



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

MISE EN APPLICATION

Les clés pour une stratégie de stationnement efficace



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

COLLECTION

À propos

Cette publication a été élaborée dans le cadre du projet Park4SUMP, financé par le programme-cadre pour la recherche et l'innovation Horizon 2020 d'après l'accord de subvention n° 769072

Park4SUMP est un projet à l'initiative de CIVITAS. En savoir plus – www.civitas.eu

Titre

Mise en application

Les clés pour une stratégie de stationnement efficace

Auteur(s)

Ivo Cré, POLIS

Remerciements

Cette publication a été rendue possible grâce à la contribution des organisations engagées dans le projet Park4SUMP, qui sont toutes créditées pour leur contribution respective.

Nous souhaitons remercier en particulier l'Association Européenne du Stationnement (EPA) pour avoir partagé ses meilleures pratiques de mise en application du stationnement via la remise de prix semestrielle du stationnement sur voirie de l'EPA.

Réviseurs:

Susan Tully, Research Fellow Edinburgh, Scotland, United Kingdom.

Robert Pressl, Project Manager, Austrian Mobility research FGM-AMOR.

Avis de non-responsabilité

Les opinions exprimées dans cette publication sont la responsabilité des auteurs mentionnés et ne reflètent pas nécessairement les opinions de la Commission Européenne.

Copyright

Toutes les images de cette publication sont la propriété des organisations ou des individus crédités. Le contenu de cette publication peut être reproduit et développé.

TABLE DES MATIÈRES

1. À propos de cette brochure	5
1.1 Résumé et directions	5
1.2 Axe principal de cette brochure : la mise en application du stationnement payant et réglementé.....	5
2. La clé du succès : une approche équilibrée	6
2.1 Régulation des voiries	7
2.2 Prestation de services	7
2.3 Hausse des recettes	7
3. Définir les procédés de mise en application du stationnement	9
Point de départ : équitable et efficace pour les autorités locales et les conducteurs.....	9
3.1 La mise en application de la loi face aux infractions de stationnement est un procédé qui relève du PMUD	9
3.2 Étapes cruciales dans le procédé de mise en application	10
4. Principes de mise en application.....	12
Principe 1 : Concevoir des systèmes de stationnement que les conducteurs puissent facilement respecter	13
Principe 2 : Encourager la population à respecter les règles	13
Principe 3 : Suivre autant que possible les procédures civiles et administratives.....	14
Principe 4 : Les sanctions devraient être équilibrées	14
Principe 5 : Les procédures de mise en application devront être transparentes.....	14
Principe 6 : Traitement équitable et impartial des différents usagers du stationnement	15
Principe 7 : Accordez de l'importance à vos agents d'opération	15
5. Outils de mise en application	17
5.1 Éléments de marquage au sol pour permettre la mise en application	17
5.2 Enlèvement et verrouillage.....	17
5.3 La mise en application numérique du stationnement.....	17
5.4 Utiliser les données de mise en application pour prendre des décisions stratégiques.....	19
6. Problèmes de mise en application spécifiques	21
6.1 Utilisation frauduleuse des Cartes européennes de stationnement pour personnes handicapées	21
6.2 Nouveaux défis	22
7. Liste de Références.....	24



Voiture LAPI à Trondheim, Norvège
Source: © Trondheim parkering

1. À propos de cette brochure

1.1 RÉSUMÉ ET DIRECTIONS

Dans cette brochure, le projet PARK4SUMP partage ses connaissances sur la mise en application du stationnement. Après avoir défini l'axe majeur de cette publication : mise en application du stationnement réglementé et payant (voir section 1.2), nous proposons une approche équilibrée (Chapitre 2 : La clé du succès : une approche équilibrée) de trois objectifs de mise en application du stationnement (réglementation sur voirie, offre de services et augmentation des recettes). Dans le troisième chapitre, la mise en application du stationnement est définie comme un procédé qui fait partie intégrante du PMUD (Chapitre 3 : Définir les procédés de mise en application du stationnement). Le chapitre 4 (Principes de mise en application) établit 7 principes qui structurent une politique fiable de mise en application du stationnement. Le chapitre 5 met l'accent sur les outils clés de la mise en application tandis que le chapitre 6 présente les problèmes spécifiques liés à la mise en application du stationnement, et introduit de nouveaux défis.

1.2 AXE PRINCIPAL DE CETTE BROCHURE : LA MISE EN APPLICATION DU STATIONNEMENT PAYANT ET RÉGLEMENTÉ

L'offre de stationnement se présente sous différentes formes et avec une multitude d'aménagements.

L'offre de stationnement hors voirie permet aux conducteurs de garer leur véhicule dans des zones accessibles au public, semi-publiques (par ex. les supermarchés aux heures d'ouverture) ou dans des zones de stationnement privées (par ex. les parkings de bureaux). Ces zones peuvent être protégées par une barrière (virtuelle) ou non protégées. Bien que,

dans certains cas, les autorités publiques jouent un rôle dans l'enlèvement de véhicules sur des propriétés privées (bâtiment ou terrain), cela ne fait pas partie des axes d'étude de cette publication.

L'offre de stationnement sur voirie comprend le stationnement réglementé, où les règles d'emplacement s'appliquent à ceux qui peuvent se garer (permis, type de véhicule) pour une durée définie, mais ne requiert pas de paiement sur place. Elle peut aussi s'appliquer aux régimes de stationnement payant. Les régimes de stationnement réglementé et payant définissent un droit de stationnement basé sur les règles de stationnement (payant) applicables, ce qui est de la plus haute importance lors de la mise en application des politiques de stationnement. Ce droit de stationnement est basé sur l'emplacement géographique et la durée, offrant la possibilité de se garer à un endroit défini pour une période donnée.

Et enfin, il y a le stationnement illégal : se garer dans des endroits qui ne sont pas prévus à cet effet ou appropriés, tels que les trottoirs, les autoroutes, etc. Il est souvent associé à des enjeux de sécurité routière pour les autres usagers.

