

Le magazine de **L'ingénierie**

AU CŒUR DE L'INGÉNIERIE

ET DE LA DÉCISION PUBLIQUE

N° 65 # JUILLET/AOÛT 2021 | 12 €

territoriale

DOSSIER

STATIONNEMENT : VERS LA RECONQUÊTE DE L'ESPACE PUBLIC

TRIBUNES

**Du SCOT au PLU,
quelle gouvernance
de l'urbanisme en France ?**

**Systemes d'information
et sociologie des organisations**

AITF

ASSOCIATION DES INGÉNIEUR.E.S ET
INGÉNIEUR.E.S EN CHEF TERRITORIAUX
DE FRANCE

flowbird.

L'application de paiement du stationnement par mobile **numéro 1 en France**, disponible dans plus de **210 villes!**



Téléchargez l'app et laissez-vous guider



www.flowbird.fr

L'AITF, un réseau collaboratif

Seize mois déjà d'épreuves et de contraintes, en vis-à-vis avec l'exposition permanente aux risques générés par la covid 19 et l'angoisse sourde de la contracter pour tout un chacun, tout en poursuivant ses missions en préservant ses collègues, collaborateurs, proches sans pour autant les voir à loisir... L'adaptation, la détermination et le courage ont été les ressorts de cette période qui a semblé à toutes et tous interminable, mais qui est pourtant une durée « habituelle » pour une pandémie... Déconfinement, ouverture progressive des lieux de vie, fin du couvre-feu, non-port du masque à l'extérieur, la liberté de rencontre et de mouvement fait beaucoup de bien ! Espérons que le variant Delta, qui nous menace actuellement, ne va pas nous exposer à de nouvelles restrictions durant cet été ou à la rentrée...

Nonobstant, le bilan de nos Rencontres nationales de l'ingénierie territoriale –RNIT–, tenues 100% à distance les 4 et 5 mai 2021, a confirmé le succès escompté avec une participation très élevée¹ et un véritable plébiscite des ateliers mentionnés dans la synthèse des 400 réponses à l'enquête de satisfaction².

Je me fais l'interprète de notre présidente et des membres du bureau national pour remercier toutes les parties prenantes dans cette réussite, au premier rang desquelles le CNFPT notre partenaire, Patrick Berger, commissaire général des RNIT et Stéphane Heinrich, directeur adjoint de l'Inset Montpellier, co-organisateurs

de cet événement, déjà reporté d'un an. Mais aussi pour féliciter toutes et tous les adhérentes et adhérents membres des instances nationales qui ont porté l'organisation et l'animation des ateliers en collaboration avec un grand nombre de partenaires de l'AITF³ qui avaient prévu d'être présents à Montpellier : la SMACL, la MNT, EDF, Clear Channel France, la Fédération Cinov, Routes de France, l'UGAP, le Cerema, Freyssinet.

Fidèle à ses valeurs, l'AITF démontre qu'elle est avant tout une association collaborative basée sur un réseau d'ingénieurs

territoriaux, mais aussi sur un réseau d'une quarantaine de partenaires institutionnels et techniques qui nous accompagnent dans tous les domaines et métiers de l'ingénierie territoriale. Cette intelligence collective partagée se veut le meilleur garant de notre représentativité et du rayonnement de l'AITF, très sollicitée également pour participer à de nombreux salons et congrès, dont les prochains en 2021 seront Innopolis Expo 2021, Innova'ter 2021, Top recrutement, Pollutec, le Salon des maires et des collectivités locales, Paysalia et BE Positive.

Pour vous accompagner durant l'été, le numéro 65 – juillet & août 2021 du *Magazine de l'Ingénierie territoriale* comporte un très intéressant dossier sur le stationnement en recherche de reconquête de l'espace public. De nombreux membres de l'AITF y ont collaboré. Bonne lecture, bon été, prenez bien soin de vous !



Pascale Verne
Vice-présidente de l'AITF
en charge des partenariats
et relations avec
les Associations d'élus
Présidente de la Section
Provence

1. Extrait bilan CNFPT –Quelques données quantitatives (tous participants) ; 1 429 inscrits, 1 051 connectés soit 74% de taux de connexion générale ; 2 plénières, 941 et 783 inscrits, 454 et 374 connectés ; 25 ateliers, – entre 44 à 401 inscrits par atelier, 151 en moyenne – entre 43 et 340 connectés, 116 en moyenne

2. Degré de satisfaction : 84% des réponses supérieures ou égales à 7/10 – Interventions ateliers : très/plutôt intéressant 93%, - Objectifs atteints : oui à 94% – Apprentissage : satisfaisants/très satisfaisants à 94% – Amélioration des pratiques professionnelles : oui (tout à fait/en partie) à 86% – Satisfaction échanges entre pairs : oui à 86%

3. Notamment les ateliers avec la SMACL sur la thématique de la cybersécurité coanimée par Georges Le Corre, sur la base du guide rédigé en commun sur la prévention des

cyber risques, sur le BIM porté par l'OPQIBI et son directeur général Stéphane Mouchot où, notamment, la démarche d'élaboration du système d'information patrimonial de la Ville d'Aix-en-Provence a été présentée par Marc Foveau, co-animateur du groupe de travail Architecture et Bâtiment, ou encore avec la MNT pour la restitution de l'étude sur les outils numériques et le bien-être au travail conduite par l'universitaire Claire Edey Gamassou, basée sur les retours d'enquête auprès des adhérents, et coanimée par Jean-René Moreau, respectivement 1^{er} vice-président et président de l'Observatoire social territorial de la MNT et moi-même, pour ne citer qu'eux.

Juillet/Août 2021 Numéro 65

ÉDITORIAL

1

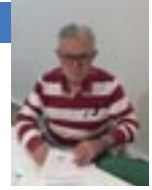
ACTUALITÉS

Brèves

5

L'organisme de qualification Qualisport :
ouverture d'une nouvelle ère

9



Jean-Claude Hanon, président
de Qualisport, membre de l'AITF

ENJEUX

Des infrastructures durables ;
de la conception à l'usage

10

Franck Gautheron, directeur d'Indura



L'impact des chantiers d'infrastructures
sur la ressource en eau

12

François Crastes de Paulet, hydrogéologue au BRGM
(Bureau de recherches géologiques et minières)



© DR

JURIDIQUE

Veille juridique et réglementaire

14

Estelle Guérin, rédactrice juridique de MairiExpertActu

Émilie Audigé, rédactrice en chef
de MairiExpertActu



© romaset



TRIBUNES

Une autre vision des systèmes d'information
et du management

76

Philippe Gille, directeur délégué à la transition numérique – Département
du Territoire de Belfort – Membre de l'AITF et du groupe de travail Systèmes
d'informations numériques (GT SIN)



D'une volonté de planification vertueuse
à une gouvernance source d'interactivités

78

Bernard Lensel, Éric Raimondeau
et Ismaël Sylla, membres de l'AITF
et d'Urbanistes des Territoires



Le Magazine de L'INGÉNIERIE TERRITORIALE
Mensuel (dix numéros par an)

Directrice de la publication :
Emmanuelle Lointier

Comité de rédaction, membres de l'AITF :

Emmanuelle Lointier : présidente

Vincent Bimbard :
1^{er} VP et VP Fonction publique, RH et Management

Cathy Biass-Morin :
VP à la Transition écologique et environnementale

Thomas Breinig :
VP Expertise technique et scientifique

Florent Dubois :
VP Communication, presse et réseaux sociaux

Anne Madziarski :
VP Relations aux adhérents, Vie de l'association

Claude Mainpin :
Animateur de la Commission des Aînés

Michaël Rivat :
VP Suivi des Carrières, Métiers, Mobilités

Laurence Souhil :
VP Animation du réseau des sections régionales

Pascal Verne :
VP Suivi et animation des partenariats

Éditeur délégué
OPAS
Jean-Pierre Kalfon ©
41, avenue Gambetta
94700 Maisons-Alfort
Tél. : 01 49 77 49 00

Conseiller éditorial
Jean-Jacques Sans, préfet (h)

Rédactrice en chef
Sophie Schneider : sophieschneider@yahoo.fr
ou sophieschneider@opas.fr

Relecture
Caractère essentiel

Partenariat, relations extérieures et communication
Stéphane Benzaki – dir@opas.fr
Tél. : 01 49 77 49 00

Conception/Pao
Cathy Piens/Pays

Revue inscrite à la Commission paritaire des publications
et agences de presse sous le n° 0922 G 81981

ISSN : 1633-7344

Imprimeur : Printcorp
Dépôt légal : à parution

La reproduction d'articles et de photos de ce numéro est soumise
à l'accord du directeur de la publication.
Couverture : © moonrise

Stationnement : vers la reconquête de l'espace public

17

La réforme du stationnement payant sur voirie : enjeux et préconisations

Guy Le Bras, directeur général du GART
(Groupement des autorités responsables de transport)

« La politique de stationnement vise notamment à réduire l'usage de la voiture »

Olivier Asselin, animateur du groupe de travail Stationnement de l'AITF

La neutralisation des places de stationnement motorisé 5 m en amont des passages piétons : une mesure de sécurité routière en faveur d'un partage apaisé de l'espace public

Peggy Mertiny, directrice d'études sur le stationnement au Cerema et
Nicolas Furmanek, chef de projet Aménagement de la voirie urbaine et résilience

Les infrastructures de recharge pour véhicules électriques : comment planifier leur déploiement et les rendre accessibles à tous

Florence Girault, cheffe de projets sur l'intermodalité au Cerema,
Peggy Mertiny, directrice d'études sur le stationnement au Cerema
et Pauline Gauthier, cheffe de projets sur l'accessibilité au Cerema

Lutter contre la fraude aux cartes PMR

Jean-Laurent Dirx, président de la FNMS (Fédération nationale des métiers du stationnement)

Le stationnement, un enjeu juridique de taille pour les collectivités

Louis Le Foyer de Costil, avocat au barreau de Paris

« Une approche globale sur l'ensemble du territoire »

David Djigaouri, chef de projet stationnement à Grenoble Alpes Métropole

Forfaits post-stationnement : les propositions du Défenseur des droits

Le stationnement payant : contentieux et enjeux

Jean-Alexandre Cano, avocat associé du cabinet Centaure Avocats,
et Laetitia Girard, avocate directrice du pôle droit et contentieux administratif général du cabinet Centaure Avocats

En finir avec le dogme du « no parking, no business »

Mathieu Chassignet, ingénieur mobilité, qualité de l'air à l'Ademe
(Agence de la transition écologique)

18

21

23

Le stationnement renforce l'attractivité du cœur de Soissons

Laurent Vieille, directeur général des services (DGS) de la Ville de Soissons

« Apporter une solution cohérente aux problèmes de sécurité »

25

Yann Le Goff, animateur du groupe de travail Déplacements et Signalisation de l'AITF

Fort impact de la pandémie sur les parkings en ouvrage

30

Jean-Laurent Dirx, président de la FNMS (Fédération nationale des métiers du stationnement)

« La LAPI constitue un outil de précontrôle puissant »

35

Laurent Clouchoux, directeur de la mobilité et du stationnement à la direction générale adjointe à la sécurité de Marseille, membre de l'AITF

La Rochelle optimise son offre de stationnement

36

Olivier Prentout, adjoint au maire de La Rochelle chargé de l'aménagement et la gestion des espaces publics des mobilités urbaines, du stationnement et de la voirie

41

Repenser le stationnement à Paris

42

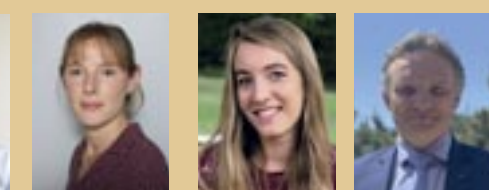
Imaginer le parking du futur

Octave Perrault, architecte, consultant chez DPA-X, directeur de l'étude sur les parkings futurs pour Indigo Group

Développer l'urbanisme circulaire

48

Sylvain Grisot, auteur de *Manifeste pour un urbanisme circulaire*



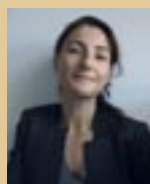
© franco nadalin eyelyn



Guy Le Bras



Olivier Asselin



Peggy Mertiny



Nicolas Furmanek



Florence Girault



Pauline Gauthier



Jean-Laurent Dirx



Louis Le Foyer de Costil



David Djigaouri



Jean-Alexandre Cano



Laetitia Girard



Mathieu Chassignet



Laurent Vieille



Yann Le Goff



Laurent Clouchoux



Olivier Prentout



Octave Perrault



Sylvain Grisot

LE SALON
DES SOLUTIONS
ENVIRONNEMENTALES
ET ÉNERGÉTIQUES

12-15 OCT
2021

LYON
EUREXPO
FRANCE



**UN FORMAT
HYBRIDE**
ACCESSIBLE PAR TOUS
ET EN TOUS LIEUX

pollutec
ACTIVATEUR DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE 

INFORMATION EXPOSANT
service-exposant@pollutec.com

INFORMATION VISITEUR
service-visiteur@pollutec.com

POLLUTEC.COM

 Reed Expositions



En association avec





© JEROME ROMME

ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

Plateforme des acteurs de l'ESS (économie sociale et solidaire)

ESS France a lancé en juin la première plateforme des acteurs de l'économie circulaire en France. Cette carte numérique interactive « permet aux citoyens, aux entreprises et aux collectivités locales de retrouver tous les acteurs de l'économie circulaire engagés, près de chez eux, dans la gestion des déchets, la réparation des produits ou la lutte contre le gaspillage : récupération d'inventus, mise à disposition de matériel, vente de pièces détachées, ateliers vélos, repair cafés (tiers-lieux consacrés à la réparation d'objets), activités de collecte de déchets, consigne pour réemploi, réemploi/réutilisation, préparation au recyclage, recyclage, sensibilisation à la lutte contre le gaspillage alimentaire, etc. »



© UNGURVANU

ÉVÉNEMENT

Webinaire sur la rentrée scolaire 2021/2022

Le pôle de compétences éducation, animation, jeunesse du CNFPT - INSET de Nancy et l'Association nationale des directeurs et des cadres de l'éducation des villes et des collectivités territoriales (ANDEV) organisent le 18 août un webinaire consacré aux enjeux et impacts pour les collectivités locales de la circulaire de rentrée scolaire 2021/2022. Il s'adresse aux agents territoriaux chargés de l'organisation des affaires scolaires et de la coordination éducative des temps périscolaires.

MOBILITÉ

Appel à projets aménagements cyclables

Lancé durant l'opération « Mai à vélo », le quatrième appel à projets aménagements cyclables du fonds mobilités actives s'adresse aux maîtres d'ouvrage publics (communes, départements, groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, établissements publics de coopération intercommunale, etc.). Piloté par le ministère chargé des transports et ouvert du 28 mai au 15 septembre 2021, son objectif est de « soutenir financièrement les maîtres d'ouvrage dans la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et la résorption de discontinuités d'itinéraires sur leurs territoires ».



© GOODLUZ

INITIATIVES AU PARLEMENT

Questions écrites par Domitille Notté

Santé

Le 8 juin, Michèle Peyron, députée de Seine-et-Marne, alerte sur l'accès aux soins en Seine-et-Marne, qui se situerait au 97^e rang sur 101 départements en matière de désertification médicale selon l'Ordre des médecins.



© Jean-Luc Hauser

800 médecins généralistes sont en activité sur le département au 31 décembre 2020, soit en moyenne moins de six généralistes pour 10 000 habitants. Par ailleurs, la moyenne d'âge des médecins généralistes est élevée et ils seront nombreux à prendre leur retraite dans quelques années. Le Gouvernement a mené plusieurs actions visant à lutter contre les déserts médicaux dont un plan d'accès aux soins en 2017, repris dans la stratégie Ma santé 2022. Elle demande si la Seine-et-Marne constitue bien un territoire ciblé par ces projets avec quelles solutions.

Services publics

Le 8 juin, Paula Forteza, députée des Français établis hors de France, évoque le dialogue avec les agents administratifs qui est rendu difficile, voire impossible, par la création de services de répondeurs automatiques. Beaucoup de citoyens ne sont pas à l'aise avec ces serveurs vocaux, déshumanisants, et qui ne permettent souvent pas d'obtenir de réponse à leurs problèmes. Il n'existe parfois pas d'autre solution pour parler à un agent, surtout dans la période actuelle de restrictions liées à la crise sanitaire. Certains souhaitent l'introduction d'un « droit à un service analogique » qui garantirait le droit de communiquer avec les services compétents sans utiliser de technologie spécifique. Elle aimerait connaître les mesures envisagées pour garantir aux citoyens un accès de qualité aux services publics.



© Antoine Lamielle

Emploi

Le 15 juin, Caroline Janvier, députée du Loiret, interroge sur la réglementation qui encadre le recrutement de collaborateurs de cabinets, notamment au niveau des municipalités. Le nombre de ces collaborateurs en cabinet de collectivité est limité en fonction de la collectivité concernée. Dans le cas des collaboratrices de cabinet bénéficiant d'un congé maternité, il est impossible de recruter temporairement un collaborateur de cabinet supplémentaire. La question est similaire à celle des absences de longue durée suite à un problème de santé d'un collaborateur. Elle s'interroge sur l'éventualité d'une évolution de la réglementation dans ce domaine spécifique.



© Enattendantsol

ENVIRONNEMENT

Verdissement des flottes de collectivités territoriales

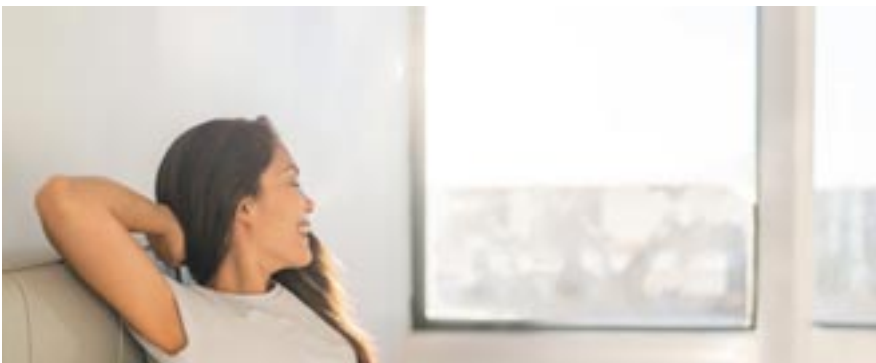
Dans le contexte de la consultation sur les projets de textes portant transposition de la directive européenne relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, l'AMF (Association des maires de France) et l'Association AGIR « souhaitent que cette consultation permette aux collectivités d'atteindre les seuils déjà fixés il y a tout juste un an dans le cadre de la loi LOM, en lien avec leur projet de territoire et notamment le déploiement en cours des Zones à faibles émissions (ZFE). C'est pourquoi, elles demandent que les nouveaux objectifs affichés par l'État prennent en compte la réalité des territoires ainsi que celle de l'offre de véhicules et d'énergies, et en particulier les véhicules de transport en commun ».



ÉVÉNEMENT

Journée nationale de la qualité de l'air

Le ministère de la Transition écologique organise le 14 octobre 2021 la Journée nationale de la qualité de l'air. Il s'agit de « sensibiliser les citoyens à l'importance de la qualité de l'air que nous respirons, tout en valorisant les bonnes pratiques pour le préserver et protéger sa santé au mieux lorsqu'il se dégrade ». Les collectivités, associations, entreprises, écoles et citoyens sont invités à participer à cet événement et à inscrire leur projet sur une plateforme : <https://www.ecologie.gouv.fr/inscrivez-votre-projet>.



ENVIRONNEMENT

Financement de la gestion des déchets ménagers

L'AdCF (Assemblée des communautés de France) a exprimé en juin ses positions sur le modèle de financement de la gestion des déchets ménagers, qui est « aujourd'hui fragilisé par une responsabilité élargie des producteurs qui n'est pas encore parvenue à maturité, et par des recours juridiques croissants contre la fiscalité directe dédiée. Ce modèle est aussi questionné par nos concitoyens comme en ont témoigné les propositions de la Convention citoyenne pour le climat ». Selon l'AdCF, « c'est vers l'amont qu'il faut orienter le "signal-prix" et le principe pollueur-payeur en encourageant l'éco-conception des produits à travers la mise à contribution des metteurs en marché ».



INITIATIVES AU PARLEMENT

Questions écrites par Domitille Notté

Transition écologique

Le 8 juin, Jérôme Nury, député de l'Orne, s'exprime sur l'absence de cohérence des actions nationales menées en faveur de la mobilité écologique. Ainsi, l'accompagnement financier des pouvoirs publics pour l'achat d'un vélo à assistance électrique est conditionné à l'aide apportée par les collectivités locales. Or, il est complexe pour celles-ci et surtout les plus petites, de cofinancer de tels projets avec des finances aux marges réduites. Ce dispositif engendre une rupture d'égalité au sein des territoires. Les zones rurales, où les communes sont les plus petites et avec des moyens financiers réduits, sont désavantagées. Il demande donc de mettre à jour les modalités d'attribution de cette aide pour plus de cohérence et d'accessibilité dans des zones jusque-là délaissées.



© Antoine Lamielle

Collectivités

Le 15 juin, Jean-Louis Bricout, député de l'Aisne, s'exprime sur la composition des conseils d'administration dans les syndicats mixtes. La représentation au sein des syndicats mixtes est assurée pour les collectivités, les EPCI et pour d'autres personnes morales de droit public. En revanche, il n'est pas fait référence de la possibilité d'y nommer des personnalités qualifiées. Considérant que cette absence de disposition légale est dommageable pour certains syndicats mixtes pour qui la présence de personnalités qualifiées serait bénéfique, il souhaite savoir s'il est possible de remédier à cette situation.



© Antoine Lamielle

Communes

Le 15 juin, Élisabeth Toutut-Picard, députée de Haute-Garonne, évoque la procédure de donation de terrains agricoles par les propriétaires fonciers. En effet, de nombreux propriétaires de terrains agricoles utilisent la donation pour céder du foncier agricole afin d'éviter de passer par le prisme de la Safer et se retrouver confrontés au droit de préemption urbain ou rural des communes. Ces transactions ne sont pas connues des maires concernés, ce qui ne leur permet pas de préempter ces parcelles et d'empêcher des installations illégales. Elle souhaite connaître les moyens que le Gouvernement entend mettre à la disposition des communes pour éviter un tel détournement de procédure et empêcher ces occupations illégales de terres agricoles.



© Loïc Bel

NUMÉRIQUE

Développement du numérique en Bourgogne-Franche-Comté

La Région Bourgogne-Franche-Comté a décidé en juin de consacrer plus de 17 millions d'euros au développement du numérique. Elle soutient notamment à hauteur de 6 millions d'euros le projet ReadapTIC, porté par le centre hospitalier universitaire Dijon-Bourgogne, afin de bâtir la maison du futur en soins de suite et de rééducation qui utilisera les nouvelles technologies. Un autre projet vise à « interconnecter en fibre optique l'ensemble des sites du Conseil régional et des lycées afin d'améliorer la qualité de service, augmenter les débits, sécuriser l'infrastructure et optimiser les charges de fonctionnement ». La Région va par ailleurs soutenir la mise en œuvre d'une infrastructure régionale de données par le GIP Territoires numériques.



© NSTA_PHOTO



© BARANO

ÉTUDE

Emploi dans la fonction publique en 2019

La DGAFF (Direction générale de l'administration et de la fonction publique) a publié en juin une étude sur l'évolution des effectifs de la fonction publique en 2019. Elle souligne que « dans la fonction publique territoriale, l'emploi progresse, en 2019, de 0,9 %. Comme les deux années précédentes, cette hausse est pour l'essentiel liée au recrutement comme contractuels de bénéficiaires de contrats aidés présents fin 2018. Néanmoins, contrairement aux années précédentes, en prenant en compte les contrats aidés, en recul de 6 100 personnes, l'emploi augmente dans ce versant (+0,5 %) ».

ÉDUCATION

Appel à projet « Numérique inclusif, numérique éducatif »

La Banque des territoires a lancé en juin un appel à projet « Numérique inclusif, numérique éducatif » afin de développer une offre territoriale et inclusive d'éducation au numérique et de permettre aux bénéficiaires d'être acteurs de leur éducation. Il est destiné aux structures publiques et privées agissant dans le champ de l'éducation (collectivités territoriales, associations et fondations, entreprises de l'ESS (économie sociale et solidaire) et de la EdTech. Les inscriptions pour la première vague de sélection sont ouvertes du 10 juin au 17 septembre 2021.



© CHINAPONG



© ALDECA PRODUCTION.

LOGEMENT SOCIAL

Définir un nouveau modèle pour le logement social

Plusieurs associations d'élus AMF (Association des maires de France), AdCF (Assemblée des communautés de France), France Urbaine, Villes de France, APVF (Association des petites villes de France) et AMRF (Association des maires ruraux de France) se sont inquiétées en juin du déficit de logements sociaux. Dans ce contexte, elles « souhaitent la mise en place d'un modèle économique ambitieux de relance de la construction de logements, en cohérence avec la politique de lutte contre l'artificialisation des sols portée par le Gouvernement, mais s'appuyant sur l'exercice décentralisé des compétences en matière d'habitat qui relèvent du bloc communal ».



Votre hôtel Design dans Paris

COLOR DESIGN HÔTEL



L'organisme de qualification Qualisport : ouverture d'une nouvelle ère

C'est son 45^e anniversaire et c'est aussi une petite (r)évolution. L'organisme spécialisé en qualification d'entreprises sport et loisir, Qualisport, a « entamé sa mue » avec désormais une qualification valable deux ans !



ÉVOLUTION DU SYSTÈME

L'association Qualisport a pour mission principale d'accorder des titres dits « de qualification » aux entreprises spécialistes des infrastructures sport et loisir qui le désirent, et après examen de leur dossier de candidature. Les entreprises ayant répondu aux exigences d'attribution et ainsi qualifiées voient reconnus leur savoir-faire et leur professionnalisme. Elles peuvent alors les mettre en relief dans le cadre de prestations de commande publique ou même privée.

