LAPI  
+ à distance)



Des **objectifs  
QUANTITATIFS** fixés  
aux agents (du contrôle  
piéton, du contrôle à  
distance) dans certaines  
entreprises, qui conditionnent  
le versement de primes

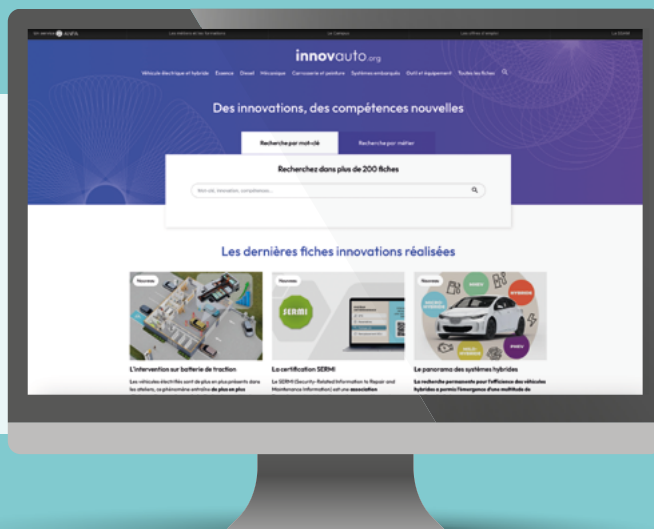
# DÉCOUVREZ TOUTES LES DONNÉES ET LES PUBLICATIONS DE L'OBSERVATOIRE SUR LE SITE DE L'ANFA

[anfa-auto.fr](http://anfa-auto.fr)

## LE PREMIER MOTEUR DE RECHERCHE

qui met en lien compétences et innovations dans les services auto

[innovauto.org](http://innovauto.org)



## ET DÉCOUVREZ EN VIDÉO LES DERNIÈRES ÉTUDES DE L'OBSERVATOIRE



### À PROPOS DE L'ANFA

L'ANFA est chargée par la Commission Paritaire Nationale de la mise en oeuvre de dispositifs relevant de la politique nationale de formation de la branche des services de l'automobile. À ce titre, l'ANFA :

- anime l'Observatoire des métiers des services de l'automobile (OPMQ de branche) et apporte une expertise dans le cadre de la GPEC,
- propose une ingénierie des dispositifs de formation professionnelle,
- élabore des certifications,
- assure la promotion des métiers,
- développe l'apprentissage, notamment via les réseaux des CFA Pilotes.

**Directrice de la publication :** Guillaume Faurie  
**Directrice de rédaction :** Valérie Chiron  
**Rédaction :** Marie-Sophie Girardin  
**Édition et création :** Service Communication ANFA

**Observatoire ANFA**  
2, rue Capella - 44470 Carquefou  
Tél. : 02 44 76 21 50  
[observatoire@anfa-auto.fr](mailto:observatoire@anfa-auto.fr) • [www.anfa-auto.fr](http://www.anfa-auto.fr)