Nous mettrons l'accent sur la mise en application des politiques et des mesures de stationnement sur voirie, et plus particulièrement sur le stationnement payant et réglementé. Dans le chapitre 7 : nouveaux défis, nous mettrons en lumière un certain nombre de défis nouveaux et futurs liés à la mise en application et qui sortent du périmètre d'étude.



2. La clé du succès : une approche équilibrée

Avant de s'attaquer aux aspects détaillés de la mise en application du stationnement, il est important de comprendre pourquoi les villes y participent. Que se passerait-il s'il n'y avait pas, ou peu, de mise en application ? Le chaos règnerait dans les rues, les citoyens se sentiraient négligés (autant les conducteurs cherchant à se garer que les autres usagers de la route), et les recettes issues du stationnement dégringoleraient. Par conséquent, une politique adéquate de mise en application du stationnement sur voirie prévoit une approche pondérée avec des objectifs divers : réglementation sur voirie, offre de services et augmentation des recettes.



Un ASVP à Trondheim, Norvège
Source: © Trondheim parkering

2.1 RÉGULATION DES VOIRIES

L'objectif principal des stratégies de mise en application du stationnement sur voirie, dans leur forme la plus courante, est un objectif simple mais essentiel : les villes veulent éviter le chaos dans leurs rues. La réglementation sur voirie est appliquée pour instaurer une utilisation méthodique des espaces urbains disponibles. Ce qui nous amène au « principe de stationnement 20 »¹ de PARK4SUMP : toujours garder un certain nombre de places de stationnement libres. En outre, la réglementation sur voirie peut amener à améliorer les espaces publics, puisque des aires plus importantes peuvent être accordées à la marche, au vélo et à d'autres formes de rues vivantes. La réglementation sur voirie peut permettre à des rues d'être utilisées en priorité par différents groupes d'utilisateurs, par exemple : les résidents, les visiteurs ou les véhicules de livraison. Ce qui va permettre de gérer le stationnement, non seulement en termes géographique et temporel, mais également en termes d'utilisation fonctionnelle des possibilités de la voirie.

2.2 PRESTATION DE SERVICES

Les stratégies de mise en application permettent de sensibiliser les citoyens et les visiteurs afin qu'ils réalisent la valeur que représentent les stationnements dans les régions urbaines centrales. Cette valeur peut être financière (payer les frais de stationnement ou les permis résidents) ou psychologique (limite de temps et d'espace). Cette valeur doit se refléter dans la qualité des services de stationnement. L'utilisation de ce service (l'offre de stationnement sur voirie) a un coût pour son usager. Dans la plupart des cas, la mise en application du stationnement est la partie visible des services de stationnement offerts aux résidents et visiteurs. Ce coût peut être compensé par la prestation

de services. Le service de stationnement le plus flagrant est de pouvoir utiliser un espace public pour un besoin privé. La mise en application des réglementations du stationnement permet d'assurer la disponibilité de ce service aux conducteurs qui respectent les règles. Cette offre de services peut proposer des options de paiement facilité, tel que le paiement différé. Le paiement différé remplace l'amende immédiate et permet au conducteur de disposer d'un délai de grâce pour régler les coûts de stationnement. Un des services secondaires (pour tous les citoyens) est l'amélioration de la qualité de la sphère urbaine grâce à la gestion du programme de stationnement sur voirie.

2.3 HAUSSE DES RECETTES

En faisant payer les usagers de la route, l'augmentation des recettes issues du stationnement est un des moyens d'atteindre l'objectif. Le coût suscite un changement de comportement qui vise à améliorer l'efficacité du système. Les paiements permettent de créer une source de revenus stables. Les revenus peuvent provenir des permis de stationnement pour les résidents, ou des coûts de stationnement. Les revenus peuvent également être issus des amendes délivrées dans le cadre d'infractions. Une gestion stricte du stationnement sur voirie peut aider à augmenter les revenus issus des établissements hors voirie, ce qui apparaît comme une source secondaire de revenus.

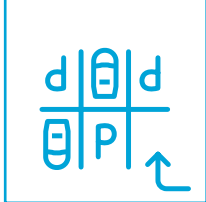
Si ces trois éléments ne sont pas pondérés, la politique de stationnement ne sera ni efficace (par ex. en raison du manque de respect), ni équitable, ni rentable. Elle sera trop coûteuse pour les autorités en charge et/ou pour les usagers du stationnement.

¹ CIVITAS Park4SUMP, "Good reasons and principles for Parking Management", available at https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf



© Rupprecht Consult 2019

A decision maker's overview (Les 12 Étapes du Plan de Mobilité Urbaine Durable (2e édition) - Un aperçu du décideur). Source : © Rupprecht Consult 2019



3. Définir les procédés de mise en application du stationnement

POINT DE DÉPART :

équitable et efficace pour les autorités locales et les conducteurs

Premièrement, faites en sorte que la réglementation et sa mise en application soient équitables et efficaces. Par exemple : augmentez le montant des amendes là où le stationnement gêne le trafic, et assurez-vous que tout le monde risque la même amende en cas d'infraction. Dans l'étape préliminaire, ne mettez pas d'amende lorsqu'il s'agit de la première ou deuxième infraction, mais donnez un avertissement. Faites en sorte que les gens sachent où et comment l'argent collecté est dépensé.

3.1 LA MISE EN APPLICATION DE LA LOI FACE AUX INFRACTIONS DE STATIONNEMENT EST UN PROCÉDÉ QUI RELÈVE DU PMUD

Une politique de stationnement bien conçue remplit les objectifs définis dans le PMUD. Cela se traduit par des réglementations locales de stationnement qui sont mises en place grâce à des panneaux de signalisation, des marquages au sol, des équipements sur la voirie (horodateurs, capteurs...) et des services (systèmes de paiement, programme de permis...).

Le rôle de la mise en application du stationnement est de confirmer le respect ou l'infraction des réglementations locales de stationnement et de prendre des mesures face aux infractions. Mais ce n'est pas tout : non seulement les revenus générés par les frais et amendes pourront être utilisés pour le bien public (de préférence pour mettre en place le PMUD !), mais aussi les données réunies grâce à la mise en application du stationnement pourront aider à évaluer et adapter les politiques et les mesures du PMUD.