À partir de cette année 2021, le parcours de qualification est simplifié, avec une demande initiale la première année et seulement un suivi administratif du dossier la seconde année (cycle biennal). Sans n'avoir rien nivelé des exigences et de la rigueur du processus de qualification, selon Jean-Claude Hanon, son président et également membre de l'AITF.

Qualisport a par ailleurs resserré son offre pour mieux « coller » aux métiers et besoins et comptabilise aujourd'hui 136 qualifications réparties en neuf domaines d'activité allant des piscines (publiques, privées) aux bâtiments sportifs (dojos, gymnases, tribunes...), en passant par les aires extérieures (tennis, pistes d'athlétisme, aires de jeux, skate-parks...).

De plus, dorénavant, Qualisport a choisi de faire appel pour partie à des jurys professionnels, ce qui doit garantir encore davantage d'impartialité et donc de confiance dans les décisions rendues.

MODERNISATION DES OUTILS ET DE LA COMMUNICATION

Outre le processus de qualification, l'organisme a considérablement modernisé ses outils. Pour commencer, Qualisport a développé une plateforme de dématérialisation afin que les sociétés puissent déposer leur dossier en quelques clics.



Réunion de signature de la convention de partenariat entre l'AITF et Qualisport, le 31 mai, en visio.

Et depuis quelques mois déjà, il existe un site Internet plus intuitif et avec de nouvelles fonctionnalités, comme la mise en avant des partenaires ainsi qu'une meilleure présentation des entreprises qualifiées et de leurs certificats en cours, consultable par tous.

Enfin, l'organisme a développé des services nouveaux et propose notamment désormais des fiches techniques sur l'entretien et/ou la maintenance d'infrastructures sportives. Des informations utiles pour tous les donneurs d'ordres ou les gestionnaires de ce type d'équipements.

Retrouvez la liste des entreprises qualifiées et la nomenclature complète des qualifications parmi neuf activités sur le site www.qualisport.fr

LES ATOUTS DE LA QUALIFICATION PROFESSIONNELLE

Choisir une entreprise qualifiée par un organisme indépendant est un gage de sérieux et de fiabilité pour des acheteurs et justement, dans le cadre de l'attribution d'une commande publique, des certificats de qualifications professionnelles peuvent être demandés aux entreprises candidates pour apprécier leurs capacités et compétences.

Le pouvoir adjudicateur dispose de cette possibilité en application de l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des renseignements et des documents susceptibles d'être demandés aux candidats aux marchés publics. Un bon moyen de s'assurer de la capacité et du professionnalisme d'un opérateur !

Rappelons encore que l'association Qualisport est soutenue par le ministère des Sports, et qu'une nouvelle convention de partenariat a été signée en mai dernier avec l'AITF.

En 2020, Qualisport compte 131 entreprises qualifiées, soit une hausse de 2 % malgré un contexte sanitaire inédit et délicat. Alors, tandis que les Jeux olympiques 2024 en France se profilent, ayons tous le réflexe « qualité ».

Jean-Claude Hanon, président de Qualisport, connaît bien les besoins des collectivités territoriales, il est lui-même adhérent de l'AITF.





Le tunnel de Noailles, sur l'A20.

Des infrastructures durables ; de la conception à l'usage

En région Auvergne-Rhône-Alpes, au sein du cluster Indura, différents projets innovants sont en expérimentation tels que l'utilisation du clone numérique destiné à modéliser les situations qui peuvent affecter des tunnels, pour analyser leurs impacts potentiels.

ENTRETIEN AVEC FRANCK GAUTHERON, DIRECTEUR D'INDURA



Franck Gautheron

Créé fin 2009 par vingt-deux membres fondateurs et labellisé « cluster » par la Région en décembre 2014, Indura se veut un accélérateur de l'innovation en faveur d'infrastructures performantes, résilientes et économes. Quels acteurs réunit-il ?

L'écosystème Indura, actif essentiellement dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, est très riche. Il regroupe des entreprises, des

bureaux d'études et d'ingénierie, des centres techniques, des laboratoires, des industriels de la construction et maîtres d'ouvrage, etc. Soit près de 130 adhérents mobilisés dans une approche collaborative autour de trois axes : accélérer la transition écologique, numérique et énergétique des infrastructures d'énergie et de mobilité, transformer les espaces et réseaux urbains pour les usages de

demain, construire différemment pour anticiper les risques climatiques, naturels et technologiques. Plusieurs groupes de travail se constituent pour aboutir à des projets d'innovation souvent interdisciplinaires. Notre communauté est très active, comme le prouve le dynamisme actuel de nos webinaires. En partenariat avec les clusters Eco-Chantiers en Bourgogne Franche-Comté, Novabuild en Pays de la Loire, Odeys en Nouvelle-Aquitaine et L'IREX, Institut pour la recherche appliquée et l'expérimentation en génie civil, le Hub Innov'Infra vise à mutualiser nos moyens et développer des projets inter-régionaux, nationaux et européens.

Comment avance la recherche, comment progressent les technologies et les savoir-faire dans ce cadre ?

En région Auvergne-Rhône-Alpes, toutes les universités et grandes écoles disposent de compétences mécaniques, géotechniques, structurelles et environnementales ; leurs centres de recherche sont très dynamiques. Le territoire compte également de nombreuses entreprises et bureaux d'ingénierie dans le domaine des infrastructures et du génie civil. Travailler ensemble est parfois complexe. Indura dispose d'un conseil scientifique de vingt-huit personnes issues pour moitié du monde académique et pour moitié du monde de l'ingénierie et des entreprises. Il identifie des sujets sur lesquels travailler collectivement au niveau de la recherche. D'autres sujets sont déterminés grâce à nos liens avec les entreprises et les ingénieries en ce qui concerne l'innovation et les applications concrètes. Le conseil scientifique peut sur demande appuyer les porteurs de projets dans une critique constructive et experte de leurs dossiers, leur permettant de bénéficier d'angles de vue différents. Il propose aux porteurs de projets une nouvelle façon de penser, ce qui est précieux.

Pouvons-nous évoquer quelques chantiers majeurs ou points forts de cette recherche collaborative ?

Le projet de biotechnologie Boreal, porté par une forte approche partenariale (Soletanche Bachy, Geophyconsult et Enoveo, EDF, CNR, et des laboratoires universitaires), vise à injecter des bactéries dans des barrages en terre. L'enjeu est d'éviter la liquéfaction des digues lorsque l'érosion est trop intense. Plutôt que de bétonner, ce qui modifie le comportement de la digue, il est possible

de conforter la digue en terre grâce à des bactéries qui créent une liaison entre les cailloux du sol et en assurent la consolidation. Ce projet est en phase d'expérimentation sous contrôle scientifique. Nous recherchons actuellement des financements européens. Autre projet, celui de bétons composites, notamment à base de fibre de verre ou de carbone avec des applications possibles sur les grandes infrastructures. Leurs atouts sont une mise en œuvre simplifiée et la durabilité. S'agissant des espaces souterrains, nous avons réalisé en partenariat avec la société Etandex et le CETU (centre d'étude des tunnels) un projet autour de l'étanchéité des tunnels existants. L'objectif était de développer des nouvelles technologies permettant de gérer les eaux d'écoulement tout en apportant une surface de protection antifeu avec un minimum d'encombrement. Ces technologies ont été utilisées sur le tunnel de Rive-de-Gier sur l'autoroute A47 entre Lyon et Saint-Étienne.

On peut aussi évoquer la métrologie et l'instrumentation des tunnels. Il est essentiel de surveiller les différents risques potentiels tels que les séismes qui surviennent dans les Alpes, la sécheresse, l'humidité, la formation de fissures, etc. Les exploitants peuvent utiliser des objets connectés, des capteurs et des drones pour observer l'évolution des infrastructures. L'objectif est de planifier les interventions de manière optimale pour éviter une catastrophe ou un arrêt de l'exploitation. La modélisation, de plus en plus performante, se situe désormais au cœur des stratégies d'exploitation des maîtres d'ouvrage. Le clone numérique est une innovation au fort potentiel de développement : il s'agit d'une modélisation numérique qui réagit exactement de la même manière que l'ouvrage. Cette technique sert à anticiper l'improbable, comme un fort séisme, en mettant en place des stratégies de sécurisation, ainsi qu'à simuler d'autres phénomènes plus fréquents. On observe aujourd'hui une digitalisation exacerbée trouvant de multiples applications, par exemple le BIM qui est une façon de gérer et de faire circuler des informations tout au long de la vie d'un ouvrage.

Pour l'avenir, selon vous, à quels enjeux faudra-t-il répondre, en termes de technologies, de savoir-faire, de sécurisation des chantiers ou de respect du développement durable ?

Nous faisons aujourd'hui face à des

nombreux défis. Au niveau de la sécurité, nous possédons un fort savoir-faire d'approche. Néanmoins, de nombreuses améliorations restent nécessaires pour relever les enjeux environnementaux et la profession s'engage à ce sujet depuis plusieurs années, et aujourd'hui autour de la décarbonation du secteur des infrastructures. Nous respectons déjà le principe éviter-réduire-compenser (ERC) qui a instauré la mise en place de mesures compensatoires afin de préserver l'environnement. Cela consiste à trouver des lieux naturels de compensation à très grande proximité des infrastructures. La quasi-totalité des entreprises ont bien intégré cette obligation. Les entreprises travaillent également pour émettre moins de carbone dans la conception et la mise en place de leurs chantiers, notamment grâce à l'utilisation d'énergies vertes. Par ailleurs, le cycle de vie des matériaux et des exploitations est un point d'amélioration crucial car l'usage des infrastructures consomme beaucoup plus de carbone que leur construction : on parle alors de l'analyse du cycle de vie des projets.

L'impact des chantiers d'infrastructures sur la ressource en eau

La sécurisation et la surveillance des grands chantiers d'aménagement et d'infrastructures, par exemple, le tunnel Lyon-Turin¹, sont indispensables afin de prévenir des effets négatifs sur les eaux superficielles et souterraines, tels que la pollution.



François Crastes de Paulet

**ENTRETIEN AVEC FRANÇOIS CRASTES DE PAULET, HYDROGÉOLOGUE
AU BRGM (BUREAU DE RECHERCHES GÉOLOGIQUES ET MINIÈRES)**



Entrée du tunnel du Mont-Blanc, versant italien, à Entrèves (Val Veni, Val d'Aoste, Italie).

© F. Michel (BRGM)

Quels sont les champs de recherche du BRGM s'agissant de la protection de la ressource en eau ? Quels sont-ils plus particulièrement concernant l'impact des activités humaines sur cette ressource ?

Depuis plus de 60 ans, le BRGM (Service géologique national) travaille sur la gestion de la ressource en eau, en particulier des eaux souterraines qui composent près de 70 % de nos ressources en eau potable à l'échelle nationale. Ces eaux souterraines sont également largement utilisées pour les besoins industriels (process, énergie...) et agricoles (irrigation, abreuvement). En tant qu'EPIC (établissement public à caractère industriel et commercial), le BRGM mène à la fois des

actions de R&D dans plusieurs spécialités (hydrochimie, modélisation 3D, géothermie, économie, après-mine, changement climatique, *big data*...) et avec ses équipements de pointe (laboratoire d'analyses, halle d'essais, plateforme géothermique, cluster de calculs...). Le BRGM mène aussi des missions d'appui aux collectivités locales et aux services de l'État. Au BRGM, l'étude de l'impact des activités humaines sur la ressource en eau aborde de nombreuses problématiques allant de la qualité de l'eau (comme l'étude du comportement de polluants « émergents ») à la gestion quantitative (prévention du risque de sécheresse, gestion active des aquifères, préservation et régulation des usages...).

Quelle vigilance est nécessaire dans l'environnement de grands chantiers d'aménagement et d'infrastructures tels qu'un ouvrage souterrain ou une autoroute ? Quel est leur impact sur la ressource en eau ?

Pour tout chantier important (autoroute, pont, tunnel, barrage, parking souterrain...), la réglementation environnementale et les normes techniques obligent à prendre en compte l'environnement, et en particulier les eaux superficielles et souterraines, dès la phase d'étude de pré-faisabilité. Cette prise en compte en amont du projet est aussi nécessaire pour permettre d'adapter les méthodes et phases du chantier au contexte local (protection contre les inondations,

gestion du ruissellement et des eaux d'exhaure, prévention du risque de pollution, etc.). Ce sujet n'est pas nouveau : cela fait plus de 100 ans que l'hydrogéologie propre aux grands chantiers comme les barrages fait l'objet de publications par des ingénieurs et chercheurs. Cette vigilance est aussi une garantie vis-à-vis d'ouvrages dimensionnés avec une durée de vie théorique importante (ex : 150 à 200 ans pour un tunnel). La vigilance attendue du pétitionnaire et de ses conseils, tout comme des services instructeurs de l'État lors de l'examen des dossiers, est donc aujourd'hui élevée.

Les impacts sur les eaux superficielles et souterraines ne sont pas obligatoirement les mêmes pendant et après le chantier. Les impacts concernent souvent des modifications de l'infiltration et du ruissellement des eaux météoriques, ainsi que du niveau et du sens d'écoulement des eaux souterraines, par exemple un effet barrage. En cas d'accident, comme une fuite d'un dispositif de stockage d'hydrocarbures, la qualité des eaux peut être impactée ; la mise en place de protocoles et de dispositifs de sécurité est donc primordiale. La préservation de l'environnement vis-à-vis de potentiels dommages liés à une pollution de sols ou des eaux représente un coût non négligeable sur un chantier. L'enjeu est encore plus important à proximité de zones avec des usages spécifiques (périmètres de protection de captages d'eau potable, zones de sauvegarde pour une future exploitation en eau potable, zones humides...). Plusieurs villes de France ont également une, voire plusieurs, source(s) thermale(s) sur leur territoire : la réalisation de travaux souterrains peut être rendue plus complexe par la présence de ces eaux chaudes et/ou très minéralisées.

Il faut garder en tête que les grands chantiers sont aussi des opportunités de faire avancer nos connaissances et nos techniques en milieu souterrain : le creusement de tunnels routiers et ferroviaires a considérablement renforcé notre savoir sur la géologie alpine ; le développement de la géothermie sur sondes verticales a permis de préciser la géologie du bassin parisien...

Pouvez-vous évoquer quelques exemples ?

Le creusement d'un parking souterrain dans un quartier du centre-ville de Lille a nécessité l'emploi de pompes afin de rabattre le niveau de la nappe, ce qui a eu pour conséquence de fragiliser des fondations en bois,



Échantillonnage des eaux d'un forage dans le cadre d'un projet abordant la protection des ressources en eau potable et la mise à jour du PLU (plan local d'urbanisme), Pontcharra (2017).

© Pontcharra

habituellement immergées dans la nappe phréatique superficielle, de bâtiments historiques situés non loin. À proximité de certaines descenderies du projet de tunnel ferroviaire Lyon-Turin, des modifications du débit d'un faible nombre de sources ont été observées. Les exemples d'impact temporaire ou permanent de grandes infrastructures sont nombreux en France comme à l'étranger.

Quelles solutions peuvent être utilisées pour préserver la ressource en eau ?

Le BRGM développe de nombreuses solutions pour préserver la ressource en eaux souterraines, aussi bien à l'échelle locale (hydrogéologie, sites et sols pollués) que nationale (influence du changement climatique).

Il est l'opérateur de référence pour la gestion du réseau piézométrique national (>1500 stations de mesure), servant à la fois pour la surveillance de la sécheresse et le rapportage européen. Depuis 2018, nous avons développé et validé un outil de modélisation avancée nous permettant de voir en quasi temps réel le niveau des nappes sur un territoire donné et de prévoir leur comportement en fonction des prévisions météorologiques : MétéEAU Nappes. Doté d'une plateforme web (<https://meteeanappes.brgm.fr>), ce nouvel outil représente un service opérationnel à forte valeur ajoutée pour les producteurs d'eau potable comme pour les services de l'État qui peuvent ainsi anticiper les mesures de gestion (solicitation de ressources alternatives, prescription d'arrêtés sécheresse, etc.).

Je crois que de nombreuses solutions viendront de la gestion active des aquifères sur laquelle le BRGM travaille depuis plusieurs années. Il s'agit par exemple de favoriser et

maintenir un niveau piézométrique de la nappe suffisant pour différents usages, pour l'année en cours ou les années futures en fonction de la demande. Comment ? En collectant différentes eaux lors des saisons favorables (eaux de surface, eaux de pluie, ou même eaux usées traitées) et en les réinjectant dans le sous-sol. Cette injection peut se faire directement depuis un puits creusé vers l'amont de la nappe, ou bien par acheminement de l'eau sur un sol favorable à l'infiltration directe dans le sous-sol. Sur le bassin Rhône-Méditerranée-Corse, le BRGM et l'agence de l'eau ont mené une étude de faisabilité technique et économique de la recharge artificielle des aquifères, sur la base du développement d'une cartographie des terrains. Le travail est allé jusqu'au calcul d'un rapport coûts-bénéfices (énergie, entretien, etc.) le plus complet possible sur 4 zones pilotes.

En 2018, le projet Phoebus mené avec Rennes Métropole (surface : 705 km²) a permis de produire une carte du potentiel naturel à l'infiltration des eaux pluviales avec une précision au niveau du parcellaire. Ce travail a été traduit en carte règlementaire dans le PLU (plan local d'urbanisme) intercommunal : l'infiltration est devenue obligatoire pour 67 % des parcelles. Sur le volet R&D, le BRGM a également travaillé sur la création d'un outil SIG capable de moissonner un grand nombre d'informations cartographiques brutes (nature du sol, profondeur de la nappe, etc.) de toute la région Rhône-Alpes pour en déduire les zones où l'infiltration d'eaux pluviales est la plus propice pour les eaux souterraines.

1. Ce chantier est présenté dans notre numéro daté de juin.



Veille juridique et réglementaire

© romaset

NOUVELLES MESURES EN FAVEUR DES PERSONNES HANDICAPÉES OU À MOBILITÉ RÉDUITE

La LOM du 24 décembre 2019 a mis en place des mesures tarifaires spécifiques en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, et porteuses d'une carte invalidité ou d'une carte « mobilité inclusion » et de leurs accompagnateurs. Ces mesures tarifaires peuvent aller notamment jusqu'à la gratuité du stationnement.

Cette loi a également assoupli les conditions d'accès au service de transport pour les personnes handicapées. En effet, elle précise que lorsqu'il existe un service de transport adapté aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, l'accès à ce service pour les personnes disposant d'une carte « mobilité inclusion » ne peut être restreint ni par une obligation de résidence sur le ressort territorial, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale.

La LOM a encadré les places de recharge pour véhicules électriques. Ainsi, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, doit être accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que ces places leur soient réservées.

Le pré-équipement de places de stationnement pour la recharge de véhicules électriques

JURISPRUDENCE

STATIONNEMENT DES PERSONNES HANDICAPÉES : ABSENCE D'APPOSITION DE LA CARTE « MOBILITÉ INCLUSION »

Rappel des faits

En l'espèce, le requérant avait stationné sur un emplacement réservé aux personnes handicapées sans avoir apposé la carte de stationnement derrière le pare-brise de son véhicule.

C'est en ce sens que la Commission du contentieux du stationnement payant lui avait donc transmis un avis de paiement du forfait post-stationnement de 20 euros. Ainsi, le requérant a demandé l'annulation de cet avis de paiement mis à sa charge par la commune de Tours. La commission ayant fait droit à sa demande, la commune de Tours se pourvoit donc en cassation contre cette décision.

Absence d'apposition de la carte

Dans un arrêt du 24 mars 2021, le Conseil d'État a rappelé que les personnes titulaires soit de la carte de stationnement pour personnes handicapées, soit de la carte mobilité inclusion avec mention « stationnement pour personnes handicapées » qui s'y est substituée, bénéficient, pour elles-mêmes ou la tierce

personne qui les accompagne, du stationnement à titre gratuit et sans limitation de durée sur toutes les places de stationnement ouvertes au public (sauf si l'autorité locale compétente en matière de circulation et de stationnement impose une durée maximale de stationnement gratuit ou supprime cette gratuité dans les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées).

Toutefois, la haute juridiction a considéré que le droit à la gratuité du stationnement découle non de l'apposition, prévue par voie réglementaire, de la carte de stationnement pour personnes handicapées ou de la carte mobilité inclusion avec mention « stationnement pour personnes handicapées » derrière le pare-brise du véhicule, mais de ce qu'à la date du stationnement, la personne qui conduit le véhicule est effectivement titulaire d'une telle carte ou apporte des éléments justifiant qu'elle l'a utilisée pour les besoins d'une personne qui en est effectivement titulaire.

CE 24 mars 2021, n° 428742

JURISPRUDENCE

ENCADREMENT DU DROIT À LA GRATUITÉ DU STATIONNEMENT POUR PERSONNE HANDICAPÉE

Rappel des faits

En l'espèce, la commune de Marseille a fixé une durée maximale de stationnement gratuit de 24 heures pour les personnes titulaires d'une carte de stationnement pour personnes handicapées ou pour les tierces personnes les accompagnant, et imposé à celles-ci de déclarer le début de leur stationnement par horodateur ou système dématérialisé.

Or, le requérant n'avait pas précisé l'heure de début de stationnement de son véhicule de fonction. Son employeur a donc été sanctionné à payer 17 euros de forfait post-stationnement.

Par une décision du 6 février 2019, la commission du contentieux du stationnement payant a annulé l'amende de 17 euros. La commune de Marseille se pourvoit donc en cassation contre cette décision.

Possibilité de fixer une durée maximale du stationnement gratuit

Dans un arrêt du 21 mars 2021, le Conseil d'État a précisé que les personnes titulaires soit de la carte de stationnement pour personnes handicapées, soit de la carte mobilité inclusion avec mention « stationnement pour personnes handicapées » peuvent bénéficier pour elles-mêmes ou pour la tierce personne qui les

accompagne du stationnement à titre gratuit et sans limitation de durée sur les places de stationnement ouvertes au public.

Toutefois, les autorités locales compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à 12 heures ou supprimer cette gratuité pour les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées depuis leur véhicule.

La haute juridiction a ajouté qu'à cette fin, l'autorité locale peut notamment leur imposer l'apposition, derrière le pare-brise du véhicule utilisé pour le déplacement de la personne handicapée, d'une vignette de stationnement délivrée à titre gratuit, ou l'enregistrement, à titre gratuit, du numéro de la plaque d'immatriculation sur un horodateur ou sur une application mobile de paiement de la redevance de stationnement.

CE 24 mars 2021, n° 431132

tient compte de cette obligation. Le pourcentage de places accessibles doit être défini par un arrêté ministériel.

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, article 19.

VOIES RÉSERVÉES AUX VÉHICULES DE COVOITURAGE ET À TRÈS FAIBLES ÉMISSIONS

La LOM a confié au maire la possibilité d'étendre le dispositif des stationnements et voies réservés aux véhicules de covoiturage ainsi qu'aux véhicules à très faibles émissions.

Ainsi, le maire peut, par arrêté motivé, réserver des emplacements sur la voie publique, de façon permanente ou à certaines heures, pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des taxis, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage ou des véhicules à très faibles émissions.

Pour des raisons liées aux conditions de circulation et à la sécurité routière, le maire peut ne pas autoriser la circulation sur ces emplacements pour les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes même si ces derniers répondent aux conditions précédentes.

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, article 35.

DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE Création d'aire de covoiturage

Dans le cadre de la LOM les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage.

En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent mettre à disposition du public des solutions de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers.

Elles peuvent également créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable les conditions d'attribution de ce signe.

Allocations financières versées par les collectivités

Depuis la LOM, les collectivités peuvent verser directement ou indirectement une allocation aux conducteurs ou aux passagers qui ont effectué un covoiturage.

Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il verse au conducteur dans le cadre du partage des frais.

Pour le conducteur, l'allocation ne peut excéder les frais de déplacement engagés par celui-ci, déduction faite des sommes versées par les passagers. Par dérogation, le montant de l'allocation versée au conducteur dans le

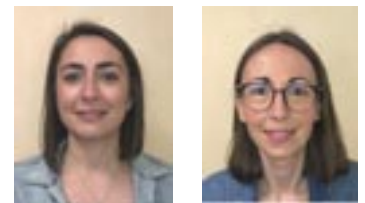
cadre d'un déplacement réalisé en covoiturage peut excéder, pour les déplacements dont la distance est inférieure à 15 kilomètres et dans la limite de deux déplacements par jour et par conducteur, les frais pris en considération dans le cadre du partage des frais.

Ces dispositions sont également applicables au conducteur qui a proposé un trajet en covoiturage et l'a réalisé en l'absence de passager.

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, article 35.

Décret n° 2020-678 du 5 juin 2020 relatif à la nature des frais de covoiturage et aux conditions de versement d'une allocation par les autorités organisatrices.

Décret n° 2020-679 du 5 juin 2020 portant définition du seuil de distance applicable aux très courts trajets de covoiturage.



Estelle Guérin, rédactrice juridique de MairiExpertActu
estelle.guerin@pedagogiche.fr
Émilie Audigié, rédactrice en chef de MairiExpertActu
emilie.audigie@pedagogiche.fr
www.mairiexpertactu.fr





© franco maddalini eyelyn

STATIONNEMENT : VERS LA RECONQUÊTE DE L'ESPACE PUBLIC

En France, la décentralisation du stationnement payant sur voirie a-t-elle déjà contribué à façonner différemment certaines villes, en incitant à la pratique des mobilités douces et décarbonées ? Une chose est sûre : son application est souvent allée de pair avec la volonté d'établir un nouveau partage de l'espace public en réduisant l'emprise de la voiture pour laisser place aux piétons et aux cyclistes, pour diminuer le bruit, la congestion urbaine et les émissions de gaz à effet de serre.

Sécurité, attractivité des centres-villes, accessibilité des commerces, prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite... le stationnement est au cœur d'enjeux de long terme.

Se posent aussi des questions d'actualité telles que l'implantation des Infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE), en application de la Loi d'orientation des mobilités (LOM). Retrouvez dans ce dossier des témoignages sur ces différents points.

La rédaction

La réforme du stationnement payant sur voirie : enjeux et préconisations

Après la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant sur voirie de janvier 2018, un bilan réalisé en 2019 par le GART et le Cerema avait mis en évidence plusieurs points perfectibles.