L'image que les citoyens ont de la mise en application du stationnement est celle d'une personne qui délivre une contravention. Ce n'est qu'une partie de l'équation. La mise en application du stationnement est un procédé et elle devrait également être considérée et organisée comme telle par les autorités locales compétentes. Le procédé de mise en application du stationnement fait partie intégrante du Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD).



Voitures garées sur le trottoir, Krakow Polonge
© Robert Pressl.

3.2 ÉTAPES CRUCIALES DANS LE PROCÉDÉ DE MISE EN APPLICATION

La mise en application du stationnement comporte deux phases majeures. La première phase consiste à vérifier si le véhicule a le droit d'être stationné là où il a été identifié ; la deuxième consiste à agir si le véhicule est en infraction. Ces phases sont les mêmes que la mise en application soit manuelle ou numérique.

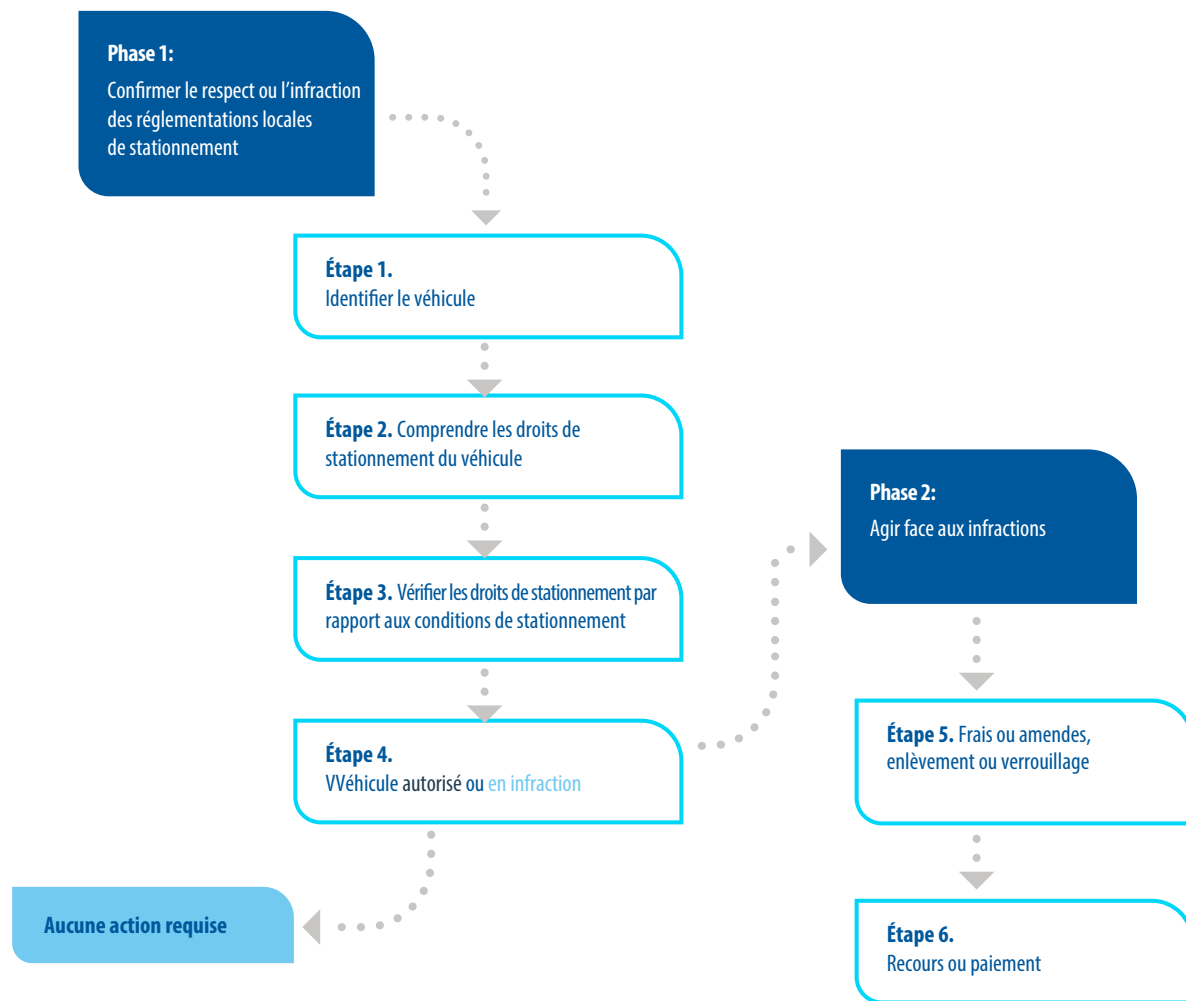
1. Confirmer le respect ou l'infraction des réglementations locales de stationnement :

La première étape est d'identifier le véhicule. Une personne (un agent de contrôle du stationnement) ou un dispositif (caméra) repère le véhicule. Ensuite, l'agent de contrôle doit vérifier si le véhicule a le droit de stationner d'après les conditions de

stationnement en vigueur à l'endroit et à l'instant T où le véhicule a été identifié. Le droit de stationnement peut prendre la forme d'un permis (résident, carte de stationnement pour personne handicapée, véhicule électrique, véhicule de service, etc.), d'un indicateur temporel (un disque de stationnement de tous types), ou d'une preuve de paiement (ticket papier ou application en ligne).

La cohérence des conditions de stationnement avec les droits de stationnement peut être vérifiée de façon manuelle (par ex. l'agent de contrôle voit le ticket ou le permis), ou numérique (par ex. un système de reconnaissance automatique des plaques minéralogiques équipé d'une caméra envoie la plaque à un registre qui stocke tous les droits de stationnement - voir ci-dessous pour plus d'informations).

Cette partie du procédé de mise en application se conclut soit par l'autorisation du véhicule (le véhicule a le droit de stationner à l'emplacement donné, à l'instant T de la journée), ou par l'identification du véhicule comme étant en infraction, avant de passer à la phase suivante.



Graphique 1: Agir face aux infractions.