ENTRETIEN AVEC GUY LE BRAS, DIRECTEUR GÉNÉRAL DU GART (GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT)



© Bruno Mazodier

Guy Le Bras

En janvier et février 2019 vous aviez publié une étude dressant un bilan de la mise en œuvre de la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie. Vous en avez souligné différents points positifs notamment le fait que sa mise en œuvre a permis d'appréhender le stationnement payant comme un vrai service public en simplifiant son paiement,

voire en le supprimant pour des usages de très courte durée. Pouvons-nous rappeler les grands points forts dégagés alors ?

Nous nous étions associés au Cerema pour organiser, début 2019, une enquête sur la première année de mise en œuvre de la réforme. Globalement, partout où elle avait été déployée, il avait été constaté une amélioration de la rotation des véhicules et de la disponibilité des places, des taux de paiement en hausse, ainsi que la multiplication des services mis à la disposition des usagers.

Plus précisément, il ressortait que l'objectif premier poursuivi par les villes ayant mis en œuvre la réforme était de renforcer le paiement immédiat du stationnement. Nous n'avions en effet pas vu d'augmentation du coût horaire du stationnement, mais plutôt la fixation d'un montant moyen de forfait de post-stationnement (FPS) plus élevé, supérieur à 17 euros dans 80 % des cas. Plus de la moitié des collectivités répondantes avait d'ailleurs mis en place une période initiale de gratuité du stationnement, généralement de l'ordre de 30 minutes à 1 heure.

D'autres observations intéressantes concernaient le fait que la surveillance du stationnement avait été conservée en régie dans 80 % des villes, et que la proportion des FPS faisant l'objet d'un recours administratif (RAPO) s'était rapidement stabilisée autour des 3 % en moyenne.

Enfin, en termes d'impacts financiers, le principal enseignement résidait dans le fait que les niveaux de recettes étaient intrinsèquement liés à l'importance des moyens humains affectés au contrôle. En effet, le seul critère que nous avons pu juger déterminant sur le niveau des recettes était le nombre de places à surveiller pour chaque agent : plus le nombre d'agents était élevé, plus les recettes de paiement immédiat (horodateurs, applications mobiles...) s'accroissaient.

Deux ans plus tard, notez-vous certaines inflexions par rapport à ce premier bilan ?

En raison des contraintes liées à la crise sanitaire, nous n'avons malheureusement pas pu organiser le nouveau bilan que nous envisagions de réaliser sur l'année 2020. Il est donc délicat de vous donner aujourd'hui une interprétation de la dynamique observée sur le terrain, qui ne serait pas basée sur une enquête représentative.

Toutefois, l'enquête réalisée en 2019 avait également été l'occasion de mettre en exergue certaines difficultés subies par les villes, qui, pour certaines, sont toujours pendantes. C'est notamment le cas des difficultés de communication et d'échanges d'informations avec certains des acteurs principaux de la réforme : Direction générale des finances publiques (DGFIP), Antai, Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP)...

C'est la raison pour laquelle le GART n'a cessé de demander la



© GART

En France, depuis la réforme, la plupart des villes ont conservé la surveillance du stationnement en régie.

nomination d'un délégué interministériel au stationnement, dont le rôle serait de poursuivre l'admirable travail de coordination réalisé jadis par la mission interministérielle à la décentralisation du stationnement (MIDS) sous la houlette des préfets Jean-Michel Bérard et Stéphane Rouvé.

Comment avez-vous analysé les préconisations émises dans le cadre des rapports rendus par le Sénat et le Défenseur des droits au sujet de cette réforme ?

Nous les avons accueillies positivement, puisqu'elles avaient été émises dans le but d'améliorer la réforme et d'apporter des réponses à des préoccupations régulièrement exprimées par les collectivités.

Par exemple, le rapport publié en septembre 2019 par les sénateurs Carcenac et Nougéin avait souligné certains dysfonctionnements empêchant à la réforme de fonctionner de manière optimale. Ils pointaient, par exemple, la complexité du circuit de recouvrement mis en place par la DGFIP, l'impossibilité de réaliser un suivi précis du cycle de vie d'un FPS de son émission à son recouvrement, ainsi que les difficultés rencontrées par la CCSP du fait de son sous-dimensionnement en termes de ressources humaines.

Le Défenseur des droits avait quant à lui ciblé des mesures plus opérationnelles, de nature à parfaire l'usage du stationnement sur voirie par les automobilistes. Il avait notamment proposé d'améliorer la diffusion de la jurisprudence de la CCSP, d'accélérer le remplacement des cartes européennes de stationnement pour personnes handicapées par les cartes « mobilité inclusion » (CMI), et d'opérer pour ces dernières un saut technologique en les dotant de fonctionnalités communicantes. Ce dernier point est primordial puisque nous devons absolument donner aux villes les moyens de lutter efficacement contre l'utilisation de fausses cartes de stationnement pour personnes handicapées.



Le parking relais en Gare d'Agen.

Le GART s'était déclaré pleinement disponible pour participer aux travaux qui, pensions-nous alors, ne manqueraient pas de débiter suite à la publication de ces rapports. Or, sans doute en raison des difficultés rencontrées par les services de l'État dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire, aucun travail n'a encore pu être lancé à ce sujet. Je réitère donc ici notre disponibilité pour travailler à l'amélioration de cette réforme, qui passera obligatoirement par des modifications réglementaires et législatives.

Selon vous aujourd'hui, le dispositif est-il achevé ? Sinon, quelles évolutions seraient encore nécessaires ?

Comme nous venons de le dire, si le dispositif est aujourd'hui fonctionnel, il peut encore être amélioré sur plusieurs aspects. Les évolutions qui me semblent aujourd'hui les plus structurantes sont :

→ L'amélioration et la simplification des circuits d'échanges entre les villes, l'Antai et la CCSP, notamment dans le cadre de l'émission des avis de paiement des FPS, y compris majorés ;

→ L'accès pour les villes au système d'immatriculation des véhicules (SIV), de manière à permettre à celles qui le souhaitent d'envoyer

elles-mêmes les avis de paiement des FPS aux automobilistes ;

→ La fourniture d'outils efficaces permettant aux agents de contrôle de s'assurer de la véracité des cartes européennes de stationnement pour personnes handicapées ou des cartes « mobilité inclusion » apposées derrière les pare-brise, afin de mettre fin à l'intolérable fraude observée actuellement.

Au cours des mois à venir, quelle sera l'actualité en matière de stationnement suivie tout particulièrement au sein du GART ?

Le GART continuera à suivre la mise en œuvre de cette réforme et assumera son rôle de relais auprès des pouvoirs publics compétents des difficultés rencontrées par ses adhérents. Nous continuerons bien entendu également de faciliter et de rendre fertiles les échanges d'expériences entre nos membres, car cela fait partie intégrante de notre ADN et constitue l'une des principales raisons d'être de notre association.

Gestion du stationnement en site touristique

Les déplacements doux répondent désormais à l'attente d'une part grandissante des usagers, cependant la voiture reste un mode prépondérant. Elle commande une consommation équilibrée de l'espace public.



Glenn Dupont
Chef de projet
stationnement

Les modalités d'accueil conditionnent pour partie, l'attractivité des centres ou des sites touristiques que tous souhaitent conforter ou développer.

Pour atteindre cet objectif, une gestion performante du stationnement, adaptée à chaque catégorie d'usagers et aux nouvelles mobilités, constitue un nouveau challenge territorial.

Pour les collectivités soumises à une forte pression touristique, ces réflexions doivent apporter des réponses parfaitement dimensionnées, souples et innovantes.

Il est primordial de prendre en compte les spécificités des sites, les attentes des usagers, les objectifs des collectivités afin de proposer les meilleurs outils visant à améliorer le confort d'usage, tout mode confondu et pour chaque catégorie d'usagers. Par exemple, les attentes pour un parking d'un port de plaisance appelleront des solutions différentes de celles d'un port de passager.

De même, la gestion du stationnement sur un site balnéaire sera différente de celle préconisée pour un domaine patrimonial.

Concernant les spécificités montagnardes, de nouvelles problématiques sont à prendre en compte et représentent un défi d'envergure.

Une expérience éprouvée des problématiques saisonnières, des échanges soutenus et une présence territoriale permettent d'apporter aux élus et gestionnaires les éléments d'arbitrage. Ils consolident leur stratégie de mobilité et de dynamisme économique des centres ou autres sites touristiques et événementiels.

Du Plan Local de Stationnement (PLS) à la phase opérationnelle (accompagnement à la commande publique) il convient pour les décideurs de bénéficier des compétences techniques, réglementaires et économiques les mieux appropriés.

INGÉNIERIE PARKING & STATIONNEMENT

56, rue Maréchal Joffre - 44000 Nantes
Tél. : 06 85 34 24 96 - www.ips-strategie.fr



Saturation et conflits d'usages.



Des espaces réversibles.



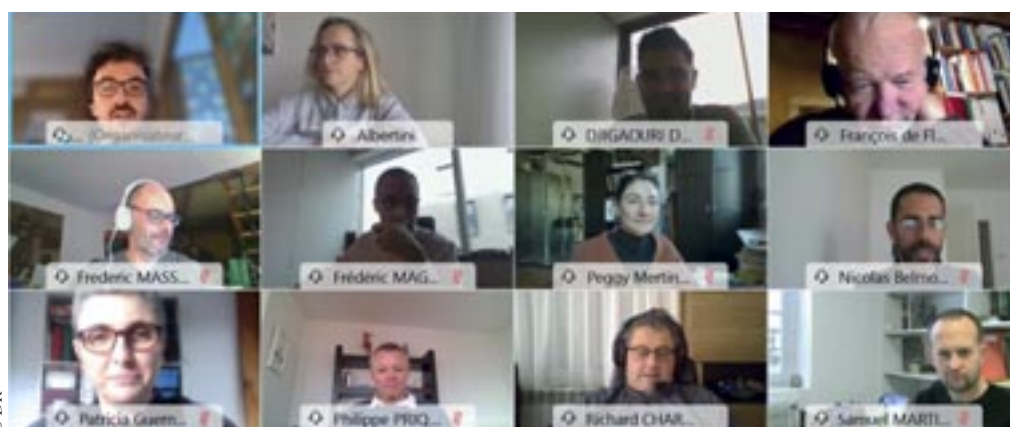
« La politique de stationnement vise notamment à réduire l'usage de la voiture »

Sécurité de la voirie, attractivité des centres-villes, accessibilité des commerces, mobilités durables... Le stationnement est au cœur d'enjeux urbains. Le groupe de travail Stationnement de l'AITF réfléchit aux nombreuses problématiques dans ce domaine tout en proposant son expertise aux acteurs concernés.



Olivier Asselin

ENTRETIEN AVEC OLIVIER ASSELIN, ANIMATEUR DU GROUPE DE TRAVAIL STATIONNEMENT DE L'AITF



© DR

Le groupe de travail Stationnement de l'AITF lors de la réunion visio du 10 décembre 2020.

Quel est le rythme de travail du GT (groupe de travail) Stationnement de l'AITF et quelles sont ses modalités de fonctionnement ?

Le groupe de travail se réunit habituellement trois à quatre fois par an. La pandémie a bien évidemment impacté les modes de faire, et les réunions se sont déroulées en visioconférence depuis un an. Cela nous a également apporté une certaine souplesse, avec plusieurs réunions en plus petit comité sur des thématiques bien spécifiques : impacts de la pandémie sur la gestion des parcs de stationnement, de la dépenalisation, de la mise aux normes 5.5 des bornes de paiement CB... Avec Frédéric Massing, co-animateur du GT, nous avons également participé à différents groupes de travail avec les services de l'État sur la préparation des textes d'application de la LOM (stationnement vélo, accessibilité IRVE, SDIRVE...).

La réforme tendant à la décentralisation du stationnement s'est-elle selon vous accompagnée d'un recours accru aux entreprises privées, sous forme de délégations de service public ?

La réforme a permis un recours aux entreprises privées qui n'était pas possible auparavant, pour la gestion du stationnement payant sur voirie. Selon l'évaluation menée en 2019 par le GART et le Cerema, 79 % des communes avaient conservé une gestion en régie, 17 % choisi un recours au privé, et 4 % un système mixte. L'absence de nouvelle évaluation, et la position de l'État considérant qu'il n'a pas à organiser d'évaluation d'une compétence décentralisée (voir réponse au sénateur Dagbert du 24 septembre 2020¹), ne nous permettent pas d'estimer l'évolution d'un éventuel accroissement du recours aux entreprises privées.

Quels sont actuellement les principaux sujets de travail au sein du GT Stationnement, avec quelle actualité ?

Il y a un équilibre à trouver entre des sujets d'actualité et plus structurels. Les enjeux liés à l'implantation des Infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE), en application de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), sont à l'interface de l'actualité et du long cours, que ce soit dans les parcs de stationnement ou sur la voirie. La mise aux normes CB 5.5, et les coûts significatifs pour les collectivités, sans service supplémentaire significatif pour l'utilisateur, est un sujet d'actualité. Sur le long terme, il y a également la problématique du stationnement des personnes handicapées, la question générale et structurelle du partage de l'espace public en y réduisant la place de la voiture, et les problématiques générales de communication sur un sujet qui reste sensible. Nous cherchons également à faire une place au sujet du stationnement des vélos.

On notera ainsi la publication du décret 2021-741 du 8 juin sur le stationnement sécurisé des vélos aux abords des gares, à la rédaction duquel nous avons participé. Et il y a une demande croissante de la part des collectivités de solutions de stationnement visant à accompagner et accélérer le renforcement

de l'usage du vélo, que ce soit en matière d'arceaux, d'abris, ou de box sécurisés, tant en accompagnement des équipements que dans les espaces publics.

Certains de ces sujets sont-ils plutôt le fait de centres urbains denses ? Ou de petites collectivités ?

La politique de stationnement vise notamment à réduire l'usage de la voiture et à reconquérir l'espace public pour d'autres usages. Dans les centres urbains, la réduction de cet usage peut s'appuyer sur un réseau de transport collectif performant, ce qui peut être plus difficile dans des collectivités plus petites. La structure urbaine générée par soixante-dix ans de développement urbain basé sur l'automobile ne se transformera pas d'un coup de baguette magique. Les habitudes d'une cohorte démographique issue du *baby-boom* ne se changeront pas d'un claquement de doigts, et il va encore falloir vivre avec la voiture individuelle pour au moins plusieurs décennies.

Pour autant, cela ne doit pas vouloir dire qu'il ne faut pas agir, ne serait-ce qu'en éloignant les voitures des centres-villes, petit à petit, pour y garantir une qualité de vie qui les rendent plus attractifs, tout en maintenant leur accessibilité. Cette approche fonctionne à de nombreuses échelles : une ville de 5 000 habitants peut par exemple juste éloigner un

La question du stationnement des vélos monte en puissance.



peu les véhicules du centre-ville par l'aménagement de quelques aires de stationnement de déstagement en libre accès ou en enclos, tout en réglementant ou en réduisant l'offre en centre-ville.

La réduction de l'offre de stationnement ne doit cependant pas être une fin en soi : que faire à la place de l'offre qu'on supprime ? Cette question nous oblige à une réappropriation d'un espace public qu'on a trop souvent abandonné à l'automobile. La pandémie de covid 19 a été l'occasion d'initier de nombreuses actions visant à repenser la place de la voiture en ville, y compris en réduisant l'offre de stationnement sur l'espace public, au profit de mesures de piétonnisation, de développement des terrasses... Des « coronapistes », voies cyclables rapidement aménagées pendant le confinement, ont vu le jour, et de nombreuses ont été pérennisées. Des maires qui avaient cru bon de retourner au stationnement gratuit non réglementé, s'en sont mordu les doigts et sont rapidement repassés au payant. Les rues scolaires se sont développées et ont largement apaisé les devant des écoles qui en ont bénéficié. Un mouvement a été amorcé, il faut espérer que le déconfinement ne remette pas en cause ces avancées.

La lutte contre la fraude aux cartes mobilité réduite est-elle pour vous un enjeu important et comment y remédier ?

La lutte contre la fraude aux cartes de stationnement pour personnes handicapées est un enjeu important, sur lequel l'État n'a pas apporté les bonnes réponses. La création de la carte mobilité inclusion (CMI) n'a pas résolu le problème. Le fichier centralisé des CMI est certes un outil intéressant, mais il reste encore inaccessible aux polices municipales, ASVP, et agents privés chargés du contrôle du stationnement payant, malgré un serveur téléphonique ouvert à tous. De manière bien plus agile, la Belgique a mis en ligne une application Internet permettant à tout citoyen de vérifier

la validité de l'équivalent belge des CMI¹. En sus, après 2026, fin du déploiement des CMI, les cartes européennes de stationnement (CES) issues d'autres pays que la France, continueront d'être valides en France. L'État doit être porteur d'une meilleure harmonisation à l'échelle européenne. Enfin, la gratuité fixée par la loi pour tous les titulaires des cartes de stationnement pour personnes handicapées crée un avantage majeur qui représente un fort appel à la fraude, mais qui reste politiquement difficile à remettre en cause. Une piste de réflexion pourrait être d'en laisser la responsabilité aux autorités locales.

Au cours des mois à venir quels sujets relatifs au stationnement suivrez-vous tout particulièrement ?

Au titre de la sécurité routière, la LOM a imposé la suppression du stationnement 5 mètres en amont des passages piétons d'ici fin 2026, en retirant aux maires la possibilité de refuser cette suppression. Il s'agit ici d'un point innovant sur la responsabilité des intercommunalités : en effet, en l'absence d'aménagement c'est le titulaire de la compétence voirie, souvent l'intercommunalité, et non plus le maire, qui serait responsable en cas d'accident. Les autorités en charge de la voirie vont devoir intégrer ces suppressions dans leurs budgets d'aménagement d'ici 2026, potentiellement contre l'avis des maires, qui restent souvent les premiers interlocuteurs sur les questions de stationnement. Il y a là un très bel exemple de la complexité du partage des compétences en matière de stationnement, qui illustre la nécessité de bien coordonner les politiques en la matière. En l'absence d'acteur national chargé des problématiques de stationnement, les différents groupes de travail de l'AITF resteront vigilants sur ce sujet et se tiendront à la disposition des acteurs concernés, en association notamment avec le Cerema, pour apporter toute leur expertise.

1. <https://www.senat.fr/questions/base/2020/qSEQ200214547.html>

2. <https://handi2park.socialsecurity.be/>

La neutralisation des places de stationnement motorisé 5 m en amont des passages piétons : une mesure de sécurité routière en faveur d'un partage apaisé de l'espace public

Alors que les villes se convertissent peu à peu au développement de modes de déplacements « actifs », tels que la marche, ou le vélo et grâce aux politiques successives de développement durable, un changement de paradigme dans les choix d'aménagement de l'espace public est à l'œuvre. La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 est venue ainsi renforcer la sécurité des déplacements en demandant aux collectivités de neutraliser certaines places de stationnement afin de rendre l'espace public et les déplacements des piétons plus sûrs.

PAR PEGGY MERTINY ET NICOLAS FURMANEK



Peggy Mertiny,
directrice d'études
sur le stationnement
au Cerema



Nicolas Furmanek,
chef de projet du Cerema
aménagement de la voirie
urbaine et résilience



© Cerema

Plus que tout autre usager de la route, le piéton est particulièrement protégé par la loi¹, du fait de sa fragilité par rapport aux véhicules avec lesquels il partage la voie publique. Les piétons et assimilés

restent néanmoins encore très exposés aux accidents de la route surtout en situation de traversée de chaussée : la sécurité routière recense pas moins de 480 piétons tués annuellement dans un accident de la route, 3/4 en agglomération dont 28 % sur des passages piétons, alors que ces aménagements sont initialement prévus à leur intention pour faciliter leur traversée.

Au-delà des facteurs comportementaux, ces accidents trouvent souvent leur origine dans l'aménagement même de la voirie. La covisibilité est un facteur déterminant. Le masque à la visibilité en traversée de chaussée est souvent

créé par la présence de véhicules motorisés dont le gabarit ne cesse d'ailleurs de croître avec la part toujours plus grande de SUV dans le parc automobile².

Dans le prolongement du principe selon lequel « *tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à ne pas constituer un danger pour les usagers* » (Code de la route – art. R417-9), l'article 52 de la LOM oblige l'ensemble des collectivités locales à « *offrir d'excellentes conditions de perception réciproque entre les conducteurs et les piétons [pour permettre] aux piétons de s'engager et de réaliser leur traversée avant qu'un véhicule n'arrive à sa hauteur* »³. Tout stationnement mo-

EN SAVOIR PLUS SUR LE CEREMA

L'expertise publique au service des territoires

www.cerema.fr

twitter.com/CeremaCom

www.linkedin.com/company/cerema/

Siège social : Cité des mobilités

25, avenue François Mitterrand – CS 92803 – 69674 Bron Cedex





torisé (véhicules de tourisme, motos, véhicules utilitaires...) au droit des passages piétons, en dehors du stationnement des cycles et des engins de déplacement personnel⁴, ne respectant pas les règles de visibilité est donc désormais considéré comme dangereux. Ainsi, l'article L.118-5-1 du Code de la voirie routière, créé par la LOM, mentionne que :

« Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel ».

5 MÈTRES, VOIRE PLUS SI NÉCESSITÉ

La distance de neutralisation des 5 m, qui correspond à la dimension moyenne d'une place de stationnement, est un minimum pour garantir la co-visibilité entre un piéton en situation de traversée et le conducteur d'un véhicule. Cette distance pourra parfaitement suffire dans le cas d'une rue limitée à 30 km/h. Mais au-delà pour le Cerema, en fonction de la nature de la voie et de sa configuration (présence de bandes cyclables ou non, espace tampon, etc.), il serait fortement souhaitable de porter cette distance à 7 m, voire à 10 m (deux places de stationnement) afin d'offrir suffisamment de covisibilité.

Par ailleurs, l'obligation de neutralisation ne s'applique qu'aux pas-

sages piétons réglementaires⁵ situés en section courante et aux inter-sections (y compris aux carrefours à feux), mais pas aux traversées dites « suggérées », utilisées notamment dans les zones 30 peu circulées. Afin de respecter l'esprit de la LOM, le Cerema recommande d'appliquer à l'identique le principe de neutralisation pour ces traversées « suggérées ».



© Cerema

UN INVENTAIRE PRÉALABLE NÉCESSAIRE AVANT TRAVAUX DE MISE EN CONFORMITÉ

La mise en conformité est à réaliser avant le 31 décembre 2026 par la collectivité gestionnaire de la voirie, notamment lors des travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Elle suppose de conduire au préalable un diagnostic pour identifier les solutions techniques et juridiques à mettre en œuvre. Il convient dans ce registre d'assurer une bonne articulation entre l'autorité compétente en matière de gestion de la voirie et les maires détenteurs du pouvoir de police. Toutefois, il est fort probable que la gestion au fil de l'eau ne suffise pas et qu'il soit nécessaire

de prévoir un programme spécifique de mise en conformité.

La signalisation (marquage réglementaire jaune, panneau de police, zébra) permet *a minima* de signaler l'interdiction de stationnement, mais s'avère la plupart du temps peu dissuasive. Le risque de voir ces espaces colonisés illégalement par les mêmes véhicules doit amener le gestionnaire à trouver des solutions plus efficaces d'aménagement, en adéquation avec les attentes des riverains, des acteurs économiques et des associations⁶. L'ambition est de redonner à ces espaces une vraie valeur ajoutée. Ils peuvent être exploités par exemple à moindre coût pour le stationnement des vélos et des engins de déplacement personnel, ou encore être végétalisés et lutter ainsi contre les îlots de chaleur.

UNE OCCASION POUR REVOIR L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT LOCAL

Cette suppression d'une quantité non négligeable de places de stationnement a un impact sur l'organisation de l'offre locale. Il est également nécessaire de prendre en compte la problématique des espaces dévolus à l'arrêt (aires de dépose-minute, d'arrêts de TC, de livraison...) afin que les places de stationnement supprimées ne soient pas utilisées pour ces arrêts. En effet, la vigilance est de mise vis-à-vis de ces espaces qui pourraient potentiellement être occupés par des véhicules de grand gabarit (camions-porteurs, semi-remorques, cars de tourisme ou bus urbain...) pouvant créer ponctuellement des masques temporaires à la visibilité. Pour ces raisons, le Cerema recommande d'engager une réflexion plus globale sur la création d'emplacements pour ces arrêts nécessaires à la vie économique en cherchant à les éloigner autant que possible des passages pour piétons.

Dans le cas de neutralisation de places réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR), il conviendra de rediriger ces emplacements à proximité conformément à la

RÉFÉRENCES ET BIBLIOGRAPHIE

- Webinaire Cerema « Obligation de neutraliser les places de stationnement motorisé 5 m en amont des passages piétons », 1^{er} avril 2021, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/obligation-neutraliser-places-stationnement-motorise-5-m>
- « Le stationnement sur l'espace public, stratégie et préconisations pour aménager », à paraître juin 2021, Collection Références Cerema
- Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA), Fiche n°10 : Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, janv. 2020, <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>



réglementation⁷ afin de conserver l'offre disponible pour les usagers, en quantité suffisante (2 % de l'offre de stationnement). Il s'agira donc de ne pas créer d'ambiguïté dans la lisibilité des aménagements (dépose de la signalisation utilisée sur les anciennes places réservées, signalisation conforme pour les « nouvelles » places réservées, information large des usagers pour expliquer les évolutions, mise à jour des bases de données recensant ces places, etc.). Sans accompagnement en termes de communication sur l'objectif vertueux de cette nouvelle réglementation, la pression sur la demande de stationnement peut être telle que la suppression de places peut être mal comprise et acceptée par les usagers et les riverains. Elle offre néanmoins une nouvelle op-

portunité à la collectivité pour engager des réflexions sur l'optimisation et la valorisation des espaces anciennement dévolus au stationnement, afin de proposer un espace public apaisé, sûr et convivial et ainsi de favoriser le report modal.