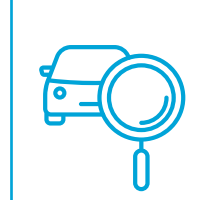
2. Agir face aux infractions

En fonction du cadre national ou local, l'infraction peut être traitée de différentes manières : le traitement peut être pénal ou non pénal (voir le graphique 2 ci-dessous), il peut aussi être sanctionné par une amende ou parfois par des frais administratifs. Certaines villes pratiquent l'enlèvement et le verrouillage face à des véhicules en infraction, notamment pour les conducteurs qui ne sont pas résidents, afin d'assurer le paiement d'une amende. Lorsqu'une amende est délivrée à un conducteur, il faut que celui-ci soit en mesure de pouvoir faire appel de la décision auprès des autorités locales.

Une des problématiques importantes de ce procédé est d'obtenir l'identité et l'adresse du propriétaire du véhicule. Cet aspect pose problème pour les conducteurs non-résidents, car les villes n'ont pas accès aux bases de données nationales des

autres pays. Dans la plupart des pays de l'UE, les propriétaires de véhicules (ou la plupart des usagers de contrats de leasing) reçoivent les amendes ou les frais. Actuellement, il n'existe pas de solution européenne unique qui puisse résoudre ce problème d'accès à la base de données des véhicules entre autorités.

Les étapes susmentionnées peuvent être menées par les villes ou peuvent être sous-traitées à un tiers. C'est le cas pour Prague qui a progressivement amélioré le procédé de mise en application et de pénalisation. Les véhicules de surveillance vidéo, qui sont équipés de caméras, appartiennent à un tiers, mais la ville détient le système informatique centralisé (SIC - Système d'Information Centralisé) qui collecte toutes les données nécessaires au bon fonctionnement de la réglementation.



4. Principes de mise en application

L'expérience PARK4SUMP montre que les villes utilisent de plus en plus d'outils numériques pour la gestion du stationnement.

	La mise en application est 100 % manuelle	Le personnel de mise en application utilise des caméras et/ou des distributeurs de tickets électroniques	Le personnel de mise en application utilise toutes les technologies disponibles et est assisté par des voitures ou des motos équipées d'un lecteur de plaques minéralogiques
Nombre de villes	5	9	5

	ÉQUITABLE	EFFICACE
Gestionnaire du stationnement	<p>Dans le cadre juridique national</p> <p>Les véhicules étrangers sont soumis au même régime de mise en application</p> <p>Répondre aux besoins de stationnement particuliers (par ex. le stationnement pour les personnes handicapées)</p> <p>Les recettes reviennent aux services</p>	<p>Rentable</p> <p>Rapide</p> <p>Recouvrement des amendes</p> <p>Employés heureux</p>
Conducteur	<p>Le régime de mise en application est le même pour tout le monde</p> <p>Savoir que tout le monde paye pour stationner</p> <p>Une utilisation des recettes qui bénéficie à la ville</p> <p>Des procédures transparentes et la possibilité de faire appel</p>	<p>Bonne compréhension des moyens et des lieux de paiement</p> <p>Des informations disponibles dans plusieurs langues</p> <p>Pas d'ingérence vis-à-vis des véhicules (enlèvement, verrouillage), de « simples » transferts d'argent pour finaliser la mise en application du procédé</p>

En outre, les villes évoluent et passent d'une mise en application gérée par la police à un traitement administratif des stationnements indésirables ; elles confient souvent des missions particulières de mise en application à des entités privées. Ces deux tendances, numérisation et « servicisation », représentent deux défis pour les autorités locales. À cet égard, il est essentiel de suivre un certain nombre de principes de mise en application.

PRINCIPE 1 :

Concevoir des systèmes de stationnement que les conducteurs puissent facilement respecter

Comme l'on peut s'y attendre, plus la mise en application est efficace, plus les règles sont respectées. La mise en application n'est pas une fin en soi : c'est un moyen d'obtenir le respect des réglementations de stationnement. Un régime bien conçu favorisera le respect des règles. Les villes peuvent utiliser d'autres moyens pour améliorer le respect, tels que des panneaux de signalisation, les feux, les informations aux usagers, les options de paiement et les outils numériques.

Ces éléments peuvent faciliter le respect de la réglementation, mais les conducteurs doivent aussi avoir envie de la respecter. Pour ce faire, il faut que la réglementation soit justifiée : les contrôles doivent être nécessaires et pondérés. Il faut également que la réglementation soit « simple » et bien expliquée.

PRINCIPE 2 :

Encourager la population à respecter les règles

Les citoyens doivent comprendre la relation entre leur comportement et la qualité de l'environnement urbain. La ville peut être transparente sur la façon dont sont utilisés les frais et les amendes, notamment en ce qui concerne la préaffectation de ces recettes pour la mise en place de politiques publiques et l'amélioration du PMUD de la ville.

Le gestionnaire du stationnement peut créer un « climat » positif autour du stationnement payant. Grâce à des campagnes marketing, les clients peuvent être sensibilisés à la nécessité d'un stationnement réglementé. Un programme de fidélisation peut venir en soutien d'un paiement

adéquat pour le stationnement. Cela est peu courant, mais en cas de mise en place, cela peut encourager des comportements de mobilité durable. Des récompenses peuvent être créées sous forme de prix ou d'offres de solutions de voyage alternatives.

Lisbonne et sa mise en application douce

Historiquement, la mise en application du stationnement au Portugal a été perçue de façon très négative. La police était réticente à sanctionner les infractions au stationnement et les revenus issus des emplacements payants ont donc diminué. Une entreprise privée a pris le relais. Elle a baissé les coûts des contraventions liées au stationnement illégal, a supprimé les mesures impopulaires telles que le verrouillage, et les contrevenants à répétition ont reçu des amendes plus élevées.

Ces changements ont été accueillis positivement et le nouveau système n'a reçu qu'un nombre limité de plaintes, preuve de son succès. Suite à sa mise en place en 2005, les revenus ont doublé en l'espace de trois mois.