1. Art. R415-11 puis R417-11 du Code de la route.
2. La part de marché des SUV a été multipliée par 7 entre 2008 et 2019 (de 5 % à 38 % des ventes de voitures neuves).
3. Visibilité sur les traversées piétonnes. Cerema.
4. Code de la route à l'art. R 311-1.
5. Instruction interministérielle sur la signalisation routière – 7^e partie – art. 118.
6. Les États généraux du stationnement organisés à Paris en 2021 ont été l'occasion d'écouter les principaux intéressés sur l'évolution de la bande de stationnement et l'organisation du stationnement dans Paris.
7. Décret du 21 décembre 2006.



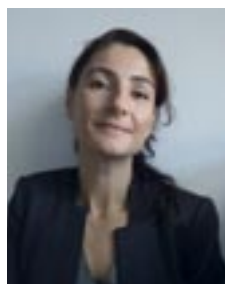
Les infrastructures de recharge pour véhicules électriques : comment planifier leur déploiement et les rendre accessibles à tous

La récente loi d'orientation des mobilités traduit l'engagement national vers une décarbonation des mobilités et le Cerema accompagne tous les acteurs de la transition écologique dans cette voie. En particulier, le verdissement du parc automobile est un des leviers permettant de limiter la pollution locale et les nuisances sonores. La forte augmentation attendue des ventes de véhicules électriques pose désormais la question de la recharge, notamment sur l'espace public : comment planifier l'implantation des infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE) sur mon territoire : où les implanter ? Quel service déployer ? Quelles sont les obligations actuellement en vigueur ? Mais aussi, comment les aménager pour que ces espaces de recharge restent accessibles à tous ?

PAR FLORENCE GIRAULT, PEGGY MERTINY ET PAULINE GAUTHIER



Florence Girault, cheffe de projets sur l'intermodalité au Cerema



Peggy Mertiny, directrice d'études sur le stationnement au Cerema



Pauline Gauthier, cheffe de projets sur l'accessibilité au Cerema

Réduire les émissions de gaz à effet de serre, la dépendance énergétique et améliorer la qualité de l'air en milieu urbain : c'est tout l'enjeu du développement des véhicules propres auquel les collectivités et les industriels doivent à présent faire face, et auprès desquels, entre autres, le Cerema intervient. L'une des conditions

essentiels à l'essor de la mobilité électrique est d'en faciliter l'utilisation par tous en déployant des infrastructures de recharge adaptées au besoin et pour ce faire, un nouvel outil a été créé.

UN SCHÉMA POUR PLANIFIER ET ORGANISER LES IRVE SUR LE TERRITOIRE

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) offre la possibilité, pour les acteurs locaux, de planifier le déploiement des IRVE ouvertes au public sur leur territoire, à travers l'élaboration de « Schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public », les SDIRVE. Ces schémas peuvent être réalisés par les établissements publics et collectivités titulaires de la compétence de création et d'entretien d'IRVE. La plupart des communautés urbaines et métropoles sont ainsi concernées.

L'objectif d'un SDIRVE est d'assurer une offre de recharge accessible au public, suffisante et homogène pour l'ensemble des véhicules électriques et hybrides rechargeables, à la fois pour le trafic local et le trafic de transit, au sein des territoires.

L'élaboration d'un SDIRVE permet de dresser un état des lieux de l'offre existante et de se poser la question de la stratégie de développement des IRVE :

→ Combien d'IRVE ouvertes au public déployer au vu de la demande estimée, et selon les caractéristiques du territoire (urbain dense, en périphérie d'agglomération, peu dense...)?

→ Quelle visibilité donner à ces IRVE : déploiement sur voirie ou dans les parcs en ouvrage ?

→ Où déployer ces infrastructures, en cohérence avec :

- les politiques de mobilités (politique de report modal vers les modes actifs et vers les transports collectifs, zone à faible émission...);
- le développement des mobilités partagées (mutualisation de station de charge avec des stations d'auto-partage);



© Cerema, guide « Le stationnement sur l'espace public, stratégie et préconisations pour aménager » à paraître en juin 2021.

• les usages actuels et futurs attendus par quartier (niveau d'équipement, de service, typologies d'usagers) ?

→ Quelle tarification proposer pour la recharge et le stationnement associé ?

→ Comment coordonner le développement de l'offre IRVE entre les maîtres d'ouvrage publics et privés ?

La démarche de SDIRVE vise ainsi à élaborer un « projet de développement » de l'électromobilité sur le territoire. Ce projet s'appuie sur un diagnostic, qui doit être alimenté, d'une part, d'un état des lieux de la mobilité électrique et de l'utilisation des IRVE existantes, et, d'autre part, d'une évaluation de l'évolution des besoins en IRVE ouvertes au public. Le diagnostic doit ainsi prendre en compte l'évaluation du développement de l'offre de recharge dans les espaces privés, amenée à augmenter du fait notamment de l'évolution du cadre réglementaire et de la mise en place d'aides et d'incitations financières. En effet, la demande de recharge sur des IRVE ouvertes au public reste très étroitement liée à l'offre privée existante. Le projet de développement doit alors être décliné selon les différents types d'usages (résidentiel, transit, occasionnel), et les échéances temporelles déterminées lors du diagnostic. Les objectifs opérationnels du SDIRVE précisent la localisation et les caractéristiques des IRVE à déployer¹. Par ailleurs, les collectivités

Infrastructure de recharge pour véhicules électriques, comprenant un emplacement accessible.

et établissements publics ayant mis en œuvre un SDIRVE pourront bénéficier d'un taux de réfaction² bonifié à 75 %, jusqu'au 31 décembre 2025.

DES OBLIGATIONS DIFFÉRENCIÉES EN FONCTION DES LIEUX ET DES INFRASTRUCTURES

La LOM a considérablement renforcé le corpus législatif relatif à l'électromobilité. Certaines obligations de pré-équipement et d'équipement en bornes de recharge pour les bâtiments résidentiels et non résidentiels ont d'ores et déjà été précisées³. Ainsi, depuis le 11 mars 2021, il existe :

→ Une obligation de **pré-équipement**⁴ dans les parcs de stationnement supérieurs à 10 places :

- des bâtiments résidentiels neufs (ou qui font l'objet de « rénovations importantes ») à hauteur de 100 % des places ;

- dans des bâtiments non résidentiels neufs, un minimum de 20 % des places avec 2 % des IRVE accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

→ Une obligation d'**équipement minimale** :

- pour les **bâtiments non résidentiels neufs** à hauteur d'une place de recharge adaptée PMR et deux places pour les parkings de plus de deux-cents emplacements (dont une PMR) ;

- pour les parcs de stationnement rattachés à des **bâtiments non résidentiels existants** : au 1^{er} janvier 2025⁵, au moins un point de recharge doit être disponible pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables par tranche de vingt places de stationnement ;

- pour les bâtiments résidentiels existants la loi ne prévoit pas d'obligations particulières. L'article R. 111-14-2 du CCH stipule simplement que le parc de stationnement doit être alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

- Guide Schémas directeurs pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques, mai 2021 (lien : <https://www.ecologie.gouv.fr/developper-lautomobile-propre-et-voitures-electriques>)
- Guide Cerema « Bornes de recharge pour véhicules électriques, réglementation et préconisations de mise en œuvre sur la voie publique », 2016 (lien : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/bornes-recharge-vehicules-electriques>).
- Guide Cerema « Le stationnement sur l'espace public, stratégie et préconisation pour aménager », à paraître juin 2021
- Rendez-vous Mobilité du Cerema « Le stationnement : enjeux, planification et outils d'aménagement », 24 juin 2021 (lien : <https://www.cerema.fr/fr/evenements/stationnement-enjeux-planification-outils-amenagement>)
- Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.
- Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.



Quel est donc l'impact des normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite sur l'aménagement des aires de recharge ? Les caractéristiques des places adaptées aux personnes en situation de handicap sont les suivantes :

- Largeur du cheminement jusqu'au trottoir $\geq 0,80$ m et sans obstacle.
- Largeur de la place $\geq 3,30$ m et longueur ≥ 5 m (arrêté du 20 avril 2017).
- Pour les places en longitudinal, accès en fauteuil roulant à trois côtés du véhicule depuis le trottoir : deux cotés latéraux et soit l'avant, soit l'arrière.
- Bornes visibles, clairement fléchées, facilement trouvables, accessibles et ne gênant pas la circulation des piétons et autres usagers.
- Hauteur des commandes entre 0,90 m et 1,30 m et câble de longueur suffisante et facilement maniable.

À noter : contrairement aux places réservées PMR « de droit commun », la loi n'a pas, jusqu'à maintenant, prévu de procédure dérogatoire pour déroger à ces normes pour les IRVE.

L'ACCESSIBILITÉ DES IRVE

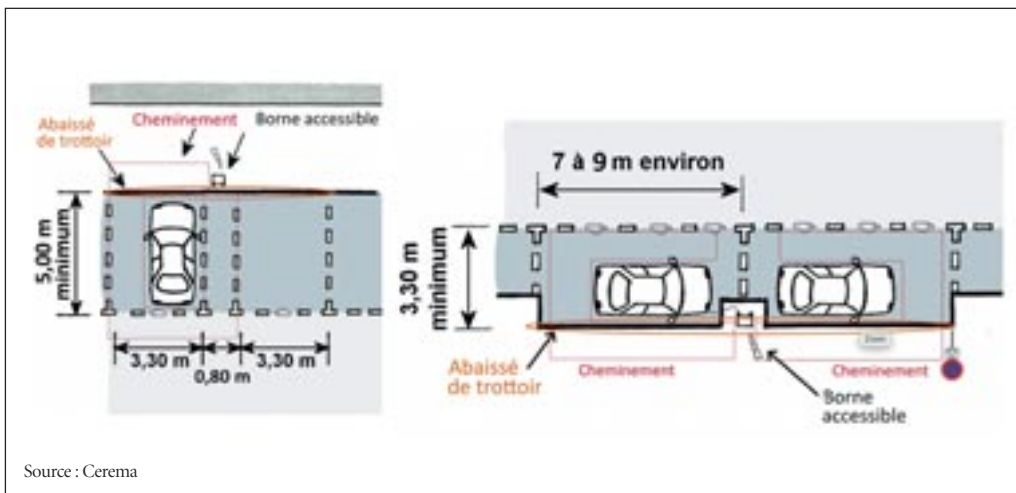
La directive 2014/94/UE relative au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs définit à son article 2 que « les points de charge sont ouverts au public de façon non discriminatoire ». Bien qu'il existe déjà un principe de l'accessibilité à 100 % de tout nouveau service public édicté par la loi n° 2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, de nouveaux textes spécifiques ont été pris pour les IRVE. La loi LOM complète ainsi l'article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales, en précisant que :

« Sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont

matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le pré-équipement de places de stationnement pour la recharge de véhicules électriques tient compte de cette obligation. Le pourcentage de places accessibles est défini par arrêté ministériel. »

Or, malgré l'incertitude provoquée par l'absence de publication de l'arrêté susvisé en ce début juin 2021, il faut rappeler que le principe d'accessibilité universelle édicté par la loi de 2005 prévaut, tant sur l'emplacement que sur les bornes de recharge.

Principes d'aménagement des places réservées aux véhicules électriques et accessibles aux personnes en situation de handicap.



Source : Cerema





**CRÉATEUR D'ESPACE
POUR UNE VILLE APAISÉE
EN MOUVEMENT**

INDIGO
GROUP

www.group-indigo.com

« Créateur d'espace pour une ville apaisée en mouvement »

Leader mondial du stationnement, de la mobilité individuelle et des services associés, le Groupe INDIGO emploie plus de 20 000 dans 11 pays et 750 villes. INDIGO exploite 5 570 parkings dans le monde (2,4 millions de places), gère plus de 2 100 km de stationnement sur voirie. Il est le seul opérateur du secteur à être présent sur trois continents auprès des collectivités locales comme des acteurs privés (hôpitaux, centres commerciaux, gares, aéroports, universités...)



Sébastien Fraisse

ENTRETIEN AVEC SÉBASTIEN FRAISSE, DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT ET DIRECTEUR FRANCE D'INDIGO

Pourriez-vous évoquer Indigo en quelques mots...

Les métiers du Groupe couvrent toute la chaîne de valeur de la mobilité et du stationnement : des parcs de stationnement en ouvrage et leurs services associés ; une offre digitale complète (OPnGO) ; le contrôle, la verbalisation du stationnement sur voirie (Streeteo) et la gestion des espaces publics ; les mobilités douces (Indigo Weel et Smovengo) et la logistique du dernier kilomètre, en optimisant l'utilisation des espaces disponibles, au service de la ville.

Résolument engagé dans une démarche globale RSE, le Groupe INDIGO est classé par l'agence de notation Vigeo Eiris au 44^e rang mondial sur un panel de 4 903 entreprises évaluées selon leurs performances extra-financières.

Comment définissez-vous votre raison d'être ?

Face à l'évolution des attentes de nos parties prenantes, de nos collaborateurs, des citoyens, de nos clients collectivités locales ou clients privés, notre Groupe devait

s'interroger pour savoir quel rôle il souhaite jouer dans son environnement, aujourd'hui et demain. C'est l'objet de notre démarche et de la création de notre raison d'être : « *Créateur d'espace pour une ville apaisée en mouvement* ».

La ville de demain aura pour enjeu de libérer sa voirie pour créer des espaces partagés entre les différentes mobilités (piétons, vélos, livraisons, etc.), des espaces verts et des lieux de convivialité, tels que les terrasses de café, pour donner une réalité tangible à la ville du quart d'heure. Pour cela, nos parkings en centre-ville, accueilleront toujours des voitures mais l'enrichiront d'autres usages, en devenant des emplacements de recharge de véhicules électriques, des espaces de mobilités douces, des centres de logistique urbaine.

« Le groupe Indigo a construit son histoire autour de la mobilité. Sans stationnement, pas de mobilité... Et sans mobilité, pas de développement possible des villes ! » Indigo construit, finance et exploite des solutions de stationnement personnalisées et toujours plus intelligentes qui favorisent un parcours client plus intégré, plus fluide, plus facile. Pourriez-vous développer ? Comment procède-t-il ? Comment développe-t-il des solutions innovantes ?

Nous investissons fortement dans le développement de nouveaux services de mobilité individuelle et de digitalisation, que nous développons ensuite dans nos parcs

et en voirie, en France et à l'international. Notre implantation sur plusieurs continents nous permet de tester l'adaptabilité de nos innovations et de les enrichir par l'expérience acquise sur différents terrains.

Par ailleurs, la crise que nous avons traversée a mis à l'épreuve les activités du Groupe Indigo mais l'ensemble de nos collaborateurs ont su se montrer agiles et nous avons adapté notre organisation avec des équipes réactives, organisées et mobilisées. Cette crise nous a prouvé que nous formons un Groupe uni et prompt à réagir, nous en sommes sortis renforcés et sommes préparés à sortir plus grands et plus forts de cette pandémie. Nous n'avons pas perdu de vue notre vision à long terme et allons continuer de nous développer et de nous ouvrir vers de nouveaux métiers afin de mieux répondre aux enjeux de nos clients et des villes de demain : le stationnement, la mobilité, la logistique du dernier kilomètre et les nouveaux services.

Quelle est votre ambition RSE ?

Parallèlement à cette nouvelle orientation stratégique, nous avons choisi d'accélérer notre ambition et nos engagements RSE. D'abord, nous voulons poursuivre tout ce que nous avons déjà entrepris en termes d'engagements vis-à-vis de nos collaborateurs, mais aussi nous renforcer sur les volets sociétaux et

environnementaux, en lien avec les objectifs de développement durable des Nations unies.

Nous sommes engagés à la fois envers nos collaborateurs, mais aussi pour les causes qui s'étendent au-delà du Groupe INDIGO et qui s'incarnent dans les associations que nous soutenons, au cœur de nos territoires. Accompagner et développer nos talents sont également au centre de nos priorités, en lien avec notre valeur clé : la solidarité.

Enfin, depuis 2020, nous avons souhaité nous engager fortement pour l'environnement, en partant du cadre des Accords de Paris et du concept de neutralité carbone. Pour une entreprise, cela implique trois actions : mesurer ses émissions de gaz à effet de serre, les réduire au maximum puis les compenser. Nous avons ainsi lancé notre programme interne « **GO for Climate** », avec un objectif de neutralité carbone à horizon 2025.

Concrètement, cela se traduit par de nombreuses actions comme le recours à l'électricité verte de notre flotte de véhicules, mais aussi l'achat d'électricité verte et un investissement significatif dans le passage aux LED dans nos parkings. En complément, le Groupe favorise le développement des mobilités douces avec une stratégie ambitieuse de déploiement de points de charge pour véhicules électriques, et d'une offre complète pour faciliter l'usage du vélo en ville pour nos clients.

INDIGO

Visiteurs : Tour Voltaire
1, place des Degrés
92800 Puteaux/La Défense
Courrier : 1, Place des Degrés – TSA 43214
92919 La Défense Cedex
Tél. : +33 1 49 03 15 90 – +33 6 73 37 16 15

INDIGO

Lutter contre la fraude aux cartes PMR¹

La mise en place de la dépenalisation du stationnement en 2018 a engendré une augmentation des fraudes aux cartes PMR. La FNMS souhaite une concertation entre les acteurs concernés afin de faire évoluer la législation.



Jean-Laurent Dirx

ENTRETIEN AVEC JEAN-LAURENT DIRX, PRÉSIDENT DE LA FNMS (FÉDÉRATION NATIONALE DES MÉTIERS DU STATIONNEMENT)



© C. Aucher-Adobe Stock

Comment analyser l'importance des fraudes relatives aux cartes PMR en France ?

On observe que le taux de véhicules ayant une carte européenne de stationnement ou une carte mobilité inclusion² est très élevé : ainsi, sur un échantillon de villes où ont été réalisés des contrôles, dans 65 % des communes, plus de 5 % des contrôles de stationnement portaient sur des véhicules ayant une carte PMR et dans 45 % de ces villes, plus de 10 % avaient une carte PMR. De surcroît, on s'est aperçu que ce taux avait fortement augmenté à partir de 2018, avec la dépenalisation du stationnement

et en particulier dans les villes ayant intensifié les contrôles ou mis en place des forfaits de post-stationnement (FPS) plus élevés. À noter que la loi exige que 2 % des places de stationnement soient réservées aux personnes handicapées, et la majorité des communes dépassent largement ce taux.

Comment se présentent de telles fraudes ?

Il existe deux types de fraudes : la falsification, à travers des copies ou l'achat de cartes sur Internet, ainsi que l'usage d'une véritable carte par une personne qui n'est pas en situation de handicap. Aujourd'hui,

cette carte permet non seulement de bénéficier du stationnement gratuit, mis en place par la loi du 18 mars 2015, mais présente également des avantages en termes de service car il n'y a pas de limitation de durée³.

La fraude est évidemment préjudiciable pour les personnes handicapées car lorsqu'on émet un forfait de post-stationnement à l'encontre d'une carte que l'on présume fautive, on juge que la personne n'avait pas le droit à la gratuité. Néanmoins, il peut y avoir des erreurs avec l'émission de FPS à l'encontre de personnes qui sont réellement en

situation de handicap. Il est très difficile de faire la part des choses entre le vrai et le faux, et c'est pour-quoi nous considérons que le système actuel, qui est préjudiciable aux collectivités, l'est d'abord aux personnes handicapées elles-mêmes. En effet, la fraude a atteint de telles proportions qu'elles peuvent se sentir stigmatisées ou recevoir des FPS à tort. Certaines d'entre elles vont ainsi mettre une photocopie derrière leur pare-brise car elles ont peur de se faire voler leur véritable carte. Nous pensons donc qu'il faut trouver d'autres moyens afin de mieux faire fonctionner le système.

Pourquoi la FNMS a-t-elle souhaité se saisir de ce problème ?

Notre fédération regroupe des professionnels du stationnement, acteurs privés, semi-publics et publics. Nous travaillons avec les collectivités, car notre métier consiste à être délégués ou prestataires de services pour celles-ci. Nous pensons qu'il faut se saisir de ce sujet de deux manières, à la fois en mettant des chiffres derrière le constat des fraudes et également en rappelant que ce problème ne concerne pas simplement les grandes métropoles. En effet, il est également présent dans les périphéries des grandes villes, dans les villes moyennes, etc. Il fallait donc réfléchir à des solutions en regroupant les professionnels du stationnement tout en engageant une concertation avec les associations de personnes en situation de handicap, les collectivités et les pou-

voirs publics pour remédier à ces difficultés.

Vers quelles solutions vous dirigez-vous dans ce cadre ?

Évoquons tout d'abord les solutions techniques qui permettraient de limiter l'usage frauduleux des cartes. La carte mobilité inclusion va se généraliser, mais pas avant fin 2026, et certaines personnes ne relèvent pas de statut, comme les invalides de guerre qui continueront à utiliser des cartes européennes de stationnement. Les cartes d'autres pays européens sont valables sur le territoire national, ce qui laissera la possibilité de frauder en utilisant une copie ou une fausse carte venant de l'étranger.

Dans ce cadre, nous pensons donc que la CMI constitue une amélioration mais n'est pas la seule solution. Aujourd'hui, la carte est attribuée à une personne et non à un véhicule. Il faudrait faire le lien entre le véhicule et la carte et la création d'un fichier national pourrait être une piste, mais cela ne sera pas suffisant. En effet, les règles d'accès au fichier risquent d'être complexes et une même personne pourrait déclarer plusieurs véhicules.

Pour rendre les choses plus efficaces, la FNMS préconise d'intégrer dans la dépenalisation du stationnement la gratuité du stationnement pour les personnes en situation de handicap. Les villes pourraient ainsi définir une tarification comprenant un temps de gratuité pour ces per-

sonnes. Toutes les personnes handicapées n'ont pas les mêmes besoins : pour un résident, 12 heures de stationnement sont insuffisantes et la possibilité de se garer à la semaine lui conviendrait davantage. En revanche, cette durée est beaucoup trop longue pour les gens qui vont simplement faire leurs courses, dans des administrations publiques, chez le médecin... Il faudrait donc donner aux collectivités la possibilité de déterminer les conditions de la gratuité afin de s'adapter aux besoins des personnes.

On peut prendre l'exemple de la Ville de Paris, qui a récemment mis en place le ticket virtuel Handi : les personnes handicapées doivent prendre un ticket valable 24 heures afin de stationner leur véhicule. Or, les personnes en situation de handicap considèrent aujourd'hui qu'elles ont droit partout à la gratuité du stationnement, ce qui a engendré beaucoup de FPS. Face à cette situation, nous pensons que le fait d'introduire une réglementation autorisant les villes à définir des modalités de stationnement qui leur sont propres est de nature à répondre efficacement à la problématique. Il convient en outre de renforcer la communication auprès de ces usagers de la voirie sur les conditions de stationnement qui leur sont proposées.

Quelles sont les perspectives sur ce sujet ?

Nous continuons nos contacts avec les acteurs institutionnels chargés des questions de mobilité des personnes handicapées pour arriver à une concertation afin de parvenir à faire évoluer la loi. Ce processus est long mais il est nécessaire de commencer à travailler ensemble sur ce sujet.



1. Personnes à mobilité réduite.

2. Annoncée par le président de la République dans le cadre de la Conférence nationale du handicap (CNH) de décembre 2014 et confirmée lors de la CNH de mai 2016, la carte mobilité inclusion remplace la carte européenne de stationnement depuis le 1^{er} janvier 2017. Cette dernière reste valable jusqu'à sa date d'expiration et, au plus tard, jusqu'au 31 décembre 2026.

3. La durée de stationnement peut être limitée sur décision de la commune sans toutefois pouvoir être inférieure à 12 heures.

Des solutions qui redéfinissent l'industrie de la sécurité

Chef de file en matière de systèmes de sécurité sur IP, Genetec contribue à transformer l'industrie en proposant à ses clients un ensemble unifié de solutions de vidéosurveillance, de contrôle d'accès et de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation. Pourriez-vous développer ?



Guillaume Gosseau

**ENTRETIEN AVEC GUILLAUME GOSSEAU,
INGÉNIEUR VENTES AUTOVU CHEZ GENETEC**



Genetec propose des solutions tout-en-un unifiées à travers son écosystème Security Center. Il s'agit d'une plateforme évolutive qui répond à de nombreux usages, dans de nombreux secteurs.

Nos solutions sont en effet utilisées dans le secteur du transport comme les aéroports ou les gares, dans les commerces, pour la surveillance et la gestion du trafic dans les grandes villes, dans le milieu de l'éducation ou encore de l'énergie... Nous offrons également des solutions aux

villes pour la gestion du stationnement et pour les aider à gérer des problématiques futures.

La facilité de mise en place et d'utilisation de nos produits est une de nos valeurs essentielles. Que l'on parle de la gestion de la vidéosurveillance d'une centrale électrique ou de la gestion du contrôle d'accès d'un aéroport, l'utilisateur doit tout de suite trouver ses repères afin de gérer efficacement et sans effort un incident. C'est dans cette optique que toutes nos solutions sont conçues.

Quelles solutions et quels produits proposez-vous ? Quels en sont les avantages ?

Originellement orienté vers la sécurisation physique de sites, Genetec s'est développé ces dernières années sur 3 grands axes : la sécurité, la gestion opérationnelle et l'intelligence opérationnelle.

Cela se traduit par des solutions complètes, par exemple de gestion du stationnement sur voirie. Dans ce domaine, nous proposons tous les outils de contrôle nécessaires à

GENETEC EUROPE

Tél. : 01 40 69 59 00

Genetec

l'application des règles de stationnement : les véhicules LAPI (lecture automatique des plaques d'immatriculation), les PDAs pour la création de forfaits post stationnement (FPS), et jusqu'à la plateforme back-office qui gère et supervise l'ensemble de toutes les opérations de contrôle et propose un tableau de bord opérationnel permettant aux utilisateurs de voir, comprendre et améliorer leurs opérations quotidiennes de contrôle. Nous appelons cette solution Curb Sense de Genetec.

L'objectif est simple : aider les villes à transitionner vers des solutions plus efficaces pour la gestion du stationnement sur voirie. Notre véhicule LAPI permet de pré-contrôler l'ensemble des places de stationnement sur voirie d'une petite ville en moins d'une heure et de dispatcher les agents sur les FPS potentiels, automatiquement et en direct. De quoi redynamiser la rotation du stationnement et aider les villes à redonner vie à leur centre.

Nous proposons aussi un observatoire du stationnement. Cet outil d'analyse permet d'identifier la capacité d'utilisation des places de stationnement disponibles et la fréquence de rotation par jour sur celles-ci. Ce sont des données très utiles pour l'optimisation de l'aménagement urbain de nos villes en transformation.

À travers notre gamme de solutions de capteurs LAPI fixes SharpV, Genetec propose aussi des outils autour de la sécurité comme la détection de comportements suspects en ville : par exemple, des véhicules qui repasseraient plusieurs fois au même endroit dans une période courte, des véhicules hors gabarit qui rouleraient sur des axes leur étant interdits, ou encore des véhicules roulant en sens inverse. Nos solutions de lecture fixes sont aussi utilisées à des fins statistiques et pourraient, dans le futur, servir au contrôle des zones à faible émission. L'ensemble des axes d'entrées de ce type de zone peut en effet être encadré par des capteurs LAPI, capables d'identifier immédiatement les fraudeurs.



Ces alertes peuvent être centralisées dans un CSU (centre de surveillance urbaine). Genetec va, en outre, sauvegarder les informations liées aux potentielles infractions et fournir des statistiques aux utilisateurs pour leur permettre d'identifier des tendances. Et ce, toujours en ligne avec notre approche : sécurité, opération, intelligence.

Pourriez-vous illustrer par quelques exemples concrets ? Quelles nouveautés ?

Les villes qui ont mis en place notre solution Curb Sense de gestion du stationnement sur voirie ont vu, dès les premières semaines, leur taux de non-paiement du stationnement payant chuter drastiquement. L'une de nos villes clientes a ainsi vu son taux passer de 95 % de non-paiement à moins de 20 %. Elle a également pu constater que les récalcitrants étaient souvent les véhicules non-résidents de la ville. Fort de son expérience de premier plan en technologie de lecture automatique des plaques d'immatriculation, Genetec souhaite devenir leader des solutions de gestion de la mobilité urbaine et aider les villes à transformer leur environnement urbain en un lieu fonctionnel, sécurisant et agréable à vivre. Et les défis sont nombreux. Si le stationnement en est un de taille, la gestion du trottoir («Curb Management») est devenue tout aussi complexe. La cohabitation avec les trottinettes, par exemple, pose problème.

C'est pour répondre à ces problématiques que nous venons de lancer

SharpZ3, notre nouvelle génération de système LAPI mobile. Grâce à l'augmentation de la puissance de calcul et à nos nouveaux algorithmes de détection, nos véhicules LAPI sont désormais capables de détecter bien plus que les plaques minéralogiques. Nous pouvons identifier le type de véhicule, sa position de stationnement et, très bientôt, la marque et le modèle du véhicule. Grâce à notre plateforme évolutive, nous apportons des mises à jour et des nouvelles fonctionnalités à nos solutions LAPI mobiles sans que nos partenaires aient à changer leur matériel. Tout se joue uniquement au travers de mises à jour logicielles. Même l'unité SharpZ3 mobile LAPI est modulaire, avec un système de tiroir qui permet d'ajouter des fonctionnalités sans changer la base, et d'adapter l'offre au cas par cas en choisissant les options de base pertinentes pour le déploiement initial. On peut ainsi convertir un système mobile LAPI de gestion du stationnement en un système de vidéosurveillance, simplement en ajoutant un module vidéo à la solution de base – système qui pourrait être utilisé par les forces de l'ordre, par exemple.

D'ailleurs, nos véhicules LAPI ne s'arrêteront pas à l'identification de véhicule. Nous proposerons à l'avenir la détection de trottinettes ou encore de sacs d'ordures illégalement jetés sur le trottoir. Ces formes d'incivisme pourront ainsi être immédiatement signalées à la ville à travers la solution Curb Sense.

Accompagner la révolution du stationnement

Q-Park est le second opérateur européen de parcs de stationnement. La société est spécialisée dans l'investissement, la construction et la gestion de parcs de stationnement de qualité à des emplacements stratégiques. L'entreprise concentre ses activités dans des parkings multifonctionnels que ce soit en centre-ville, à proximité des pôles de transports publics ou d'hôpitaux par exemple. Elle accompagne et anticipe avec les collectivités les révolutions actuelles de la mobilité urbaine.



Michèle Salvadoretti

ENTRETIEN AVEC MICHÈLE SALVADORETTI, DIRECTRICE GÉNÉRALE DE Q-PARK FRANCE

Pouvez-vous rappeler ce que recouvre le Groupe Q-Park en Europe et en France ? Quelle en est la philosophie ?

Acteur reconnu et de premier plan du marché, Q-Park a pour objectif de développer son activité en assurant à ses clients une gestion performante et des services de qualité. Q-Park est un opérateur développant des hubs de mobilité favorisant une mobilité douce. Les ouvrages qu'ils soient souterrains ou en élévation, se caractérisent par un positionnement haut de gamme, un design architectural unique « l'House style » et des matériaux de qualité. Notre philosophie est d'accompagner les villes et les politiques de mobilité urbaine sur le long terme. La mobilité est un enjeu primordial pour les collectivités qui doivent trouver très rapidement un équilibre entre les impératifs du dynamisme commercial de centre-ville, une ville plus propre, plus apaisée et une politique d'investissements judicieuse.

À quels enjeux et besoins devez-vous répondre aujourd'hui dans ce métier du stationnement qui est en constante évolution ?

De par son ADN nordique, Q-Park a un positionnement très qualitatif et une approche de service différenciante : innovante et proactive dans les projets technologiques et digitaux, respectueuse de l'environnement, privilégiant une démarche de proximité avec ses collaborateurs comme avec ses clients. Ainsi, Q-Park défend une vision renouvelée du parc de stationnement, qui devient le point de convergence indispensable (« hub ») entre toutes les mobilités urbaines : voitures, véhicules électriques, mobilités douces (vélos, trottinettes), transports collectifs, autopartage... avec une ambition : accompagner et même anticiper les nouveaux besoins de la mobilité urbaine et les nouvelles attentes des clients, qui motivent le développement rapide des nouvelles technologies de paiement, de réservation ou encore de guidage dynamique. Q-Park qui est certifiée QSE (ISO 9001, ISO 45001 et ISO14001) pour l'ensemble de l'entreprise, privilégie une démarche engagée en faveur du développement durable et respectueuse de l'environnement : offre spécifique pour les deux roues, soutien aux véhicules électriques, priorité donnée aux produits et matériaux respectueux de l'environnement, nouvel éclairage pour réduire la consommation d'énergie... mais aussi une meilleure sécurisation de ses installations (éclairage renforcé avec des Leds, meilleure transparence dans les espaces, signalétique optimisée..)

Concrètement...

Q-Park s'engage sur plusieurs axes majeurs :

→ Favoriser la mobilité urbaine durable

Accessibilité aux parkings, régulation des trafics, signalétiques dynamiques, guidage vers les parkings libres via les moyens technologiques innovants (GPS, internet, applications mobiles...), interaction avec les modes de déplacement alternatifs et collectifs, mise en place des stations d'auto-partage, formules tarifaires mixtes (parking + transport en commun ou spectacles par exemple) avec le même support d'accès.

→ Construire et gérer des ouvrages de stationnement respectueux de l'environnement

Utilisation de matériaux non polluants et pérennes en acier recyclé, installation de zones de recharge pour les véhicules électriques, dispositifs d'économie d'énergie (détecteurs de présence, dispositif d'éclairage LED), engagement des partenaires, sous-traitants, constructeurs (communication des bilans carbone



de nos principaux prestataires). Certification QSE : ISO 9001, ISO 45001 et ISO14001.

→ Être force de proposition auprès des collectivités pour fluidifier le trafic

Mutualisation des places de stationnement, optimisation de l'accessibilité en centre-ville et régulation du trafic, solutions innovantes pour l'évaluation des infrastructures, conseils en politique tarifaire.

Q-PARK

1, rue Jean-Jacques Lartigue
92130 Issy-les-Moulineaux
Tél. : 0 810 07 72 75
www.q-park.fr



Q-PARK EN CHIFFRES

Le groupe d'origine néerlandaise est présent dans sept pays européens. Il affiche 480 000 places de stationnement et un chiffre d'affaires annuel de 660 millions d'euros HT. Q-Park France met au service de ses partenaires privés (promoteurs immobiliers) ou publics (villes, agglomérations, métropoles), et de ses clients, toute son expertise et une démarche de qualité unique sur le marché. Q-Park France gère 200 parkings dans 70 villes et a réalisé en 2019 un chiffre d'affaires de 132 millions d'euros. Pour en savoir plus : www.q-park.fr.

Le stationnement, un enjeu juridique de taille pour les collectivités

La réglementation liée au stationnement et aux itinéraires cyclables a été renforcée par la LOM (Loi d'orientation des mobilités), notamment à travers l'obligation de créer des pistes cyclables.

ENTRETIEN AVEC LOUIS LE FOYER DE COSTIL, AVOCAT AU BARREAU DE PARIS



Louis Le Foyer de Costil

Vélo et stationnement automobile sont-ils juridiquement en concurrence ?

L'obligation légale de création d'itinéraires cyclables peut aboutir à une diminution de la place accordée au stationnement. L'article L. 228-2 du Code de l'environnement consacre en effet une obligation, pesant sur les gestionnaires de voirie, de création d'itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines. Ni le besoin de stationnement, ni un trafic dense ne permettent d'échapper à cette obligation (CAA Marseille, 10 octobre 2016, n°15MA00331). En revanche, ces contraintes peuvent éventuellement permettre de préférer un simple marquage au sol à la création de pistes cyclables dédiées séparées de la circulation.

La LOM apporte-t-elle des précisions sur ce sujet ?

La LOM renforce l'obligation de création de pistes cyclables prévue à l'article précité du Code de l'environnement. La palette des aménagements possibles permettant d'y satisfaire a été élargie. Ainsi, aux pistes et bandes cyclables sont ajoutées les voies vertes et zones de rencontre. Les « marquages au sol » sont en revanche cantonnés aux seules chaussées à sens unique à une seule file.

S'agissant des voies réservées, la jurisprudence considèrerait jusqu'alors que l'obligation ne s'appliquait pas à la création d'un nouvel itinéraire



La LOM renforce l'obligation de création de pistes cyclables.

© Henri Garat/Ville de Paris

de transport en commun majoritairement en site propre. La LOM prévoit désormais que « si l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements », « l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au Code de la route ».

La création d'itinéraires cyclables sur les voies hors agglomération, les voies rapides et les autoroutes n'est quant à elle toujours pas obligatoire, mais la LOM en prévoit dorénavant la possibilité (art. L. 228-3 C. env.).

Quid de la « concurrence » entre stationnement et piétons...

Le trottoir est également un enjeu puisque dans certaines communes, le marquage au sol des places de stationnement empiète sur le trot-

toir. Autrement dit, le maire autorise l'arrêt et le stationnement des véhicules automobiles sur le trottoir. La légalité de cette pratique a été récemment examinée par le Conseil d'État.

Si selon l'article R. 417-10 du Code de la route, le stationnement des véhicules automobiles est interdit sur le trottoir, le Conseil d'État en fait une lecture combinée avec l'article L.2213-2 du CGCT¹. Le Conseil d'État considère en conséquence que le maire peut autoriser le stationnement des véhicules sur une partie du trottoir, si cela est justifié par la configuration de la voie publique et rendu nécessaire par les besoins de stationnement. Même dans ces hypothèses, l'emprise ne peut être que partielle puisque les piétons doivent pouvoir disposer d'un cheminement suffisant sur le trottoir.

1. Code général des collectivités territoriales.

« Une approche globale sur l'ensemble du territoire »

La stratégie de stationnement de Grenoble Alpes Métropole prend en compte les besoins des différents usagers. Près de 15 millions d'euros d'investissements ont été affectés à la modernisation des parkings publics, gérés en délégation de service public depuis 2019.

ENTRETIEN AVEC DAVID DJIGAOURI, CHEF DE PROJET STATIONNEMENT
À GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE



Parking Lafayette.

© Grenoble-Alpes Métropole-Lucas



David Djigaouri

Quels sont les grands enjeux de la politique de stationnement de Grenoble Alpes Métropole ?

Le stationnement est un puissant levier de report modal et de transformation du rapport à la voiture. Contraindre le stationnement limite l'usage impulsif de la voiture individuelle et participe à un rééquilibrage de l'espace public au profit des usages alternatifs à la voiture individuelle.

Le stationnement est aussi un outil au service du dynamisme des territoires en favorisant leur attractivité économique et commerciale.

Enfin, la rationalisation de l'usage de la voiture individuelle par le sta-

tionnement doit se faire progressivement, ce qui nécessite la prise en compte d'une période transitoire. La stratégie à retenir cherche ainsi à trouver le bon compromis entre ces tendances parfois contradictoires.

Quel est le mode de gouvernance des parkings publics de la métropole ? Pourquoi un tel choix et quels sont les avantages attendus ?

Depuis 2015, la Métropole exerce, au titre de la loi et en lieu et place de ses communes membres, la compétence en matière de parcs et aires de stationnement. Seule la Ville de Grenoble avait la respon-

sabilité de parcs publics de stationnement. Leur exploitation avait été concédée soit *via* des délégations de service public, soit *via* un marché public. Les contrats arrivant à échéance, les élus ont souhaité remettre à plat ce mode de gestion à compter de 2019.

Ainsi, le conseil métropolitain a choisi par délibération, le 30 juin 2017, de confier pour cinq ans dans le cadre d'une délégation de service public, l'exploitation de ses parcs de stationnement à une société d'économie mixte à opération unique (Semop) : Park Grenoble Alpes Métropole ; elle est composée

de Grenoble-Alpes Métropole (50 % du capital + 1 action) et Effia Stationnement (50 % - 1 action). Depuis le 1^{er} avril 2019, la Semop a donc la responsabilité de la gestion de 21 parkings, soit environ 8 000 places de stationnement.

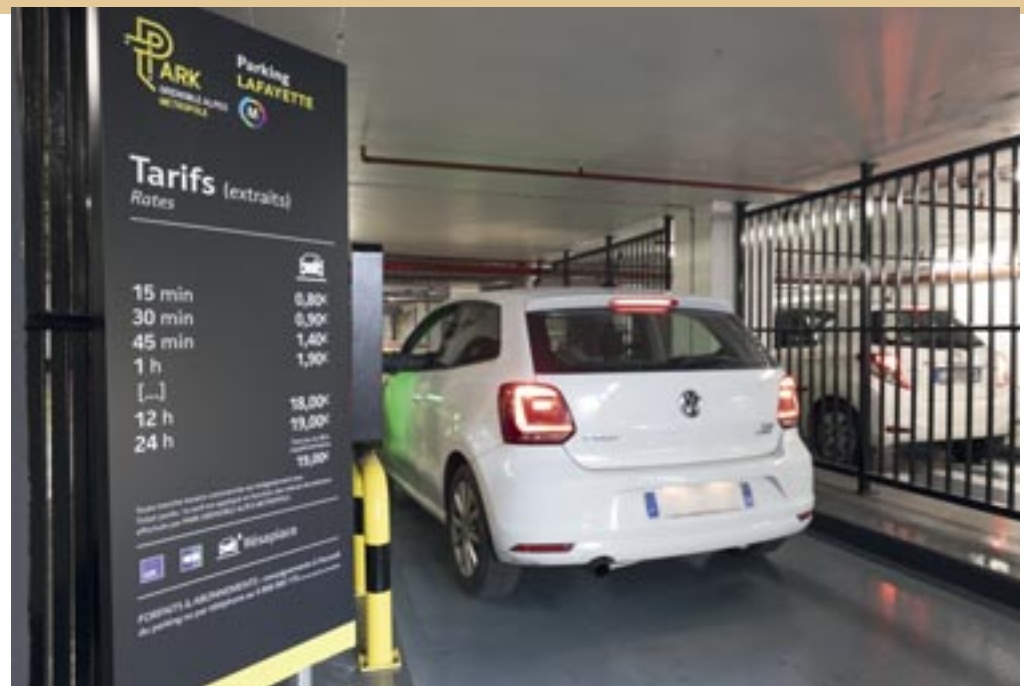
Ce choix apporte à la collectivité une plus grande maîtrise du pilotage et de la gestion de ses équipements, un impératif à l'heure où la Métropole souhaite replacer le stationnement dans une approche globale de la mobilité et de l'accessibilité. Aspect majeur de notre politique, la tarification reste ainsi déterminée par les élus de la Métropole. La création de la Semop permet également de bénéficier de l'expertise et des moyens d'un opérateur privé (la société Effia Stationnement du groupe Kéolis qui gère 200 000 places en France et en Belgique) au service d'une exploitation adaptée.

Près de 15 millions d'euros ont été investis pour moderniser les parkings publics en 2019. Quels aménagements ont été réalisés ? Quelles sont les avancées en matière de multimodalité attendues dans ce cadre, et ces ouvrages sont-ils conçus comme évolutifs dans le temps ?

Pour l'usager, les grands changements résident dans l'offre complémentaire de services de mobilité qui ont été progressivement déployés depuis avril 2019. On peut ainsi évoquer la création de 1 000 places de stationnement sécurisé de vélos, la location de métrovélos et de trottinettes électriques, des bornes électriques de charge pour toutes les mobilités, des espaces de conciergerie pour les mobilités douces, des partenariats pour l'autopartage et le covoiturage et une agence des mobilités.

Par ailleurs, la Métropole souhaite recenser les places de stationnement privées non utilisées ou sous-utilisées afin de proposer des solutions d'accès aux usagers.

Enfin, Park Grenoble Alpes Métropole développe des actions promotionnelles ciblées et des offres commerciales adaptées, en lien avec



© Grenoble-Alpes Métropole-Lucas

les professionnels, afin de soutenir l'activité commerciale du centre-métropole : création de chèques parking, campagnes et événements d'information et de promotion, offres de découverte, de parrainage, de bienvenue, relais des offres promotionnelles des commerçants, intégration des offres des commerçants de proximité à un programme de fidélisation.

Quels sont les principaux enjeux à relever pour les années à venir sur votre territoire ?

Une politique de stationnement se réfléchit globalement sur l'ensemble du territoire en agissant aussi bien sur l'offre publique que privée. Elle doit être pensée hors voirie et sur voirie en apportant des réponses différenciées selon les usagers, résidents, pendulaires et visiteurs.

Concernant le résident (motifs de déplacement : domicile-travail/école, loisirs, achats), l'objectif est de l'inciter à ne pas utiliser son véhicule systématiquement et si cela est possible de le stationner en ouvrage pour libérer l'espace public (et l'inciter à moins avoir recours à sa voiture car stationner à une centaine de mètres du domicile évite l'usage « compulsif » de la voiture). Dans ce cadre, un des leviers à actionner est une réglementation avec une tarification incitative pour les résidents dans les tissus anciens dépourvus de parcs en ouvrage. Par ailleurs, pour les constructions

neuves, il faut une application des règles du PLU(i) prévoyant la réalisation des places de stationnement sur le domaine privé (garage, parking en ouvrage...), ainsi que des places sur l'espace public pour accueillir les véhicules supplémentaires et/ou pallier l'impossibilité technique de réalisation de stationnement au sein des parcelles.

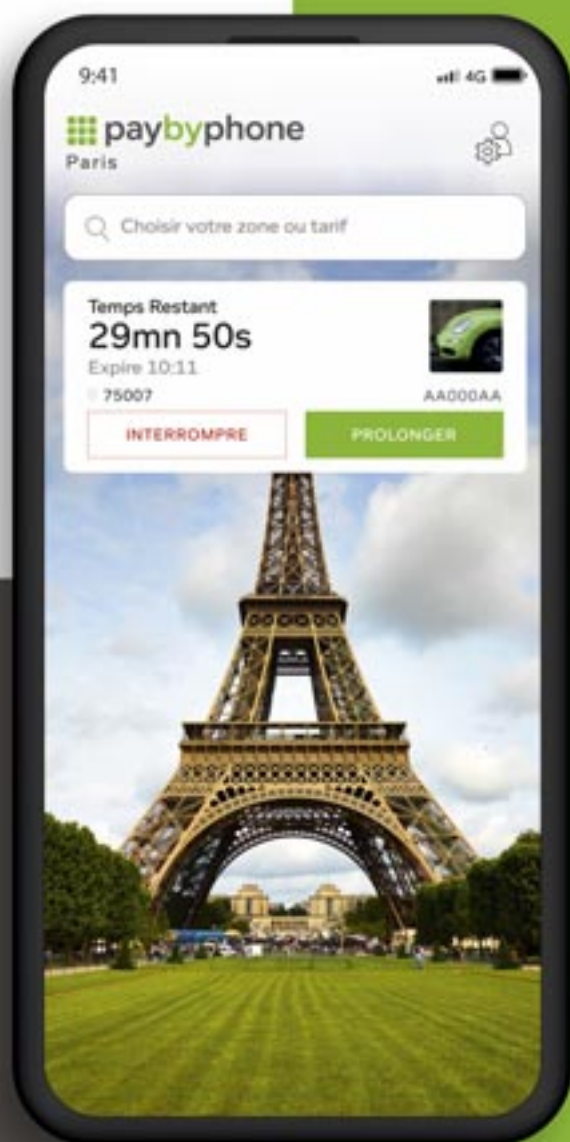
S'agissant du trajet pendulaire ou du navetteur (motif de déplacement : domicile-travail), l'objectif est de le dissuader de venir en voiture si des solutions alternatives existent car il représente le plus gros potentiel de report modal. Les leviers à actionner sont une réglementation dissuasive du stationnement sur voirie, et, pour les constructions neuves, une application des règles du PLU(i) (plan local d'urbanisme intercommunal) prévoyant une quantification rationnelle du nombre de places de stationnement au sein de la parcelle et en lien avec les alternatives à la voiture individuelle existantes.

Concernant le visiteur (motifs de déplacement : loisirs, achats, visites familiales, soins à domicile...), l'objectif est de faciliter le stationnement car il participe au dynamisme du territoire. Les leviers à actionner sont le stationnement sur voirie rotatif et le stationnement public en ouvrage.

La politique de stationnement doit être globale, hors voirie et sur voirie.

REPÈRES

Les choix de gestion du stationnement varient selon les collectivités territoriales. Grenoble a créé une Semop (société d'économie mixte à opération unique) pour gérer le stationnement. De leur côté, Bourg-Saint-Maurice, Les Arcs, Dijon, Chambéry... ont choisi récemment un mode de gestion délégué du stationnement.



Le stationnement plus facile !

PayByPhone, spécialiste du stationnement depuis 2009, vous accompagne dans vos projets de **gestion, dématérialisation et paiement du stationnement et des FPS.**

- Facilitez la vie des automobilistes
- Développez vos recettes
- Limitez les contacts inutiles
- Accélérez la digitalisation de votre ville



200
villes en France



91%
de satisfaction



>2,5M
d'utilisateurs



>550K
places en voirie

Et si vous optiez pour le n°1 en France ?

Les nouveaux usages du stationnement par mobile

Leader et spécialiste du paiement mobile du stationnement, l'application PayByPhone ne cesse d'accroître sa couverture et son adoption depuis sa création en 2009. La raison de ce succès ? Une interface simple et intuitive pour les automobilistes et une solution qui s'adapte facilement aux demandes des collectivités.

ENTRETIEN AVEC SYLVIA GODRET-COLLOC, CEO FRANCE DE PAYBYPHONE



Sylvia Godret-Colloc



Pourriez-vous nous présenter PayByPhone ?

PayByPhone, disponible via une application mobile, un site web ou un serveur vocal, est présent aujourd'hui dans 200 villes en France, 12 pays (Canada, États-Unis, Royaume-Uni, Suisse...) et affiche plus de 5 paiements par seconde dans le monde !

Avec plus de 2,5 millions d'utilisateurs en France, l'appli est devenue l'indispensable de nombreux automobilistes. Très

populaire sur les stores (la mieux notée du secteur, avec en moyenne 4,7 étoiles sur plus de 200 000 avis), elle est utilisée pour plus d'1 paiement de stationnement sur 2 à Paris. À Lyon, c'est près d'1/3, et à Nantes, plus d'1/3.

Comment expliquez-vous une telle adhésion des automobilistes ?

PayByPhone répond à un besoin d'immédiateté et d'efficacité. Les automobilistes sont rarement enthousiastes à l'idée de payer leur stationnement. Il faut donc leur proposer une solution simple, rapide et presque ludique pour pouvoir le faire... d'où l'utilisation de PayByPhone sur sa smartwatch !

PayByPhone est une application gratuite qui fait gagner du temps : plus besoin de se déplacer à l'horodateur. Une fois son compte créé, il suffit de 3 clics pour payer son stationnement dans 200 villes en France ! Des alertes rappellent que le stationnement arrive à échéance : on évite ainsi les FPS, tout en prolongeant la durée à distance. Plus besoin d'y penser, l'appli le fait pour vous.

Sans oublier que, dans un contexte de défiance sanitaire, PayByPhone répond à la volonté générale de limiter les contacts avec les équipements publics et donc les risques de contamination.

Les collectivités semblent également très convaincues par votre solution. Quels avantages leur apportez-vous ?

On les soulage tout d'abord au

niveau des coûts. Notre service ne nécessite ni investissement initial lourd, ni frais de maintenance, et ne risque ni dégradations, ni obsolescence. Pas d'installation physique nécessaire : le service est fonctionnel en quelques jours.

On leur permet également d'augmenter leurs recettes. En plus de générer une forte adhésion des automobilistes, 11 % de nos utilisateurs admettent qu'ils ne payaient pas leur stationnement avant d'utiliser PayByPhone ! Notre maillage géographique dense permet à ces derniers de nous utiliser spontanément, au gré de leurs déplacements. Avec la fonction « prolonger », on note également une augmentation spontanée du ticket moyen pris avec PayByPhone.

Enfin, les villes gagnent en flexibilité. On peut facilement modifier ou ajouter une tarification, mais aussi communiquer avec les automobilistes via l'appli personnalisée à l'image de la ville ou par mail/SMS/réseaux sociaux...

Quels nouveaux besoins observez-vous et comment pouvez-vous y répondre ?

Qu'il s'agisse de désencombrer l'espace public, de limiter les coûts ou de digitaliser son stationnement, de plus en plus de villes ont tendance à réduire leur flotte d'horodateurs. Il faut donc proposer une solution dématérialisée à la hauteur !