PRINCIPE 3 : Suivre autant que possible les procédures civiles et administratives

La mise en application des infractions du stationnement réglementé et payant, dans des espaces prévus à cet effet, est plus efficace lorsque les infractions ne sont pas considérées comme relevant du pénal. Il est préférable que les procédures de mise en application soient traitées par le droit civil/administratif plutôt que par le droit criminel/pénal. De cette façon, la gestion du stationnement peut permettre d'augmenter les recettes municipales et d'encourager la mobilité durable !

Cela dépend bien évidemment des législations nationales.

Ce que PARK4SUMP défend :

Même lorsqu'un régime de mise en application existe sur le papier, il peut n'être que partiellement instauré car le personnel en charge n'est pas le bon.

La mise en application est souvent répartie entre différentes organisations. Alors que la police s'occupe généralement des infractions de stationnement, des entités municipales ou privées gèrent le contrôle du stationnement payant. Ce dernier fonctionne bien la plupart du temps, mais la police manque de temps et a des missions plus importantes que celle de contrôler les infractions de stationnement. Une des solutions souvent adoptée dans cette situation est de transférer la responsabilité des activités de mise en application qui incombent à la police à des entités municipales ou privées. Elles surveillent toutes les infractions de stationnement et les transmettent à la police qui s'occupe de percevoir l'amende.

Une nouvelle étape consiste à décriminaliser totalement les infractions de stationnement afin que le personnel non-policier puisse s'occuper de l'intégralité du procédé de mise en application. Un des atouts majeurs de cette solution est que le revenu des amendes passées est à présent un revenu pour la ville et non plus pour l'État.

PRINCIPE 4 : Les sanctions devraient être équilibrées

Les actions menées suite aux observations d'infractions devraient être raisonnables et acceptables, tout en étant un moyen de dissuasion suffisant pour atteindre l'objectif de réglementation du stationnement (par ex. le roulement du stationnement pour avoir 15 % des espaces disponibles). Elles devront encourager les conducteurs à revoir leur attitude, et ne pas les inciter à rejeter les politiques de la ville. Une des recommandations serait d'avoir des amendes similaires pour les personnes qui sont en infraction de stationnement et celles qui ne s'acquittent pas des titres de transport.

Les interférences physiques avec le véhicule doivent être évitées. Les pratiques telles que l'enlèvement ou le verrouillage ne devraient être mises en œuvre que pour des raisons de sûreté et de sécurité, ou lorsqu'il existe un risque important que les frais ou amendes de stationnement aux montants élevés ne puissent être remboursés.

PRINCIPE 5 : Les procédures de mise en application devront être transparentes

Les autorités devront s'assurer de la capacité du conducteur à comprendre l'intégralité de la procédure de mise en application. L'avis de paiement devra s'accompagner des coordonnées d'un interlocuteur pour obtenir de plus amples informations. Les étapes de la procédure de mise en application devront être accessibles au public. On pourra développer une stratégie raisonnable pour gérer la multiplicité des langues. Il devra être possible et facile de faire appel des décisions liées à la mise en application.



Mise en fourrière d'une voiture, Sofia Bulgarie
© Robert Pressl

PRINCIPE 6 : Traitement équitable et impartial des différents usagers du stationnement

Le soutien public des politiques de stationnement pourra être remis en cause s'il n'est pas possible d'avoir une mise en application identique à toutes les catégories de véhicules. Un traitement équitable et impartial des différentes catégories d'usagers devra être mis en place (par ex. les véhicules étrangers, le transport urbain de marchandises et les véhicules de service, les véhicules du corps diplomatique...).

Cela n'empêche pas d'orienter les efforts sur des zones plus spécifiques (forte pression, respect insuffisant, notification de fin de durée de stationnement via un système de paiement numérique) ou sur des cas d'utilisation particuliers (par ex. place de stationnement pour les personnes handicapées, stationnement de courte durée ou place de livraison).

PRINCIPE 7 : Accordez de l'importance à vos agents d'opération

Les agents d'opération et de contrôle du stationnement sont le maillon le plus fort du procédé de mise en application. Ce sont non seulement ceux qui ont affaire directement aux conducteurs, mais aussi ceux qui prennent les décisions pratiques et

opérationnelles quotidiennes pour que la mise en application soit un succès. Ils devraient recevoir un soutien total dans la pratique de leur activité.

Une formation adéquate et régulière des agents de contrôle est importante. Elle leur permet d'aider les gens et de répondre à leurs questions, et pas uniquement de mettre des amendes. La formation linguistique et les compétences en communication sont importantes. L'éventail de responsabilités des agents de contrôle peut être étendu au-delà du stationnement. Les agents de contrôle du stationnement s'impliquent dans les activités de la communauté et deviennent « les yeux de la rue », ou ils peuvent venir en aide aux touristes. Ils deviennent, par conséquent, les ambassadeurs de la ville. Leurs emplois du temps devraient leur permettre d'intégrer ces tâches supplémentaires.

Ce soutien passe également par la technologie qui joue un rôle important. Des dispositifs de contrôle portables faciles à utiliser, des schémas de décision faciles à suivre, des canaux de communication avec le back-office en support... Tout cela participe au bien-être professionnel des agents de contrôle.

Grande-Bretagne / Norvège : changer pour plus de professionnalisme.

L'Association Britannique pour le Stationnement (BPA) a été avant-gardiste en termes de développement de nouvelles qualifications et de formations pour le secteur du stationnement sur voirie. En Grande-Bretagne, près de 80 000 personnes travaillent dans le secteur du stationnement, dont 15 000 agents civils chargés de la mise en application. La BPA a mis en place un système d'accréditation simplifiée pour ses membres qui fixent les standards de formation et les qualifications professionnelles pour ce secteur.

La ville de Trondheim, qui est partenaire de PARK4SUMP, déclare que leur méthode de formation du personnel de stationnement a permis de réduire le nombre de congés maladie ainsi que la rotation du personnel. Plus d'informations à ce sujet dans le [reportage vidéo de Trondheim](#).



Voiture LAPI, Rotterdam Pays-Bas
© FGM / Harry Schiffer.