De nouveaux tarifs de stationnement voient également le jour, à l'image du « ticket Handi » gratuit pour les PMR (personnes à mobilité réduites) que nous avons mis en place récemment à Paris ou des tarifs spéciaux pour les véhicules électriques. Et n'oublions pas le sujet ô combien sensible du paiement du stationnement pour les 2 roues ! Certaines communes l'ont déjà instauré et nous les avons accompagnées dans cette démarche. Il faut pouvoir être réactif pour s'adapter à ces demandes.

Il nous est également possible de nous interfacer avec des dispositifs LAPI, pour filtrer l'accès à une partie de la ville. Pour exemple : Avignon. Lors du festival, seuls les automobilistes dont les plaques sont autorisées peuvent ouvrir les bornes après interrogation de notre système. En cas de pollution, mais aussi pour des événements exceptionnels, certaines villes choisissent d'activer la gratuité du stationnement pour les résidents uniquement ou pour tous les automobilistes. Dès lors, nous pouvons simplement désactiver les zones de stationnement sur les profils concernés et informer ces derniers de la gratuité.

Repenser le stationnement est un enjeu majeur pour le développement des villes durables et notre atout est d'être agile pour les accompagner.

PAYBYPHONE

62 Bis, avenue André Morizet
92100 Boulogne Billancourt
paybyphone.fr



LE STATIONNEMENT INTELLIGENT EN VOIRIE

La politique de stationnement constitue un maillon essentiel dans la gestion de la chaîne des déplacements. En agissant sur le stationnement, les villes peuvent influencer notamment sur le choix du mode de déplacement, **le stationnement étant le principal levier du report modal**. Le stationnement est également au cœur des enjeux de partage et de qualité des espaces publics, ou encore des enjeux de préservation de la qualité de l'air.

L'EXPÉRIENCE RÉUSSIE D'AMSTERDAM

Avant de se développer sur le marché français, **Egis est devenu en 2016 l'opérateur exclusif du contrôle du stationnement en voirie à Amsterdam** (Pays-Bas), où nos équipes contrôlent pas moins de 160 000 places payantes et gèrent 180 000 abonnés.

L'approche 100 % numérique adoptée par Egis pour la gestion du stationnement de la ville néerlandaise permet d'obtenir **un taux de paiement spontané en hausse permanente**. En 2020, celui-ci était de 97 %.

Pour 80 % des infractions détectées, **la verbalisation est également automatisée** et ne nécessite donc plus d'agents en voirie, qui peuvent être affectés à d'autres missions. Fort de ce succès, la ville d'Amsterdam nous a également confié depuis peu le contrôle du stationnement dit gênant.

DE LA FRANCE À L'EUROPE

Egis a commencé à développer des solutions pour le marché français dès 2015, en prévision de la loi de dépenalisation du stationnement payant en voirie, votée par le Sénat trois ans plus tard. Depuis lors, nous fournissons et exploitons les systèmes pour le contrôle du stationnement pour **près d'une vingtaine de villes en France** (Paris, Bordeaux, Rouen, Nice, Angers, Montpellier, etc.), seuls ou en partenariat avec Transdev, via notre filiale commune Moovia. Egis leur fournit également le service de traitement de recours administratifs préalables obligatoires.

Outre les Pays-Bas et la France, Egis supervise le stationnement en voirie dans **d'autres pays européens**, dont l'Angleterre et le Portugal.

moovia

Egis et Transdev Park Services ont décidé d'unir leurs expertises, sous l'égide de leur actionnaire commun, la Caisse des Dépôts, afin de créer **Moovia**, la nouvelle marque de référence en matière de contrôle du stationnement.

LA LECTURE AUTOMATISÉE DES PLAQUES D'IMMATRICULATION (LAPI)

Positionné sur une voiture ou un scooter, le dispositif LAPI est la solution optimale pour un contrôle très performant du stationnement en voirie. Ce système de lecture automatique de plaques d'immatriculation photographie et enregistre les numéros des plaques et contrôle les paiements en temps réel. Il permet 3 modes d'utilisation :

1 PRÉ-CONTRÔLE :

Contrôle le paiement des usagers et renvoie ces données aux agents assermentés sur le terrain pour verbalisation. À Nice, par exemple.

2 CONTRÔLE EMBARQUÉ :

Emission des FPS par des agents assermentés, équipés de tablettes, directement dans les véhicules de contrôle LAPI. À Rouen, par exemple.

3 CONTRÔLE À DISTANCE :

Les agents sont installés dans le centre de contrôle et émettent les FPS depuis des postes fixes après revue des images. Les images sont renvoyées en temps réel par le véhicule LAPI. À Paris ou Montpellier par exemple.



 egis

www.egis.fr

Suivez Egis sur :



Pour plus d'informations :

Tel: +33.1.39.41.44.00

Email: contact.egis-projects@egis.fr



Forfaits post-stationnement : les propositions du Défenseur des droits

Le Défenseur des droits a publié en janvier 2020 un rapport intitulé : « La défaillance du forfait de post-stationnement : rétablir les droits des usagers ». Le document détaille 20 propositions.

Le rapport s'inscrit dans le contexte d'une augmentation des saisines des usagers en 2019 pour diverses raisons : délivrance de FPS (forfaits post-stationnement) suite à une mauvaise lecture de l'heure de stationnement maximale autorisée ou de FPS majorés malgré un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) favorable, etc. Pour le Défenseur des droits, il est nécessaire de mieux informer les usagers au sujet du nouveau dispositif, notamment en simplifiant la terminologie des titres de recouvrement. De plus, face à la complexité et à la diversité des modalités de recouvrement, il « recommande, dans chaque collectivité ayant instauré le stationnement payant sur voirie, géré en régie ou par délégation, la création d'un guichet physique pour informer les usagers sur les modalités du stationnement, les tarifs, les règles spécifiques s'appliquant à certaines catégories d'usagers et sur le suivi de l'instruction du recours administratif préalable obligatoire ». Autre préconisation : la mise en place par les collectivités territoriales et les entreprises délégataires d'une formation initiale et continue des agents en charge de l'instruction des recours adminis-



© bernard girardin

tratifs préalables obligatoires. Il s'agit ainsi de faire face à la méconnaissance de la réglementation. Dans le cadre de l'examen des recours administratifs préalables obligatoires, le Défenseur demande par ailleurs aux collectivités et entreprises délégataires « de préciser les doctrines administratives en mentionnant les droits des usagers de l'administration prévus dans le Code des relations entre le public et l'administration et en prenant en considération la jurisprudence de la Commission du contentieux du stationnement payant ». Le Défenseur des droits a aussi préconisé « la modification de l'article L 2333-87-5 du Code général des collectivités territoriales en supprimant le paiement du FPS ou du FPS majoré comme préalable à la saisine de la Commission du contentieux du stationnement payant ou de prévoir

des exonérations pour certaines catégories de personnes sur le modèle de la consignation pénale ».

S'agissant des personnes en situation de handicap, le Défenseur des droits recommande une annulation systématique du forfait de post-stationnement « lorsque le réclamant rapporte la preuve de la détention de la Carte européenne de stationnement ou la Carte mobilité inclusion "stationnement" sur le pare-brise ou de sa qualité de titulaire d'une de ces cartes ». Enfin, le rapport suggère de mettre en place une mission interministérielle chargée de coordonner la politique publique de décentralisation du stationnement afin de proposer aux collectivités un interlocuteur unique pouvant évaluer et suivre la réforme.

À travers la décision n° 2020-855 QPC du 9 septembre 2020¹, le Conseil constitutionnel a jugé que la condition de paiement préalable pour la contestation des forfaits de post-stationnement devant la Commission du contentieux du stationnement payant était contraire à la Constitution. Cette décision a pris effet immédiatement.

1. <https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2020/2020855QPC.htm>

Le stationnement payant : contentieux et enjeux

Les contentieux liés au stationnement concernent en premier lieu les cartes pour personnes en situation de handicap et le stationnement sur un emplacement non soumis à redevance. Les collectivités encouragent les mobilités douces par la mise en place d'un tarif préférentiel ou de la gratuité pour le stationnement des véhicules à basse émission.

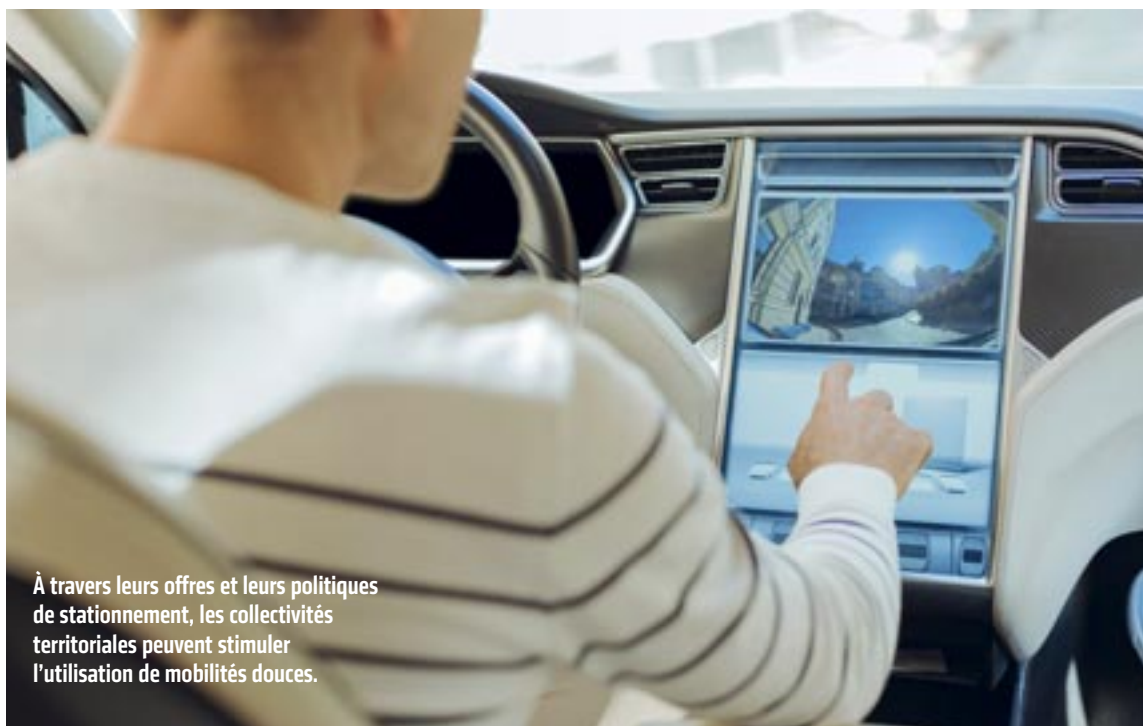
ENTRETIEN AVEC JEAN-ALEXANDRE CANO, AVOCAT ASSOCIÉ DU CABINET CENTAURE AVOCATS, ET LAETITIA GIRARD, AVOCATE DIRECTRICE DU PÔLE DROIT ET CONTENTIEUX ADMINISTRATIF GÉNÉRAL DU CABINET CENTAURE AVOCATS



Jean-Alexandre Cano



Laetitia Girard



À travers leurs offres et leurs politiques de stationnement, les collectivités territoriales peuvent stimuler l'utilisation de mobilités douces.

© viecheslav labovschuk

Quels sont actuellement les contentieux les plus fréquents en matière de stationnement ?

Les questions dont la Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) est le plus fréquemment saisie sont sensiblement les mêmes depuis maintenant trois ans et demi que cette nouvelle juridiction a été chargée de ce tout aussi nouveau contentieux.

Pour rappel, la CCSP juge de la légalité des avis de paiement de forfait de post-stationnement (FPS) émis à l'encontre des usagers dont le véhicule a été contrôlé comme n'ayant pas payé, ou insuffisamment payé la redevance de stationnement, après une première phase « amiable » dans le cadre du recours ad-

ministratif préalable obligatoire (RAPO), ainsi que des FPS majorés, ou titres exécutoires, qui sont notifiés au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule qui a fait l'objet du contrôle, et du forfait de post-stationnement initial, en l'absence de paiement de celui-ci dans un délai de trois mois.

En tête des moyens invoqués par les requérants : la possession d'une carte de stationnement pour personne handicapée, et le stationnement sur un emplacement non soumis à redevance de stationnement. Viennent ensuite les moyens relatifs à l'existence d'une erreur dans le numéro d'immatriculation, ceux liés à la détention d'une carte de stationnement résidentiel, ou encore

au paiement de la redevance de stationnement *via* une application mobile.

Enfin, il existe un important contentieux qui vise les forfaits de post-stationnement majorés, ou titres exécutoires. Et, pour la majorité d'entre eux, ces recours se fondent sur l'absence de réception du FPS initial.

Quels points concernent plus particulièrement les relations entre le stationnement et les mobilités douces ou décarbonées ?

De nombreuses collectivités ont instauré un tarif préférentiel, voire le plus souvent la gratuité, pour le stationnement des véhicules « basse émission » sous réserve de justifier

d'une carte de stationnement « basse émission » délivrée, sur demande et justificatif à l'appui, par la collectivité concernée.

Dans certaines d'entre elles, le tarif de la redevance de stationnement, mais également la fréquence des contrôles, qui s'ajoutent à la diminution du nombre de places de stationnement de surface, tendent à favoriser le recours aux mobilités douces.

Pouvons-nous analyser plus particulièrement certains contentieux, et la décision de justice à laquelle ils ont abouti ?

→ *Le contentieux lié à la possession d'une carte de stationnement pour personnes handicapées*

La CCSP juge que le défaut d'aposition de la carte de stationnement pour personnes handicapées sur le véhicule contrôlé ne prive pas l'utilisateur du véhicule de la possibilité d'établir ultérieurement qu'il bénéficiait de la gratuité du stationnement qui lui est ouverte à raison de la seule reconnaissance de son handicap ou de celui de la personne pour les besoins de laquelle le véhicule était alors utilisé (CCSP, 27 novembre 2018, n°18004587). C'est une décision pilote très favorable aux bénéficiaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées sur la charge de la preuve. Elle impose aux instructeurs du RAPO de concéder la décharge du FPS sur la seule preuve du bénéfice de la carte de stationnement pour personnes handicapées, et alors même que figurerait au dossier une photo du véhicule sans carte apparente, prise au moment du contrôle.

La juridiction distingue toutefois la situation des conducteurs, titulaires personnellement de la carte PMR pour lesquels la simple production d'une carte PMR valide au moment du contrôle suffit à justifier la gratuité du stationnement (décision Ville de Paris, n°18000151), de ceux qui accompagnent un tiers, lui-même titulaire de la carte, pour lesquels la CCSP conditionne le bénéfice de la gratuité à la production de la carte PMR mais également à la preuve, au moment de l'émission du FPS, de l'uti-

lisation du véhicule, au bénéfice d'une personne handicapée titulaire d'une carte PMR (décision Ville de Paris, n°18000523 ou Ville du Havre, n°18004587).

→ *Les véhicules basse émission*

Pour bénéficier de la gratuité du stationnement pour un véhicule basse émission à Paris, le propriétaire doit être titulaire d'une carte de stationnement résidentiel et de la carte « véhicule basse émission ». (CCSP, 18 mars 2019, req. n°18004798).

La collectivité ne peut exiger l'usage du dispositif de contrôle du stationnement par disque horaire dès lors qu'un tel dispositif ne fait état que des heures d'arrivée et de départ. (CCSP, 29 janvier 2019, req. n°1800110).

→ *Stationnement sur une voie limitrophe d'une autre commune et validation d'un ticket via une application dotée d'un service de géolocalisation* (CCSP, 15 juillet 2020, Ville de Paris, n°18006176)

La définition des barèmes tarifaires de paiement immédiat de la redevance de stationnement relève sur son territoire de la collectivité territoriale, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent. S'il revient à l'autorité compétente de mettre à la disposition des usagers une information accessible et concordante sur les zones de stationnement et sur les barèmes qui leur sont applicables, il appartient à l'automobiliste de vérifier l'emplacement de son stationnement avant de procéder au paiement de sa redevance, qui doit être conforme au barème applicable à l'endroit même du stationnement.

En cas de stationnement dans une voie limitrophe d'une commune voisine, si l'usager utilise une application mobile pour s'acquitter de sa redevance de stationnement, il doit lui-même valider la localisation proposée par l'application. Ainsi, il lui appartient de s'assurer de l'exactitude de l'emplacement proposé avant de le valider, au besoin en consultant les informa-

tions figurant sur les horodateurs situés à proximité.

→ *La preuve du caractère payant des emplacements de stationnement*

Sur la charge de la preuve, la CCSP affirme que les mentions portées sur l'avis de paiement du FPS par l'agent assermenté faisant foi jusqu'à preuve du contraire, il appartient à la personne qui conteste les mentions portées sur cet avis d'apporter tous éléments de nature à en démontrer le caractère erroné, notamment l'absence de signalisation du caractère payant du stationnement (CCSP, 11 décembre 2018, Ville de Paris, n°18000142).

À quels points de la Loi d'orientation sur les mobilités avez-vous tout particulièrement été attentifs ?

Ce sont les mesures en faveur des personnes à mobilité réduite qui ont particulièrement attiré notre attention car ce sont justement celles, de même nature, qui dans le cadre de la réforme du stationnement payant avaient été les plus sensibles. Les collectivités sont soucieuses de sauvegarder les intérêts des personnes vulnérables qui doivent bénéficier d'un régime de faveur. D'un strict point de vue juridique, ce sont les dispositions qui sont toujours les plus scrutées, car elles ouvrent un régime de faveur, qui implique une définition précise de son champ d'application et des règles d'éligibilité au dispositif.

Quels conseils donneriez-vous aux collectivités concernant l'organisation du stationnement, pour encourager les mobilités douces ?

Le prix du stationnement comme le nombre de places proposées sont les deux vecteurs principaux qui vont conditionner pour l'usager le choix de recourir à son véhicule personnel ou à d'autres formes de transport. Ce sont les contraintes qui vont déterminer le choix final de l'usager, en faveur d'une forme alternative de transport. Ce sont donc les collectivités qui ont la clé pour encourager le recours aux mobilités douces.

REPÈRES

Sur ce sujet, lire également notre rubrique Juridique au début de ce numéro.

Savez-vous combien vous coûte un FPS et à qui cela profite ?

C'est pour répondre à cette question que M^{me} Rose Rizza, Présidente Directrice Générale de la société YPOK¹, a développé avec son équipe : YPark.



Rose Rizza

ENTRETIEN



Comment maîtriser vos coûts de gestion des FPS afin d'augmenter vos recettes?

Depuis 2018, les collectivités ont mis en place le FPS (Forfait Post Stationnement). Très rapidement, nous avons constaté que plusieurs opérateurs spécialisés dans le paiement du stationnement proposaient un nouveau modèle économique de gestion globale du FPS, basé sur un coût de gestion par FPS. Prenons l'exemple, d'une ville moyenne qui émet 10 000 FPS par an. Les coûts s'établissent ainsi : 0,90 euro par FPS pour l'émission

du FPS sur les serveurs des exploitants d'horodateurs, 1,80 euros par FPS pour le recouvrement par l'ANTAI et entre 0,20 et 0,90 euro de frais de banque par FPS pour le paiement du FPS réalisé sur les différentes applications, soit environ un coût moyen de 3,50 euros par FPS.

En plus des frais de gestion, il faut également ajouter des frais d'investissement de matériel informatique (imprimantes et consommables), des frais juridiques dans le cadre d'une externalisation de gestion des RAPO et des dossiers mémoires en défense CCSP.

Les collectivités, utilisant notre solution YPark, ont maîtrisé leurs coûts de gestion des FPS et augmenter ainsi leurs recettes directes. Avec YPark, votre collectivité n'a plus à payer aucun de ces coûts. En effet, aucun frais n'est demandé lors de l'émission de FPS. La mise en place du paiement avec TIPI supprime les frais de banque. Votre collectivité via notre portail usager peut encaisser directement dans sa régie les FPS minorés ou pas (aucun frais de recouvrement ANTAI). De

plus, aucune imprimante n'est nécessaire pour l'émission.

Avec YPark, vos services peuvent traiter en interne, de manière simple et rapide, les RAPO et les dossiers en mémoire de défense CCSP, sans avoir recours à une délégation de service public.

6 raisons pour choisir YPark :

- ZERO coût d'émission FPS.
- Zéro frais de banque lié à l'encaissement du FPS (avec TIPI)
- Zéro coût de recouvrement ANTAI.
- Zéro coût de gestion RAPO.
- Zéro investissement pour les infrastructures (solution en mode SAAS).
- Pas d'imprimante et un seul appareil sur le terrain pour le FPS, le PVe et les missions.

1. Depuis plus de 20 ans, YPOK développe des solutions innovantes et mobiles pour la dématérialisation des services de proximité et de sécurité locale. Aujourd'hui, plus de 500 polices municipales utilisent nos solutions.

YCITY

"Pour faciliter l'accès à leurs activités, YCity propose à vos agents une solution mobile unique sur Smartphone. Vos agents peuvent ainsi contrôler le stationnement, émettre des FPS, effectuer la verbalisation électronique (PVe) et rédiger des rapports de missions, sur la voie publique."

M^{me} Rose RIZZA, société YPOK

YPOK

Tél. : 04 72 26 06 86
Contact : ypok@ypok.com

YPark



Quand le stationnement devient beaucoup moins gênant...

YPOK est le premier éditeur à vous proposer une solution OpenSource et Full Web de contrôle du stationnement.

Quelle que soit la taille de votre service et de votre collectivité, nous vous proposons une solution sécurisée, modulable et clés-en-main répondant à la loi MAPTAM sur la dépenalisation du stationnement payant (aplicable au 1^{er} janvier 2018).

Nous vous accompagnons dans la mise en place de solutions pour une amélioration de la politique de stationnement et le financement de la mobilité durable.

Vous recherchez pour votre Police Municipale...

- Une solution simple et rapide
- Un outil adaptable à votre politique tarifaire
- Une optimisation du service
- Des technologies innovantes et mobiles
- Une sécurité des échanges et une confidentialité des données
- Une vision globale de vos activités

Nous vous proposons ...

YPark

- Grille tarifaire modulable
- Calcul du FPS
- Gestion des RAPO
- Transfert à l'ANTAI
- Paiement immédiat
- Application mobile pour les usagers

flowbird.

L'application de paiement du stationnement par mobile **numéro 1 en France**, disponible dans plus de **210 villes!**



Téléchargez l'app et laissez-vous guider



www.flowbird.fr

Flowbird annonce sa nouvelle plateforme logicielle de gestion globale du stationnement

Flowbird, ETI française leader mondial dans les solutions de gestion du stationnement en voirie, est le partenaire de plus de 4000 villes dans le monde. Ses solutions innovantes - kiosques multi-services en voirie, application mobile de paiement du stationnement et de titres de transport, portail internet de gestion des abonnés, solution de suivi comptable et de réconciliation bancaire sont connectées à une plateforme logicielle qui donne à la ville les outils de gestion globale du stationnement en voirie : tarifs pour les canaux de ventes sur application mobile, droits des usagers, ventes de produits de stationnement, centralisation des tickets pour le contrôle...

ENTRETIEN AVEC JEAN-FRANÇOIS ESNAULT, DIRECTEUR SMART CITY FRANCE & EUROPE



Jean-François Esnault

Après la réforme du stationnement en 2018 quels sont aujourd'hui les grands enjeux du stationnement sur voirie ?

Cette réforme du stationnement a généré des évolutions très importantes pour la gestion du stationnement sur voirie : généralisation de la saisie de la plaque d'immatriculation, contrôle sur la base des tickets dématérialisés, généralisation des tarifs spécifiques pour des catégories d'usagers, etc.

Flowbird a accompagné ces nouveaux besoins par la mise à niveau des horodateurs avec des écrans couleurs et la généralisation du paiement bancaire avec et sans contact. Au-delà de ces équipements matériels, Flowbird a surtout dé-

ployé des outils logiciels pour les villes et les usagers : concentrateurs de tickets dématérialisés, serveurs de FPS, portails usagers pour les abonnés, portails RAPO, et bien entendu notre application de paiement du stationnement et des FPS sur mobile « flowbird app » maintenant disponible dans près de 210 villes en France.

Nous entrons maintenant dans une nouvelle période, celle où les villes et les agglomérations ont besoin d'une gestion globale et cohérente de l'ensemble des canaux de vente du stationnement et de la mobilité au sein de leur territoire avec la mise en œuvre de solution MaaS (Mobility as a Service).

Concrètement, face à cette multiplicité d'acteurs de la mobilité sur les territoires des collectivités, quelles solutions apporte Flowbird aux villes ?

Tout d'abord, pour permettre aux collectivités de piloter tous les acteurs intervenant dans la gestion du stationnement et de la mobilité (canaux de vente sur horodateurs et sur applications mobiles, gestion d'abonnés, tarifs spécifiques selon les profils usagers et/ou les types de véhicules, solutions de contrôle à pied ou embarquées en voiture...), Flowbird propose une solution qui permet à la ville de se réappropriier la gestion et l'ensemble des interactions entre ces différents acteurs.

En effet, Flowbird a développé une nouvelle plateforme logicielle de gestion globale du stationnement, et bientôt de la mobilité, pour pou-

voir mettre à la disposition de la ville des modules qui gèrent de façon centralisée les profils usagers, les tarifs, les produits vendus, les droits à la gratuité des usagers... Bien entendu, cette nouvelle plateforme est développée de façon à être interopérable avec des logiciels tiers via des API sécurisées.

Cette plateforme appelée le « Hub Parking » est opérationnelle à Bruxelles depuis 2018 et est déjà interconnectée avec neuf applications différentes de paiement sur mobile. Ces applications sur smartphone bénéficient ainsi toutes du moteur de tarifs centralisé du Hub Parking de l'agglomération de Bruxelles qui délivre à chaque application les produits de stationnement adaptés en fonction des profils des usagers.

Par ailleurs, Flowbird investit dans une version de son application mobile flowbird app pour qu'elle devienne une véritable application MaaS, permettant de faciliter le transfert modal vers les transports publics ou les solutions de mobilité douce.

C'est ainsi que Monaco a fait confiance à Flowbird pour le développement sous le nom de MonaPass d'une version de flowbird app qui permet à l'utilisateur à la fois de payer son stationnement en voirie, mais aussi d'acheter des titres de transports de la CAM (Compagnie des Autobus de Monaco), ou encore de louer un vélo partagé sur le territoire de Monaco. MonaPass est bien entendu disponible



gratuitement sur les stores pour tous les usagers.

Flowbird est le leader mondial du marché des horodateurs depuis plus de 40 ans, quels sont les innovations ?

Les horodateurs restent dans de très nombreux pays le premier canal de paiement du stationnement dans les villes. De plus, notre nouvelle génération, appelée StreetSmart, se digitalise grâce à de grands écrans tactiles de 9,7 pouces, qui, avec une ergonomie entièrement renouvelée, deviennent ainsi de véritables kiosques urbains. Ce kiosque permet aux villes d'apporter de nouveaux services à leurs usagers comme le paiement en fin de mois des stationnements en voirie, ou encore la vente de tickets de transport, comme l'a très bien mis en œuvre la TAM à Montpellier.

Ce kiosque urbain séduit de plus en plus de villes en France et à l'étranger. Ainsi, début 2021 la ville de New York nous a confié le projet de transformer son parc existant de 14 000 horodateurs en StreetSmart. C'est bien la preuve que le savoir-faire de nos ingénieurs français est apprécié et reconnu à l'étranger.

FLOWBIRD

100, avenue de Suffren
75015 Paris

Informations sur le groupe :

www.flowbird.group

Informations sur l'application mobile :

www.flowbird.fr

FLOWBIRD
Urban
Intelligence

En finir avec le dogme du « *no parking, no business* »

Les politiques de redistribution de l'espace public qui visent à réduire l'usage de la voiture en centre-ville peuvent aller de pair avec le soutien au commerce de proximité, loin des idées reçues sur ce sujet... Pour agir rationnellement dans ce domaine, il faut commencer par analyser la réalité des pratiques des consommateurs fréquentant un commerce de proximité.



Mathieu Chassignet

ENTRETIEN AVEC MATHIEU CHASSIGNET, INGÉNIEUR MOBILITÉ, QUALITÉ DE L'AIR À L'ADEME (AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE)



© babaroga

En grands centres urbains, peu d'habitants utilisent leur voiture pour se rendre dans les magasins.

En 2019 vous avez publié un article intitulé « Commerces de proximité : en finir avec le dogme du « *no parking, no business* ». Que souhaitiez-vous mettre en évidence ?

Il y avait trois enseignements principaux tirés des études et retours d'expérience que j'avais analysés. Tout d'abord, on surestime la part des clients qui se rendent en voiture dans les commerces de proximité de centre-ville. Cela renvoie à un

sujet polémique, la piétonnisation des rues, et le fait que décourager les automobilistes tuerait le commerce. En réalité, l'enquête « Mobilité et commerces. Quels enseignements des enquêtes déplacements ? » publiée par le Cerema en août 2019 a montré que dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, moins d'un quart des clients (24 %) utilisaient leur voiture pour fréquenter les commerces de

centre-ville, 64 % s'y rendaient à pied ou à vélo et 10 % en transports collectifs. Dans les villes moyennes entre 10 000 et 100 000 habitants, 46 % des clients préféreraient la marche et le vélo et 3 %, les transports collectifs, plutôt que la voiture. La plupart des clients habitent à proximité des commerces.

Deuxième constat : les commerçants pensent que leurs clients viennent

majoritairement en voiture, ce qui les incite à s'opposer aux politiques de redistribution de l'espace public, bien que cela soit contre-productif. En réalité, réduire la place de la voiture en ville est bénéfique pour le commerce. Cela laisse plus d'espace aux piétons et réduit le bruit. Dans les faits, dans de nombreuses villes qui ont rendu plus difficile l'usage de la voiture, le centre est plus attractif.

Les villes de demain comporteront-elles en majorité des voies piétonnes dans l'hypercentre ? Dans ce cas, comment répondre aussi aux attentes des commerçants, mais aussi des personnes à mobilité réduite ?

Le développement des rues piétonnes dans les centres-villes est une tendance de fond. Mais, cela favorise aussi la concentration des commerces, avec un inconvénient : un grand nombre de personnes fréquentent au même moment un espace limité. Il faut donc aussi encourager les commerces de proximité au-delà de la ville centre d'une agglomération. Les habitants souhaitent davantage de proximité ; cela va dans ce sens et permettra de redynamiser différentes zones et de créer des emplois locaux.

Les personnes à mobilité réduite ont besoin de davantage de place dans l'espace public avec des trottoirs plus larges ou des bancs pour se reposer. Les politiques réduisant la place de l'automobile en milieu urbain dense leur sont favorables.

Pouvez-vous présenter des exemples de collectivités ayant relancé efficacement leur commerce de proximité en décourageant l'usage de la voiture ? Peut-on en tirer quelques « recettes » ?

À Madrid une grande partie du centre a été rendue aux piétons, avec la mise en place de restrictions de circulation. L'attractivité commerciale a ensuite progressé de près de 10 % en seulement un an dans la zone concernée. Toujours en Espagne, Pontevedra, une commune de 80 000 habitants, a fermé son centre-ville aux voitures depuis une

vingtaine d'années, et gagné 10 000 habitants alors qu'elle subissait un déclin démographique. En France, le classement de la Fédération représentative du commerce spécialisé (Procos) récompense régulièrement Strasbourg pour le dynamisme de son centre-ville. La collectivité a beaucoup encouragé l'usage du vélo et la marche à pied ; l'utilisation de la voiture y est plus faible que dans les métropoles de taille comparable. Arras a quant à elle piétonnisé une des deux places du centre, qui était auparavant un parking. Les commerçants ont protesté mais ont ensuite observé une augmentation de la fréquentation grâce à l'amélioration des abords de leurs commerces, qui a attiré les consommateurs.

Si l'on considère les derniers scrutins, on voit que, dans de nombreuses villes qui s'attachent à la requalification de l'espace urbain et pour cela réduisent la place de la voiture, les maires sont réélus.

Depuis 2019, votre vision des choses a-t-elle évolué, au regard notamment de la pandémie et de la nécessité pour les élus de donner toutes leurs chances aux commerces de centres-villes, en petite agglomération comme

au sein de zones denses et peuplées ?

La crise sanitaire a montré que nos villes sont mal conçues, avec des trottoirs trop étroits pour les piétons dans le contexte de la distanciation sociale. On a ainsi vu se développer de longues files d'attente devant les commerces. Les terrasses des restaurants sont également trop petites ou inexistantes. Ces constats nous invitent aussi à revoir la place de la voiture par exemple en supprimant des places de stationnement pour préserver les commerces. Lille a ainsi expérimenté la piétonnisation d'une grande partie du centre-ville tous les samedis suite au confinement. Cette mesure, qui devait être temporaire, est devenue permanente. Le sujet du stationnement et de l'accès des voitures au centre-ville est extrêmement clivant mais peu d'études permettent de savoir comment se déplacent les clients et d'où ils viennent. Pour avoir des données objectives permettant de mener une concertation entre les différents acteurs concernés, il serait intéressant que les villes réalisent des enquêtes sur ce sujet, comme l'ont fait en France par exemple Nantes ou Rouen. De telles études permettent de dépasser les polémiques stériles.

Les personnes à mobilité réduite ont besoin de davantage de place dans l'espace public. Nos villes, avec des trottoirs étroits, sont mal conçues.



© AnnaStills



INNOVATIVE
PARKING
SOLUTIONS FOR
SMART CITIES

LE STATIONNEMENT CONNECTÉ

IEM propose des horodateurs modernes et connectés. Les usagers peuvent directement gérer leur stationnement depuis l'application PrestoPark.

IEMGROUP.COM

Le stationnement intelligent

Créée il y a plus de 30 ans, la petite entreprise familiale en ingénierie électronique est devenue une actrice européen incontournable dans le monde du stationnement, en développant des solutions innovantes et efficaces pour les villes intelligentes avec une présence de nos équipements et solutions digitales dans 200 villes au niveau national.

ENTRETIEN AVEC YVON MARZIN, DIRECTEUR IEM EN FRANCE



Yvon Marzin

Comment appréhendez-vous le stationnement intelligent ?

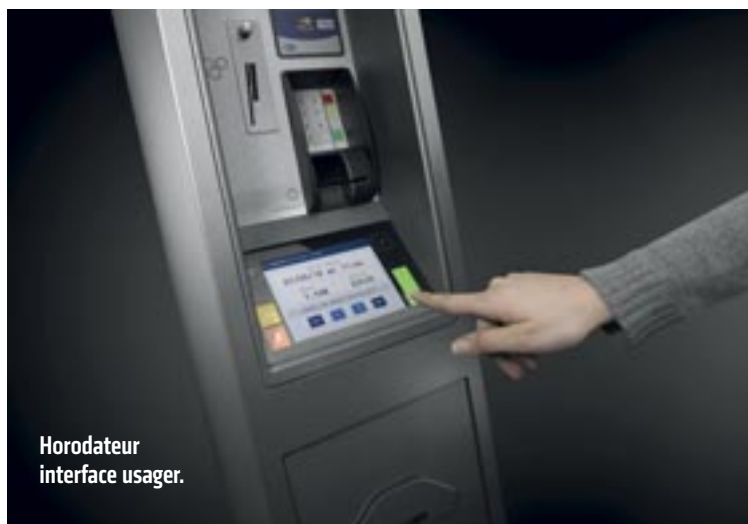
Le stationnement intelligent découle d'une combinaison d'éléments. De par une écoute constante de ses clients, IEM s'est depuis très longtemps positionné sur ce créneau en offrant des solutions adaptées. D'une part en offrant un panel de solutions de paiement aux usagers finaux (horodateurs à écran tactile, solution de paiement mobile prestopark, gestion des abonnés et paiement des FPS en ligne *via* le portail Internet prestopark) mais également en offrant des solutions répondant aux besoins d'exploitation (optimisation du contrôle...).

Quelles sont les clés du stationnement sur voirie réussi ?

Un stationnement bien géré permet une attractivité des centres-villes car l'espace de stationnement est un bien à partager pour que tout le monde puisse accéder aux commerces, aux administrations et autres services situés en centre-ville. De plus, l'évolution en matière de motorisation des véhicules amène des tarifications différenciées que nous pouvons piloter et adapter à distance en fonction des souhaits des collectivités. Dans le même esprit, nous pouvons également agir à distance sur nos équipements (horodateurs, solution de paiement mobile) en cas de pic d'ozone.

Quelles nouvelles technologies proposez-vous dans ce cadre ?

Nous proposons des horodateurs intelligents connectés en temps réel. Du côté de l'utilisateur, cela se traduit par une interface tactile 7 pouces avec écran couleur ou noir et



Horodateur interface usager.

blanc. L'ergonomie et la fluidité du parcours usager sont très appréciées de nos clients. À l'heure où le parcours usager devient de plus en plus complexe, notre écran tactile répond à ce besoin en le fluidifiant, permettant à l'utilisateur d'obtenir son ticket de stationnement sans créer une file d'attente et un mécontentement des usagers.

Notre capteur *prestosense* participe également à l'intelligence du stationnement puisqu'il fournit des informations aux usagers afin de favoriser leur parcours pour trouver rapidement une place disponible, permettant de réduire le trafic routier

Pourriez-vous illustrer par des exemples concrets ?

Nos produits de stationnement sont avant tout pensés et développés pour un usage client en facilitant leurs parcours et en offrant plusieurs services sur un même support. Nous avons par exemple sur notre portail Internet www.prestopark.com la possibilité de :

- Prendre un abonnement avec dépôt des justificatifs en ligne.
- Payer son FPS minoré en ligne.
- Déposer un RAPO.
- Avoir accès aux données d'occupation des places en temps réel *via* nos capteurs *prestosense*.

Notre solution de paiement mobile Prestopark ainsi que nos horodateurs offrent la possibilité de :

- Prendre son ticket horaire.
- Prendre son ticket abonnement.
- Payer son FPS minoré.
- Faire usage de son coupon commerçant pour stationner.

De plus, l'interface usager présente sur nos horodateurs équipés d'un écran tactile 7 pouces couleur facilite les parcours clients de plus en plus complexes.

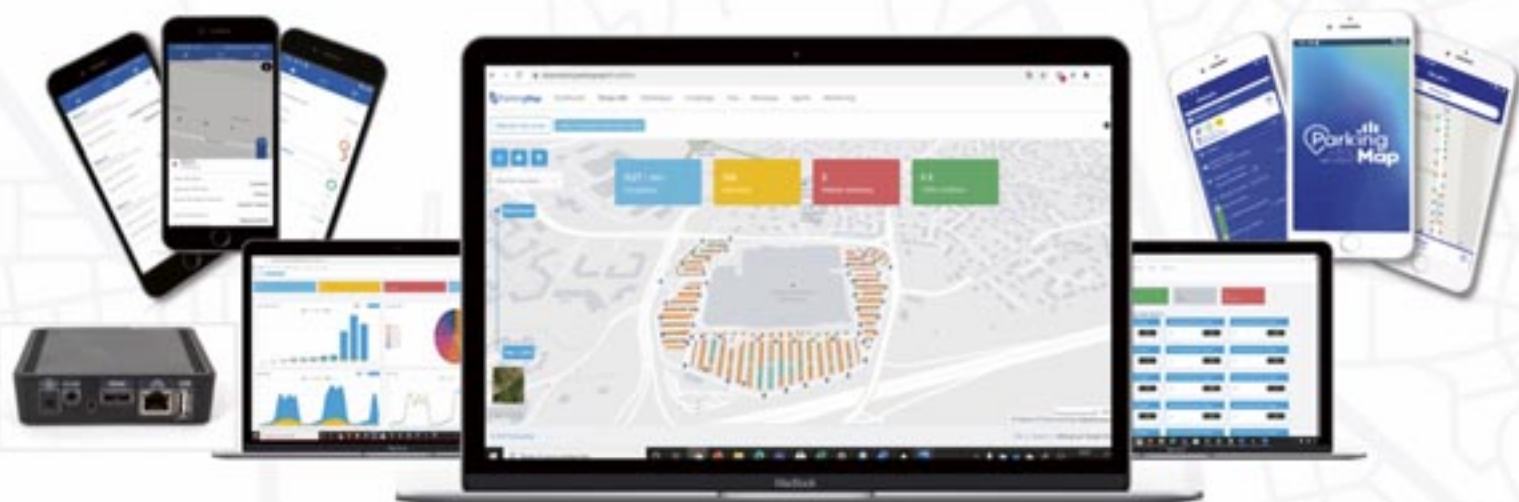
Les qualités esthétiques de notre horodateur, ainsi que la qualité de l'écran proposées pour un coût d'exploitation maîtrisé ont convaincu les villes d'Arcachon et d'Orange de nous choisir pour le remplacement du matériel existant.

IEM SARL

370, avenue des Jourdiés
74800 Saint Pierre en Faucigny
Tél. : +33 4 50 87 76 72
Portable : +33 6 22 49 57 76
y.marzin@iemgroup.com



INNOVATIVE
PARKING
SOLUTIONS FOR
SMART CITIES



Parking Map

la donnée
au cœur de
votre mobilité

Map

Parking Map vous propose un ensemble d'applications Web et Mobile permettant de répondre à vos besoins :

- Comprendre et analyser des flux de stationnement et de mobilité : un véritable outil d'aide à la décision,
- Superviser et contrôler le stationnement en temps réel,
- Piloter et superviser vos équipements urbains, des panneaux de jalonnement à l'éclairage public, en passant par les dispositifs de contrôle d'accès,
- Apporter un véritable service à vos usagers,
- Et bien d'autres cas d'usages comme le pilotage de votre éclairage urbain, de barrière, de bornes arrêt minute, et de recharge...

« Apporter la meilleure expérience dans chaque service pour nos clients »

Parking Map propose des solutions clés en mains pour répondre aux besoins des collectivités et autres gestionnaires du stationnement : un observatoire en temps réel, des statistiques sur le stationnement et les mobilités, des applications à destination des usagers et contrôleur du stationnement.

ENTRETIEN AVEC CHRISTOPHE PLOUVIEZ, PRÉSIDENT-CEO PARKING MAP



Christophe Plouviez

Quelles sont les valeurs ajoutées de Parking Map par rapport à ses « concurrents » ?

Nous avons fait le choix de ne pas avoir nos propres matériels (capteurs, panneaux d'affichages...) ce qui nous permet de choisir depuis plus de cinq ans de choisir le meilleur capteur /panneau qui répondra aux besoins de notre client. Le choix se porte d'abord sur la qualité de la donnée, sa durabilité dans le temps puis son prix. Il existe tellement de cap-

teurs et les plus chers ne sont pas toujours les meilleurs, les moins chers non plus... Ces choix permettent également de grosses économies pour les collectivités en ayant qu'un seul serveur pour les gérer tous !

À quels enjeux répondez-vous pour satisfaire la mobilité ?

On observe dans les métropoles et villes, la multiplication des modes de transports. La mobilité devient multimodale. Notre logiciel permet et permettra à toute personne de s'orienter de s'informer sur ses trajets en transport. Des totems installés en périphérie immédiate des parkings renseigneront le nombre de places disponibles en temps réel via des bornes connectées.

Grâce à une application smartphone, ce stationnement intelligent trouvera sa place dans votre poche. Via une application dédiée « PM Modality », il sera très simple de connaître la disponibilité des places de stationnement sur son téléphone à l'instant T. Géocalisez-vous et laissez-vous guider ! Cette application va énormément évoluer d'ici la fin de l'année pour lui ajouter plus d'intérêt pour l'utilisateur comme connaître le type de place et sa réglementation même quand la ville ne s'est pas équipée de capteur, mais également pour les collectivités afin d'apporter des services aux commerces de proximité.

Quelles solutions concrètes et quels produits proposez-vous ?

Parking Map permet de cartographier en temps réel les places de stationnement grâce à son observatoire dynamique. L'objectif est de créer de nouveaux services digitaux pour faciliter la ville et maîtriser les emplacements de stationnement de manière concrète... mais virtuelle ! L'observatoire permet également de vérifier les temps de stationnement, de verbaliser les dépassements abusifs. C'est aussi un outil ingénieux pour déterminer de nouvelles places à créer, à modifier ou à supprimer par exemple.

Parking Map met également à la disposition des usagers une application multimodale permettant de trouver simplement une place libre proche ou de préparer son déplacement et de vérifier le trajet le plus efficient en prenant en compte les possibilités de stationnement et de déplacement doux. L'application est téléchargeable gratuitement sous le nom de **PM Modality**.

Pour les collectivités locales, **ParkingMap** permet aussi de faire des enquêtes sur les flux de mobilité, des possibilités de croisement de données afin de mieux comprendre la mobilité de l'utilisateur. Pour terminer, la plateforme de Parking Map permet des interactions sur du mobilier urbain comme la prise en main

d'une borne escamotable, de l'éclairage qui peut avoir un vrai retour sur investissement pour la collectivité.

Pourriez-vous illustrer par quelques exemples de réalisations ?

La Ville de Mandelieu est un exemple parmi tant d'autres. Ses élus nous ont fait confiance et la perpétuent puisque nous devons faire un seul parking, puis trois et nous en sommes à neuf aujourd'hui avec plus de 800 places avec 5 technologies différentes en capteurs. Notre société travaille avec plusieurs collectivités françaises (Grand Paris Sud, Soissons, Mandelieu, Clermont-Ferrand, Orléans, Rouen). Nous venons de gagner trois nouveaux gros projets qui prouvent que Parking Map est un leader du stationnement connecté...

PARKING MAP

Christophe Plouviez

Président - CEO

Parking Map

Tél. : 01 41 40 82 93

GSM: 06 27 38 16 58

45, boulevard Victor Hugo

92110 Clichy

christophe.plouviez@parkingmap.fr

parkingmap.fr



Le stationnement renforce l'attractivité du cœur de Soissons

Dans le cadre du projet de requalification du cœur de ville de Soissons, des aménagements ont été mis en place en matière de stationnement pour renforcer son attractivité, donner sa juste place à la voiture et favoriser les modes de déplacement doux.

ENTRETIEN AVEC LAURENT VIEILLE, DIRECTEUR GÉNÉRAL DES SERVICES (DGS) DE LA VILLE DE SOISSONS



Laurent Vieille



© DR

Soissons développe le stationnement intelligent, avec des services d'information et de guidage vers des places libres et propose l'application ParkingMap.

Le stationnement a un rôle majeur dans le projet de revitalisation du cœur de ville de Soissons. Pouvez-vous nous présenter ses objectifs ?

Penser la revitalisation des cœurs de ville par les espaces publics, c'est tisser une multitude d'attentions que chaque territoire, en fonction de son contexte social géographique et urbain, doit inventer. Il s'agit ainsi de recomposer la structure viaire du centre-ville à partir de la nature et des caractéristiques des lieux et de reconquérir la qualité patrimoniale urbaine et paysagère. Il s'agit aussi de favoriser la mixité

des usages et la cohabitation des pratiques tout en répondant aux attentes d'accessibilité pour tous, de confort d'ambiance et de sécurité. Il est important également de renforcer l'attractivité, l'urbanité et la pérennité des lieux et d'organiser l'économie des ressources.

À Soissons, la revitalisation du cœur de ville nécessite d'actionner simultanément plusieurs leviers : des aménagements urbains adaptés, une offre renforcée de logements et de services notamment culturels (cinéma multiplexe, médiathèque),

un réseau de transports en commun en cours de réorganisation par le syndicat des transports urbains soissonnais, des mobilités douces favorisées, ainsi que des capacités de stationnement suffisantes pour les résidents, les clients et les usagers des services. Revitaliser un cœur de ville c'est donc se poser la question du « stationner autrement » pour mieux vivre ensemble les espaces publics accessibles à tous et les relations du centre-ville avec le territoire dans lequel il s'inscrit. Les réponses ou les solutions varient en fonction du mode d'utilisation

de la voiture, selon que l'on est livreur, habitant, client ou touriste, des types de véhicules (voitures, utilitaires, poids-lourds, deux-roues motorisés ou non), de la durée et de la fréquence du stationnement, ou encore de la connexion des zones de stationnement (utilisées par les voyageurs pendulaires empruntant quotidiennement le train pour Paris) à d'autres moyens de transport.

Quels aménagements ont été réalisés pour réduire la part de la voiture dans les mobilités urbaines ?

S'il faut favoriser la mobilité et les flux pour un centre-ville vivant, on doit aussi limiter le trafic automobile superflu, et réduire l'impact carbone et la pollution y compris sonore. Les transports en commun, les déplacements doux (marche, vélo, trottinette, etc.), les systèmes d'autopartage ou de covoiturage peuvent constituer des alternatives à la voiture, il reste que leur développement actuel ne permet pas de la remplacer, compte tenu de la nature « rurale » du territoire soissonnais. La voiture doit donc avoir toute sa place en cœur de ville, mais ne doit pas occuper toute la place. L'offre de stationnement y est importante, avec 1 708 places recensées sur l'espace public, dont près de 700 gratuites. Rapporté au nombre de commerces sur le périmètre (330), le ratio obtenu dépasse le seuil de 5 places par commerce, considéré comme le niveau d'équilibre dans les centres-villes. L'essentiel est donc d'offrir une capacité de stationnement adaptée aux enjeux tels que les nouveaux logements, les nouveaux services, le commerce, etc.

Qu'en est-il du stationnement pour les modes de déplacement doux ?

La Ville, à travers ses nouveaux aménagements urbains, entend favoriser les modes doux à partir d'un plan vélo d'ores et déjà déployé, qui comprend de nouveaux itinéraires cyclables, des aides financières à l'acquisition de vélos, ainsi que le dispositif Cyclovis de location de vélos électriques à partir de 15

stations déployées sur le territoire de la ville. Il devra s'intégrer au schéma plus vaste que conçoit actuellement le pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) dans le sud du département. Enfin, deux études ont été réalisées récemment, avec le soutien de la Banque des territoires, la première sur un plan de circulation et de marchabilité et la seconde sur la faisabilité d'une liaison régulière par navettes électriques et autonomes entre le futur pôle multimodal de la gare et le cœur de ville.

S'agissant plus particulièrement du stationnement des modes doux, le mobilier urbain est déployé progressivement dans le cadre des nouveaux aménagements urbains et permet l'accrochage des vélos, en plus des espaces dédiés aux deux-roues motorisés organisés ponctuellement. Les futurs espaces de stationnement, comme ceux prévus dans le projet du pôle multimodal de la gare, offriront un stationnement aux deux-roues, notamment pour les voyageurs pendulaires.

Quels sont les outils numériques utilisés pour optimiser l'offre de stationnement ?

Des solutions ont été mises en place dans le domaine du stationnement intelligent, telles que l'information et le guidage des automobilistes vers des places libres de stationnement en temps réel grâce à l'application ParkingMap, qui permet par ailleurs de mesurer la fréquentation des places et des zones de stationnement. La commune a également installé en entrée de ville des panneaux lumineux d'information destinés à indiquer en temps réel les places libres des parcs de stationnement. En outre, la pose d'horodateurs modernes et de bornes arrêt-minute programmables vise à permettre, à la fois les livraisons à certaines heures et le stationnement ordinaire.

Quelles dispositions de la Loi d'orientation sur les mobilités vous semblent particulièrement importantes ?

La LOM du 24 décembre 2019 va

transformer le champ des mobilités dites du quotidien. À cet égard, les régions seront au cœur du dispositif pour la gouvernance et le partenariat qu'elles devront nouer avec les territoires qui les composent, qui seront autorités organisatrices de la mobilité. Les bassins de mobilités tels que conçus par la loi devront couvrir la totalité du territoire régional et c'est à ce niveau que pourront être déclinés les grands axes d'une politique de mobilité cohérente intégrant l'intermodalité et les publics les plus vulnérables dans leurs déplacements quotidiens. La LOM incite donc à une politique contractuelle entre les régions et les structures organisatrices des transports.

Quelles sont les prochaines priorités pour le stationnement ?