5. Outils de mise en application

5.1 LÉMENTS DE MARQUAGE AU SOL POUR PERMETTRE LA MISE EN APPLICATION

Comme évoqué dans le « Principe 1 : Concevoir des systèmes de stationnement que les conducteurs puissent facilement respecter », l'aménagement des espaces urbains, qui sont sujets à la réglementation du stationnement, contribue à la bonne conduite des conducteurs. La ville devrait installer une signalétique claire et compréhensible qui délimite les zones réglementées et qui explique la réglementation qui s'applique dans ces rues. Les espaces de stationnement doivent être clairement définis et distincts du reste des espaces publics, pour indiquer où se garer. Il y a différentes façons de procéder : codes couleurs ou revêtement avec des matériaux distincts. Ils peuvent également signaler différents types d'usages des espaces de stationnement (par ex. pour les personnes handicapées, les livraisons, les résidents, les espaces à durée limitée).

5.2 ENLÈVEMENT ET VERROUILLAGE

Un sabot de Denver, que l'on connaît aussi sous le nom de sabot bloque roue, est un dispositif conçu pour empêcher les véhicules d'être déplacés. La plupart du temps, il s'agit d'un sabot qui entoure la roue du véhicule, et qui empêche l'enlèvement de la roue et du véhicule. Le verrouillage de véhicule est en vigueur dans certaines zones mais reste controversé. Ce qui est également le cas pour l'enlèvement : les autorités locales sont souvent autorisées à enlever les véhicules qui ont été abandonnés ou qui sont stationnés illégalement sur une voie publique.

Les véhicules sont enlevés et emmenés à la fourrière où il faudra s'acquitter de frais élevés (en plus des frais d'enlèvement) pour récupérer le véhicule.

5.3 LA MISE EN APPLICATION NUMÉRIQUE DU STATIONNEMENT

Les villes ne peuvent utiliser que les technologies et les procédures de mise en application qui sont requises/ autorisées par la législation nationale.

Dans la plupart des cas, il y a une composante numérique dans la mise en application du stationnement, même lorsqu'il s'agit d'une simple base de données qui conserve les amendes. Alors que les technologies sont abouties, les questions de réglementation peuvent compliquer leur introduction effective. Ces questions de réglementation peuvent prendre différentes formes : le besoin de vérifier en personne les infractions constatées numériquement, les difficultés d'accès au registre national des plaques minéralogiques pour des raisons de protection de données, etc.

Règlement Général sur la Protection des Données : faites attention !

Pour les procédés numériques et physiques : la protection des données est essentielle et le RGPD doit être appliqué. La ville devrait concevoir des procédures conformes au RGPD et elle est responsable du respect du RGPD par ses fournisseurs. La ville devrait promouvoir sa politique de protection des données et désigner un responsable du contrôle de la protection des données. Les informations relatives aux conducteurs qui respectent la réglementation devraient être supprimées du système, à moins qu'ils aient opté pour un système de mobicompte.

Les outils numériques peuvent être utilisés à différentes étapes du procédé de mise en application du stationnement :

Identification de véhicule :

- Itinéraire intelligent et aléatoire des agents de contrôle : une mise en application équitable et efficace repose en partie sur des outils qui indiquent des itinéraires aléatoires aux agents de contrôle, ou qui les redirigent vers des endroits où les infractions de paiement sont fréquentes. À un stade plus avancé, l'identification automatique via des voitures scan ou des robots pourrait également entrer en jeu.
- Système de Reconnaissance Automatique des Plaques Minéralogiques (ANPR) : des voitures ou cyclomoteurs scan pourront être équipés de caméras.
- Détection d'occupation en temps réel : en plus des données existantes sur les garages hors voirie, un nombre croissant d'informations sur les espaces de stationnement sur voirie est identifié par les capteurs et les caméras. Cela permet d'améliorer les itinéraires et les analyses d'occupation. Cependant, cela nécessite des cartes SIG précises des espaces de stationnement existant dans la ville, ainsi que des mises à jour fréquentes (par ex. lorsqu'il y a un changement temporaire de réglementation).

Détection d'infraction

- Dispositifs portables pour vérifier les droits de stationnement. Ils peuvent être équipés de caméras, de géolocalisateurs et d'imprimantes.
- La centralisation numérique des droits de stationnement : la plupart des programmes numériques de stationnement reposent sur un dépôt numérique (un serveur) qui contient les droits de stationnement correspondant aux véhicules (grâce aux plaques minéralogiques). Ces droits peuvent être temporaires (sous la forme d'un paiement) ou permanents (stationnement réservé aux résidents ou aux personnes handicapées). Ils sont toujours géolocalisés (par ex. le droit de stationnement d'un résident sera limité à son quartier), mais les emplacements sont de tailles différentes (rue, zone, ville entière). Cette base de données est une référence pour la mise en application et fonctionne comme un centre de données pour la gestion du stationnement.

- Base de données nationale des véhicules immatriculés
- Accords bilatéraux ville-État, État-État.

Prise de mesures face à l'infraction à la réglementation : amendes et frais

- Instructions de paiement dématérialisées
- Faire appel en ligne

Les outils numériques peuvent être associés à un tableau de bord du stationnement de la ville : plusieurs acteurs du marché proposent des tableaux de bord qui rassemblent les informations générées par les outils numériques susmentionnés, en collectant les données auprès de différentes sources, en les intégrant et

Le Registre National Hollandais de Stationnement

Les données numériques sauvegardées du Registre National Hollandais de Stationnement est un atout essentiel à la bonne mise en application du stationnement. Les plaques minéralogiques des voitures stationnées peuvent être vérifiées en temps réel grâce aux voitures scan. La plaque minéralogique est vérifiée d'après un registre national des droits de stationnement géolocalisés qui sont conservés dans le registre de stationnement, que ce soit pour les amendes ou les permis. Cette approche a permis d'augmenter considérablement le respect du stationnement payant.

La ville de Rotterdam, partenaire de Park4SUMP, est un excellent exemple de la mise en application numérique du stationnement. [Regarder cette vidéo.](#)

Un procédé de mise en application 100 % digital	Approche en personne
<p>Possibilité d'augmenter la mise en application du stationnement.</p> <p>Plus la mise en application du stationnement est élevée, plus l'équité du système augmente.</p> <p>Après l'investissement initial, le coût marginal d'une mise en application supplémentaire est bas. Ce gain de productivité peut être alloué ailleurs.</p> <p>Les agents de contrôle apprécient et leur statut professionnel évolue.</p> <p>Le stationnement devient partie intégrante de la transition globale vers une gouvernance électronique.</p>	<p>La législation nationale n'autorise pas le système de reconnaissance automatique des plaques minéralogiques (ANPR).</p> <p>Manque de culture numérique et d'infrastructures dans la ville.</p> <p>Pas de registre centralisé qui facilite l'accès aux plaques minéralogiques.</p> <p>La numérisation peut être un projet trop important à entreprendre pour une petite unité de mise en application du stationnement.</p> <p>Permet la « mise en application de la communauté » : les yeux de la rue et les missions supplémentaires telles que renseigner les touristes.</p> <p>Plus exigeant, création d'emplois.</p>

Les raisons qui justifient une approche numérique ou physique pour la mise en application du stationnement

analysant (occupation, rentabilité financière, etc.) pour qu'elles soient disponibles instantanément.

Les outils numériques peuvent également être utilisés à diverses fins. Cette « double utilisation » permet de faire des économies, mais présente des contraintes légales. Les outils numériques de mise en application peuvent être utilisés pour d'autres infractions (criminelles) : le flux du système de reconnaissance automatique des plaques minéralogiques (ANPR) peut servir à vérifier les véhicules volés ou qui ne sont pas assurés.

5.4 UTILISER LES DONNÉES DE MISE EN APPLICATION POUR PRENDRE DES DÉCISIONS STRATÉGIQUES

Les procédés de mise en application numérique et physique génèrent des informations intéressantes

sur le fonctionnement de la ville. Les agents d'opération de stationnement intelligent et les services à la mobilité sauront utiliser au mieux ces données pour préparer leurs opérations et leurs stratégies (par ex. le PMUD).

Cela concerne également le principe de stationnement 23 de PARK4SUMP : attendre d'observer la demande réelle avant de construire pour répondre à la demande prévue². Les données regroupées de mise en application aident à cartographier la demande réelle et les pressions de stationnement. Elles fournissent également des informations sur les tarifs, les horodateurs qui génèrent le plus/moins de recouvrements, les horodateurs en panne, les rues avec le plus/moins d'infractions de stationnement.

Ces informations peuvent aider aux efforts de maintenance et de contrôle. Les horodateurs cassés, la signalétique vandalisée, etc., peuvent être réparés plus rapidement si l'information est transmise de façon systématique.

² CIVITAS Park4SUMP, "Good reasons and principles for Parking Management", disponible à https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf



Du stationnement gênant sur le trottoir
© shutterstock.com

6. Problèmes de mise en application spécifiques

6.1 UTILISATION FRAUDULEUSE DES CARTES EUROPÉENNES DE STATIONNEMENT POUR PERSONNES HANDICAPÉES

La compréhension globale des droits de stationnement des personnes handicapées est cruciale à la stratégie de mise en application. Il existe un format standard de carte de stationnement pour les personnes handicapées qui est reconnu dans tous les pays de l'UE. Cette carte de stationnement³ permet à une personne handicapée, qui est autorisée à utiliser certains dispositifs de stationnement dans son pays européen de résidence, de se déplacer plus facilement à travers d'autres pays de l'UE. Elle pourra ainsi bénéficier des mêmes droits de stationnement réservés aux personnes handicapées dans le pays de destination.

Cette recommandation prévoit la standardisation de la mise en page des cartes de stationnement pour les personnes handicapées et leur acceptation par les pays de l'UE, afin de faciliter la liberté de circulation en voiture de ces personnes. L'Annexe intitulée « Dispositions relatives au modèle communautaire de carte de stationnement pour personnes handicapées » contient des dispositions très spécifiques sur l'apparence de la carte standard européenne : hauteur, largeur, couleur, matière (plastifiée), contenu, ainsi que l'emplacement et la manière dont les informations spécifiques aux pays de l'UE doivent figurer. Les pays de l'UE sont responsables de la délivrance de la carte.

À cet égard, les pays de l'UE utilisent leur propre définition du handicap et établissent leur propre procédure pour délivrer la carte. La recommandation n'a pas pour vocation de changer la manière dont les cartes de stationnement pour les personnes

handicapées sont délivrées au niveau national. Cependant, la dimension européenne a un impact certain sur la liberté de circulation et l'indépendance des citoyens européens handicapés. De nombreux États Membres ont ajouté des spécificités qui ne figurent pas dans la recommandation : papier anti-copie, hologramme, code-barres ou code QR ; tag NFC pour la détection de carte sans contact.

Il est important de noter que plus les avantages de la carte de stationnement augmentent, plus il y a de falsifications ou de commerce illégal de ces cartes. La standardisation des cartes fait qu'elles ont été extrêmement simplifiées, ce qui facilite leur falsification. Par conséquent, un dispositif de

Opération Enable

La police de Dublin a débuté son « opération enable » en 2017 afin de surveiller l'utilisation des places pour personnes handicapées ainsi que les permis de stationnement. Les permis qui sont utilisés frauduleusement sont saisis et rendus à l'autorité qui les a délivrés. Les contrevenants sont poursuivis. Une campagne sur les réseaux sociaux est venue appuyer cette opération, avec des apparitions à la télé et à la radio. La campagne a été transposée en dehors de Dublin.

³ Le modèle communautaire a été proposé par la Recommandation du Conseil 98/376/CE.



sécurisation supplémentaire devrait être envisagée afin d'empêcher la falsification ou la contrefaçon.

Il existe trois types de fraude aux cartes de stationnement pour personnes handicapées :

1. Utilisation de la carte par des personnes autres que le propriétaire : il s'agit souvent de membres de la famille ou des aides à domicile ;
2. Utilisation de la carte d'une personne décédée : les membres de la famille ne rendent pas la carte après la mort de son propriétaire ;
3. Utilisation de duplicata : les propriétaires ou les personnes agissant en leurs noms demandent un duplicata de la carte alors qu'ils sont toujours en possession de l'originale (pratique interdite).

6.2 NOUVEAUX DÉFIS

De la mise en application du stationnement à la gestion des espaces publics

Dans des villes telles que Barcelone, les agents d'opération ont commencé à contrôler les voies de bus, les arrêts de bus, les passages piétons, le stationnement en double file, et les espaces de chargement et déchargement, afin d'améliorer la sécurité et le flux du trafic. Par ailleurs, leurs responsabilités se sont étendues à la surveillance et au signalement de l'état des éléments du paysage urbain qui sont sous la responsabilité des autorités locales, dont les équipements techniques (escalators et ascenseurs), les fontaines, les feux tricolores et les lampadaires, le mobilier urbain (les conteneurs et les poubelles), ainsi que les espaces verts.

Usage approprié des places de stationnement avec des bornes de recharge électriques

Les nouvelles fonctions des espaces de stationnement sur voirie, telles que l'accès à des bornes de recharge électriques, viennent s'ajouter au défi de la mise en application. Si des espaces spécifiques sont réservés aux véhicules électriques, est-ce que les agents de contrôle peuvent vérifier si le véhicule est bien électrique ? S'il est en charge (même avec les câbles connectés) ?

Mise en application du stationnement des vélos

La ville de Louvain (Belgique) gère activement le stationnement sur voirie des vélos là où elle fait face à une quantité importante de vélos dans ses rues. Certaines rues ont des zones de stationnement pour vélos délimitées par un marquage au sol où il est possible de stationner pour une courte durée. Le principal outil de mise en application est l'enlèvement des vélos par la police, qui les emmène dans un espace de stockage centralisé où on peut ensuite venir les récupérer. Cela arrive lorsqu'il y a une restriction de stationnement permanente pour les vélos, une restriction temporaire en raison d'un événement particulier, lorsqu'un vélo a été identifié comme immobile pendant 3 semaines, ou lorsqu'un vélo bloque un accès.

Mise en application de la réglementation de stationnement pour les bâtiments

Les normes de stationnement sont les réglementations qui s'appliquent aux bâtiments et qui mentionnent la capacité de stationnement des nouveaux bâtiments. La région de Bruxelles applique de façon rétroactive ses normes de stationnement pour les bâtiments où les employés travaillent dans un parc immobilier existant. Cette politique est mise en œuvre grâce à des permis environnementaux que les employeurs doivent obtenir pour mener leurs activités. Dans le cadre de la déclaration environnementale, le nombre de places de stationnement sur site doit être communiqué.

Le surplus d'espaces de stationnement par rapport à la norme établie, doit être progressivement supprimé, ou alors les entreprises doivent payer une amende/taxe. L'avantage de cette politique est qu'elle ne présente pas d'avantage concurrentiel dans le report de la rénovation du parc immobilier ou dans la location des bâtiments qui ne sont pas en règles avec les normes actuelles. Les Services de l'Environnement de la Région de Bruxelles vérifient les déclarations annuelles relatives aux capacités de stationnement des espaces de travail.



Une voiture garée illégalement sur le trottoir
© shutterstock.com

Mise en application face aux développeurs d'applications malveillantes

Il n'y a pas que les conducteurs qui peuvent enfreindre les réglementations de stationnement. Les fournisseurs d'applications peuvent également entraver les politiques locales et les réglementations. Des pratiques douteuses, telles

que la commercialisation privée d'espaces publics ou la revente d'espaces de stationnement privés sans respecter les réglementations locales ou globales de sécurité, ne peuvent être tolérées. Dans ces cas-là, la mise en application se transforme en poursuite pénale.

Les Pays-Bas : interdiction de l'application de stationnement « Parkeerwaker »

En février 2021, une cour hollandaise a interdit l'application « Parkeerwaker » (alarme de stationnement). L'application informe les conducteurs qui n'ont pas payé de l'arrivée des voitures scan. Le verdict repose sur le fait que l'application invite ses utilisateurs à « mal agir ». La ville d'Amsterdam a déposé plainte car les premiers contacts entre elle et le développeur de l'application n'avaient pas eu les résultats escomptés. L'application se procurait les données des dashcam des utilisateurs, permettant ainsi de cartographier les déplacements des voitures scan. La cour a statué que, dans ce cas, l'intérêt public prime sur les intérêts commerciaux.



7. Liste de Références

1. Park4SUMP (2020), Constats & Conseils pour la gestion du stationnement. Disponible sur ; <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Polis Parking Paper 2012, Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking (Publication POLIS de 2012 sur le stationnement : Flux ? Destination ! Vers une standardisation des solutions pour le stationnement urbain)
3. Polis Parking Paper 2013, How can we make on-street parking a success? (Publication POLIS de 2013 sur le stationnement : Comment faire du stationnement sur voirie un succès ?)
4. Polis Parking Paper 2018, Local Opportunities for Digital Parking (Publication POLIS de 2018 sur le stationnement : opportunités locales pour le stationnement numérique)
5. Polis Parking Paper 2019, Parking and urban development (Publication POLIS de 2019 sur le stationnement : stationnement et développement urbain)
6. Vidéo Park4SUMP sur la mise en application du stationnement. Disponible sur : <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. www.europeanparking.eu/en/awards/ contient des informations importantes sur les programmes de stationnement sur voirie et leur mise en application.

www.Park4SUMP.eu



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

La responsabilité du contenu de cette publication incombe exclusivement aux auteurs. Le présent document ne reflète pas nécessairement la position de l'Union européenne. La Commission européenne n'est pas responsable de l'utilisation susceptible d'être faite des informations contenues dans le présent document. Sauf indication contraire, toutes les images ont été fournies par les partenaires respectifs, et leur reproduction dans cette publication a été approuvée.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Park4SUMP est un projet à l'initiative de CIVITAS.
En savoir plus - civitas.eu

Ce projet a reçu le financement du programme de recherche et d'innovation Horizon 2020 de l'Union européenne, dans le cadre de la convention de subvention n° 769072.