En appliquant pragmatiquement les principes d'expérimentation, d'agilité et de réversibilité, la Ville travaille à des solutions pour augmenter la capacité globale de stationnement en centre, voire à son immédiate périphérie, notamment dans le cadre du quartier de la gare dont la restructuration commence au printemps 2021. En effet, compte tenu des besoins actuels et futurs, mais aussi des contraintes spatiales et archéologiques, la Ville souhaite saisir des opportunités foncières permettant de réaliser des « poches » de stationnement de surface. Elle veut aussi réaliser deux parkings modulaires utiles aux nouveaux services, aux commerces et aux futurs résidents, pouvant être facilement déconstruits si leur usage n'est plus nécessaire. Un autre projet consiste à intégrer au programme de restructuration de certains îlots urbains des parkings destinés à la fois aux habitants des nouveaux logements et à l'ensemble des usagers. Des projets immobiliers en cours intégreront également des places de stationnement, pour éviter que les véhicules des habitants, parfois deux par foyer, se retrouvent sur l'espace public.

GAGNEPARK

DES SOLUTIONS ÉCORESPONSABLES DÉDIÉES AU STATIONNEMENT

Votre interlocuteur unique multi-solutions

Parking aérien
Parking modulaire
Ombrières photovoltaïques

Un service clé en main

Conception / Ingénierie / Construction

Pour répondre à vos besoins

Aménagement des espaces publics
Mobilité urbaine
Lois EC, LOM, ELAN

Retrouvez-nous sur

www.gagnepark.com



GAGNEPARK, 14 Avenue Tony Garnier 69007 Lyon - 04.72.72.47.24 - parking@gagnepark.com

Suivez-nous



GAGNEPARK, une expertise dédiée au stationnement

L'activité historique de GAGNEPARK dans le domaine des parkings à étages, a amené naturellement cette société à proposer à ses maîtres d'ouvrage des solutions adaptées à leurs besoins de stationnement : parking aérien, ombrières photovoltaïques et parking modulaire, faisant d'elle un véritable spécialiste sur cette niche dans le bâtiment.

Aujourd'hui, les parkings sont devenus des outils essentiels au développement de la mobilité durable. Ils occupent un rôle primordial dans les écoquartiers et les pôles

multimodaux, en hébergeant les installations de recharge des véhicules électriques, en offrant une place de plus en plus importante aux deux-roues, et en proposant des fonctionnalités toujours plus innovantes.

Grâce à son procédé constructif breveté, GAGNEPARK apporte une solution totalement adaptable aux besoins de chaque ouvrage, avec une parfaite maîtrise des coûts et des délais de réalisation.

Conception - Réalisation d'un parking en R+3 pour le compte de la ville d'Annecy.



DE RETOUR SUR LE DEVANT DE LA SCÈNE

Après s'être spécialisé il y a une dizaine d'années sur les grands projets d'ombrières et avec plus de 60MWc à son actif, GAGNEPARK fait naturellement son retour sur un marché du photovoltaïque en plein essor. Baptisée OMBRAPARK, cette *business unit* spécialisée dans les ombrières photovoltaïques de parking apporte une complémentarité évidente à la nécessaire maîtrise des enjeux de stationnement.



Centrale photovoltaïque sur le site de Rivesaltes.

Le marché des ombrières photovoltaïques de parking connaît une très forte croissance en France du fait des politiques publiques liées à l'urgence climatique mais également au développement de l'autoconsommation.

Fortes d'une expérience dans le domaine du stationnement, les équipes d'OMBRAPARK intègrent toutes les contraintes d'exploitation et d'environnement et ce, dès la phase de conception d'une centrale photovoltaïque. Les ombrières, avec leurs panneaux photovoltaïques, offrent des espaces de stationnement ombragés protégeant les véhicules contre les aléas climatiques, tout en produisant de l'énergie électrique exploitable en autoconsommation ou revendable.

LE DERNIER NÉ

Park pour Parking, Play pour jeu, ce parking démontable s'apparente à un jeu de kapla géant qui se monte et se démonte au gré des besoins, une véritable rupture avec les ouvrages du bâtiment traditionnel.

Park&Play est une solution destinée à augmenter instantanément et, temporairement ou définitivement, la capacité d'un parking existant saturé, par la création d'un étage supplémentaire constitué d'éléments modulaires. Cet équipement associe la rapidité puisqu'il peut être posé en dix jours seulement, l'adaptabilité, la réversibilité totale et la modularité évolutive puisque la capacité du parking peut être agrandie ou réduite.

Park&Play ambitionne d'apporter des réponses au défi du stationnement, enjeu majeur des villes, qui doivent désormais adresser la mobilité urbaine de manière raisonnée et écoresponsable.



Composé à 89% de bois d'origine PEFC, cet équipement possède une empreinte carbone 67% plus faible que celle d'un ouvrage traditionnel.

Pour procurer un maximum de flexibilité aux besoins d'infrastructure, où le caractère « définitif » est parfois devenu un non-sens, les équipes Park&Play conçoivent des offres sur-mesure, à l'achat ou à la location, en fonction du volume, de la durée, et du niveau de finition souhaité.

GAGNEPARK

14 Avenue Tony Garnier - 69007 Lyon
Tél. : 04 72 72 47 24

www.gagnepark.com - parking@gagnepark.com



« Apporter une solution cohérente aux problèmes de sécurité »

Mise en place par la LOM, l'obligation de neutraliser les places de stationnement motorisé 5 mètres en amont des passages piétons améliorera la sécurité routière. Des problématiques techniques, financières, politiques et juridiques doivent être prises en compte par les collectivités.

ENTRETIEN AVEC YANN LE GOFF, ANIMATEUR DU GROUPE DE TRAVAIL DÉPLACEMENTS ET SIGNALISATION DE L'AITF



Yann Le Goff

Aménagements réalisés à Lyon (stationnement pour cycles et trottinettes)

Quels sujets liés au stationnement abordez-vous au sein de votre groupe de travail ?

Notre groupe de travail traite à travers la signalisation de nombreuses problématiques relatives à la réglementation du stationnement. L'explosion de l'utilisation des mobilités électriques et partagées nécessite des adaptations rapides de l'instruction interministérielle pour la signalisation routière ou IISR. Or le temps des collectivités pour s'adapter rapidement à ces pratiques n'est pas le même que celui de l'évolution des textes, ce qui conduit trop souvent à des in-

novations non réglementées dans les villes.

Le groupe permet une harmonisation des demandes d'expérimentation préalable à une prise en compte par l'IISR. À titre d'exemple, une nouvelle signalisation a été créée par Bordeaux et Paris pour indiquer les emplacements réservés aux trottinettes. D'autres évolutions apparaissent nécessaires comme celles relatives aux mobilités partagées.

Plus généralement, les sujets de stationnement sont traités par le groupe

dédié au stationnement de l'AITF, mais des échanges réguliers entre nos deux groupes permettent d'avancer en commun sur cette problématique. Ainsi, des demandes relatives à des évolutions du statut des aires de livraison ont été récemment étudiées en commun, en lien avec les services de l'État. L'idée est de pouvoir dépénaliser un certain nombre d'emplacements réservés (zones de livraison, mais également places pour personnes handicapées...) afin de permettre le même type de contrôle que pour le stationnement payant. L'organisation d'États généraux du sta-



tionnement pourrait être une manière d'aborder la problématique de manière transversale.

La LOM a imposé la suppression des places de parking sur 5 mètres en amont des passages piétons. Quelle est votre analyse de cette mesure ?

Depuis maintenant de nombreuses années, des recommandations du Cerema préconisent le dégagement de la visibilité des passages piétons, en établissant un lien direct entre covisibilité et sécurité.

L'article 52 de la LOM est venu légiférer l'obligation de prise en compte de ces recommandations dans le cadre de tous les aménagements neufs, avec une mise en conformité au plus tard le 31 décembre 2026.

Le constat fait par de nombreuses collectivités est que les accidents avec pour origine une mauvaise visibilité du piéton par l'automobiliste constituent des scénarios malheureusement trop classiques.

La mesure est donc unanimement reconnue comme une base d'amélioration très significative de la sécurité routière et la grande majorité des acteurs territoriaux avaient déjà intégré les recommandations du Cerema depuis plusieurs années dans le cadre des projets en cours ou à venir. Couplée avec la création d'arceaux vélos, la mesure permet de développer dans le même temps l'offre de stationnement pour les cycles, accompagnant ainsi les collectivités dans une politique de développement des mobilités actives.

Quels sont les enjeux de cette disposition ?

Les enjeux sont simultanément techniques, financiers et « politiques ».

Il faut ainsi évoquer les problématiques techniques dans un premier temps car il s'agit de réaliser plusieurs étapes :

- recensement complet des places de stationnement concernées. Des

outils informatiques de reconnaissance du stationnement à partir de vues immersives sont maintenant disponibles, mais ces outils ne dispensent pas d'une étape de vérification terrain. Sur une ville comme Lyon, cela concerne plus de 3000 places de stationnement.

- étude du type d'aménagement adapté : arceaux vélos, aménagement de type « oreille », occupation de l'espace par des jardinières ou simple interdiction de stationnement. La simple interdiction de stationnement n'est pas satisfaisante car elle permet physiquement des arrêts de véhicule. Chaque site constitue ainsi un mini-projet dans la mesure où l'environnement global doit être apprécié en termes de covisibilité (déplacement ou suppression de mobiliers si nécessaire) pour permettre d'apporter une solution cohérente aux problèmes de sécurité. Ces études *in situ* sont l'occasion de relever également l'usure éventuelle des passages piétons et des bandes d'éveil de vigilance pour en assurer la rénovation le cas échéant.

- modification de l'existant : cette disposition a un impact sur des espaces déjà mobilisés pour d'autres fonctions, qu'il convient de satisfaire par la création de nouveaux emplacements : places PMR, aires de livraison (souvent en proximité des passages piétons pour bénéficier des abaissements), aménagements de type « parklet »

- consultation des projets / programmation des travaux

Il faut évoquer les enjeux financiers dans un second temps car les aménagements de type arceaux vélos/oreilles / végétalisation peuvent nécessiter des budgets importants. Pour une ville comme Bordeaux, à titre d'exemple, le coût de ces aménagements est d'environ 2 millions d'euros, dont la programmation budgétaire doit être faite.

Enfin, sur le plan politique, la suppression des places de stationnement

peut constituer un enjeu au niveau des usagers, au-delà des sujets financiers (budget de travaux et pertes de recettes de stationnement). Par ailleurs, les métropoles et intercommunalités sont tenues de respecter cette réglementation pour 2026, alors que ce sont les communes qui détiennent encore souvent le pouvoir de police de stationnement permettant de neutraliser ces espaces. Une coordination d'ordre politique est donc nécessaire.

Qu'en est-il des enjeux juridiques pour les collectivités ?

Les termes de la loi sont clairs quant à la date de mise en conformité et il appartient maintenant aux services techniques gestionnaires de la voirie d'établir un bilan des actions à mener, afin que les élus accompagnent la mesure avec les budgets correspondants.

Il faut porter la plus grande attention, avec la judiciarisation de plus en plus grande de notre société, aux recours pouvant être effectués en lien avec des accidents sur un passage piéton qui n'auraient pas été traités à l'issue de la période de mise en conformité.

Ces recours peuvent le cas échéant déboucher sur des condamnations pénales, qui viseraient les entités titulaires de la compétence voirie, souvent les maires mais aussi, quand la compétence est transférée, les présidents d'intercommunalité.

Les termes de la loi sont en revanche plus flous sur le type de projets nécessitant le traitement des passages piétons (« *Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées.* »). À l'image de l'obligation de mise en place d'aménagements cyclables dans le cadre de travaux, la notion de réhabilitation et de réfection peut être appréciée différemment, et c'est trop souvent la jurisprudence qui apporte des éléments de clarification.

REPÈRES

Certains points de droit doivent être clarifiés par la jurisprudence (voir ci-contre).

Contrôler, gérer, faciliter et sécuriser les accès

FAAC GROUP a porté une vision qui a changé l'histoire. Depuis sa création en 1965 à Bologne (Italie), FAAC a pour mission d'améliorer la qualité de vie et la sécurité de ses clients en simplifiant et en automatisant les actions quotidiennes par la conception et le déploiement de dispositifs innovants et fonctionnels d'automatisation et de contrôle d'accès, à usage automobile et piétonnier.

ENTRETIEN AVEC CHRISTELLE STAAL, RESPONSABLE MARKETING OPÉRATIONNEL FAAC GROUP



Contrôler, gérer, faciliter et sécuriser les accès

FAAC GROUP a porté une vision qui a changé l'histoire. Depuis sa création en 1965 à Bologne, FAAC a pour mission d'améliorer la qualité de vie et la sécurité de ses clients en simplifiant et en automatisant les actions quotidiennes par la conception et le déploiement de dispositifs innovants et fonctionnels d'automatisation et de contrôle d'accès, à usage automobile et piétonnier.

Comment la société FAAC a-t-elle évolué depuis sa création ?

La société FAAC s'est d'abord

fait remarquer en inventant le premier opérateur hydraulique, capable d'ouvrir automatiquement les portails des différents bâtiments : maisons individuelles, immeubles collectifs, tertiaires et industriels commerces... 56 ans plus tard, après avoir déposé plus de 40 brevets relatifs à ses solutions conceptuelles, FAAC a aujourd'hui atteint des niveaux sans précédent sur la scène internationale, en élargissant considérablement son éventail de produits.

Sur le marché français, le groupe est présent avec un effectif d'environ 300 personnes, œuvrant pour

les gammes de produits FAAC, MAGNETIC autocontrol, Hub Parking Technology et FAAC Entrance Solutions. Pourriez-vous décliner ce que vous proposez comme solutions spécifiques ?

→ En terme de Parkings :

Notre gamme offre des possibilités de contrôle des accès à l'extérieur des bâtiments, sur les parkings par le biais de notre entité Hub Parking Technology. Nous sommes ainsi capables de proposer des procédures de contrôle personnalisées, en fonction de la typologie de nos clients. Système de comptage évolutif, barrières routières connectées, caméras à reconnaissance de plaques... des solutions qui permettent de répondre aux problématiques de rentabilité (empêcher les habitants d'une zone commerciale de se garer sur des parkings de grandes surfaces par exemple), tout en répondant, encore une fois, à la logique sanitaire. Dans ce sens, notre système de reconnaissance de plaques, *Ticketless*, va à la fois permettre de comptabiliser le nombre d'entrées, sans avoir à toucher la borne pour s'enregistrer. Pour parfaire le tout, FAAC agrmente ses solutions par des applications (J Pass) afin de pouvoir réserver et connaître les disponibilités des différents parkings d'une ville. Nos équipements sont aussi capables de s'interfacer avec les divers systèmes d'abonnement des transports en commun pour la gestion des parkings relais.

D'autre part nous possédons une équipe de technicien expérimentée qui s'occupe de la mise en service.

→ En terme de Sécurisation des espaces :

En termes de sécurisation, l'entreprise propose aussi tout une gamme de systèmes antiterroristes, comme des bornes escamotables automatiques pouvant être utilisées pour protéger les zones piétonnes, ou les voies d'accès à des lieux de manifestation en plein air. Une borne peut arrêter des véhicules jusqu'à 7 Tonnes. Le fait d'être automatiquement escamotable permet, de l'actionner pour faire passer les véhicules de secours d'urgence ou les véhicule de manutention et propreté.

→ En terme de Contrôle d'accès piétons :

Au niveau des infrastructures citadines, FAAC propose tout un ensemble de solutions permettant de répondre non seulement aux exigences réglementaires mais aussi sanitaires. Nos portes automatiques piétonnes tout comme nos obstacles pour piétons de la gamme MAGNETIC alliés à nos solutions de contrôle d'accès offrent des réponses aux problématiques d'accès notamment dans les ERP. Par exemple, la gestion des droits d'accès via un système d'identification facial pour les établissements accueillant du public, un processus capable de vérifier si tel ou tel individu porte un masque, s'il a de la fièvre... ou encore la mise disposition de notre clientèle de différents systèmes en lien avec nos portes automatiques, allant du simple radar de détection jusqu'à notre système Touchfree (système permettant l'ouverture des portes sans toucher ni utiliser les mains), pour éviter les contacts.

FAAC FRANCE

377, rue Ferdinand Perrier
CS 40036
69808 St Priest

FAAC
Simply automatic.

MAGNETIC
ACCESS TO PROGRESS
Parking Technology **HUB**

FAAC

Accès sécurisé



Parking trouvé

>>> VERS UNE NOUVELLE MOBILITÉ

Des solutions personnalisées, intelligentes et flexibles
pour la gestion des accès véhicules et piétons.

FAAC
Simply automatic.

www.faac.fr

MAGNETIC[®]
ACCESS TO PROGRESS

www.magnetic-access.com/fr-FR

Parking
technology **HUB**

www.hubparking.fr

Fort impact de la pandémie sur les parkings en ouvrage

Les métiers du stationnement ont été très touchés par la crise sanitaire en raison de la forte baisse de la fréquentation des parkings. Des aides spécifiques sont nécessaires pour accompagner le secteur.

ENTRETIEN AVEC JEAN-LAURENT DIRX, PRÉSIDENT DE LA FNMS (FÉDÉRATION NATIONALE DES MÉTIERS DU STATIONNEMENT)



Jean-Laurent Dirx

Quel est l'impact de la pandémie en France sur les parkings en ouvrage ?

Les parcs de stationnement en ouvrage ont connu une baisse extrêmement forte de leur fréquentation et de leur chiffre d'affaires. Le premier confinement a engendré une diminution de plus de 90 % de la fréquentation dans les parcs de stationnement en raison de la baisse des déplacements. À partir du mois de mai 2020, on a observé une remontée progressive de la fréquentation, mais qui n'a jamais atteint les chiffres de 2019. Même en octobre 2020, on se situait 15 % en dessous des chiffres de 2019. À partir du mois de décembre, on a vu des baisses de fréquentation de l'ordre de 30 à 40 %, ainsi que des chutes de chiffres d'affaires supérieures à 50 %. En effet, moins de

personnes se déplaçaient en raison des fermetures, y compris durant la période de Noël. Il y avait seulement des déplacements « utiles » pour aller dans un commerce et acheter des produits, ce qui a engendré des durées de déplacement plus faibles, les clients potentiels ne venant plus en repérage avant un achat.

Dans ce contexte très difficile, le chiffre d'affaires des exploitants sur l'ensemble de l'année 2020 a baissé de près de 30 %, alors que les deux premiers mois étaient normaux et que les parkings ont des abonnés en plus des clients horaires. La quasi-totalité des entreprises du secteur a eu des résultats négatifs en 2020 alors que leurs résultats étaient positifs l'année précédente.

Tous les secteurs ont été touchés, mais de manière inégale. Par exemple, les parkings des gares ont été extrêmement impactés car les déplacements en train ont fortement chuté, et notamment les déplacements professionnels. C'est le cas également des parcs de stationnement des aéroports. S'agissant de l'événementiel, des baisses de 90 % ont été observées. Les parkings des stations de ski ont également subi une baisse de chiffre d'affaires de 90 % par rapport à 2019, en raison de la fermeture des remontées mécaniques.

En quoi la moindre fréquentation de ces ouvrages peut-elle représenter des difficultés importantes pour certains gestionnaires ?

Notre activité, bien qu'étant annexe au commerce, à la restauration, aux transports, à l'événementiel, etc., n'a pas été considérée comme telle, et les acteurs du stationnement n'ont bénéficié d'aucune aide particulière. Lorsque certains centres commerciaux ont été fermés et que les commerçants ont bénéficié d'aides spécifiques, y compris du fonds de solidarité, les parkings de ces mêmes centres n'en ont pas bénéficié.

Notre métier fait face à des investissements importants liés à la gestion d'infrastructures, à la fois pour la construction de nouveaux parkings et les travaux de rénovation. De ce fait, les professionnels avaient la trésorerie nécessaire pour surmonter la crise, sans quoi il y aurait



eu des défaillances. Néanmoins, ce sera de l'argent en moins pour accompagner les projets de demain, à une période où il faut investir dans les infrastructures de recharge pour véhicules électriques, les améliorations en termes de sécurité, la rénovation de parkings anciens, etc. Par ailleurs, étant en début de mandat, des municipalités, peuvent avoir des projets d'aménagement et de construction de parkings. Notre secteur aura donc besoin d'une aide du Gouvernement afin de mener à bien les projets.

Il faut reconnaître que notre secteur a été très touché et même si nous avons la capacité de rebondir et sommes confiants pour la fréquentation des parkings de centre-ville, il peut y avoir des questions sur les évolutions comportementales, en particulier dans les entreprises. Ainsi, avec le développement des visioconférences, des réunions ne se feront peut-être plus en présentiel mais à distance, ce qui pourrait induire une réduction des déplacements professionnels.

Nous devons également faire face aux mesures prises par les collectivités pour réduire les conditions d'accès au centre-ville, ce qui est préjudiciable à la fréquentation des parkings. Nous sommes donc très vigilants sur ces dispositifs.

Pouvons-nous distinguer dans ce cadre les villes petites et moyennes des grandes collectivités ? La situation est-elle uniforme en France de ce point de vue ?

La situation a été générale. Comme je l'ai indiqué, les impacts ont été différents en fonction des générateurs d'activité, mais de manière globale, les parkings des villes de toute taille ont été touchés de la même manière.

Cette situation peut-elle se traduire par une nouvelle analyse des accords qui lient les gestionnaires de parcs et les collectivités ? Se traduit-elle d'ores et déjà par une inflexion de contrats en cours ou à venir ?

Dans le cadre des contrats de conces-



© StudioGi-2013 - Adobe Stock

sion, le Code de la commande publique intègre la théorie de l'imprévision. Elle permet de renégocier le cadre d'un contrat s'il est bouleversé par un événement imprévisible et qui a eu des conséquences financières, à la fois ponctuelles mais fortes sur le contrat. Les délégués ont engagé des discussions avec les autorités concédantes afin d'étudier la prise en compte des effets de la crise. Or, les collectivités sont elles-mêmes touchées par la situation, en raison de la baisse de leurs revenus financiers et de charges supplémentaires. Il est par conséquent difficile de leur demander de rembourser le montant de la perte. Dans certains cas, les négociations ont porté sur la baisse de redevance et dans d'autres cas sur la prolongation de la durée des contrats. Il est rare que les villes acceptent des augmentations de tarifs. Dans beaucoup de collectivités, les négociations sont en cours ou complexes à engager.

Il faudra tenir compte dans les futurs contrats des conséquences de la crise sanitaire sur l'économie de certains parkings, par exemple en analysant les perspectives de chiffres d'affaires compte tenu de la modification des habitudes de déplacement. Les restrictions d'accès au centre-ville doivent être aussi considérées.

Au cours des mois à venir, à quels points serez-vous tout particulièrement attentifs ?

Nous allons continuer à surveiller la fréquentation de nos ouvrages. Malgré le déconfinement, il y a encore des secteurs pour lesquels l'activité n'a pas bougé, comme l'événementiel. Des incertitudes sont toujours présentes dans le contexte actuel, avec la possibilité de nouvelles mesures de restriction des regroupements de personnes. Par ailleurs, au niveau du tourisme, des questions se posent sur les déplacements en voiture des personnes venant de l'étranger.

À l'heure où un plan de relance exceptionnel de 100 milliards d'euros est déployé par le Gouvernement pour redresser rapidement et durablement l'économie française, les exploitants de parcs de stationnement ont besoin d'un soutien économique pour accélérer le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques. En effet dans les parcs de stationnement le coût de déploiement des bornes est plus que doublé du fait de l'application de la réglementation incendie qui leur est spécifique. En raison notamment des normes de sécurité incendie dans les parkings, une installation de borne induit un coût supérieur à 10 000 euros.



aba-workshop.com



HAGUENAU
600 places
P.E.M



MARSEILLE PROVENCE
5 500 places
Aéroport



LYON ST EXUPÉRY
1 950 places
Aéroport



TROYES
400 places
P.E.M



ETAMPES
487 places
P.E.M



BISSEN - LUXEMBOURG
600 places
Economie circulaire



BREST
1560 places
C.H.R.U



NANTES
592 places
Rénovation

« La ville durable de demain se conjugue au présent »

Créée en 2014, ABA Workshop, agence d'architecture créatrice de projets innovants, atypiques et hybrides a su, grâce à son équipe pluridisciplinaire à la pointe des enjeux de demain, élaborer des solutions durables et sur-mesure notamment en matière de mobilité tant en France qu'à l'international.

ENTRETIEN AVEC NELLY BUSSAC, ARCHITECTE URBANISTE DESA, COFONDATEUR ET PRÉSIDENTE D'ABA WORKSHOP



Vous parlez de la « Maison ABA Workshop » comme d'une « maison haute couture » qui fait du sur-mesure. Quels en sont les fondamentaux ?

ABA Workshop est née de ma rencontre à Hong Kong avec Loïc Brenterc'h et de notre vision commune de l'architecture. Cette ville nous a fait comprendre, dans un espace incroyablement dense et organique, l'importance de penser le tissu urbain en matière de flux, d'usages et de besoins. Nous sommes particulièrement sensibles à ce que nous

nommons les délaissés architecturaux à savoir les espaces urbains et les infrastructures liés à la mobilité. ABA Workshop est avant tout une équipe agile, multiculturelle aux talents complémentaires : une PME de dix personnes, avec un panachage d'une vingtaine d'expert partenaires, un pôle R&D. Nous misons sur l'atelier collaboratif sur une approche fortement inspirée par l'économie circulaire. Notre expertise : anticiper l'évolutivité des pôles multimodaux et des parcs de stationnement ainsi que l'émergence des nouveaux services afférant pour concevoir des espaces adaptés aux besoins actuels mais surtout à venir. Notre ambition : déployer cette expertise pour chacun de nos pôles métiers afin de réaliser des projets innovants et polyvalents en résonance avec le bien-être et les besoins des usagers.

Par votre compréhension des enjeux de la mobilité, vous créez dès à présent les conditions de la

future plurifonctionnalité de ces « délaissés architecturaux ». Vous traitez la mobilité de l'ancrage territorial jusqu'à la création d'une identité visuelle sur-mesure. Concrètement...

Depuis 2015, notre marque ABA-Mobility, ce sont près de 3,5 millions de m² étudiés/construits, 87 000 places étudiées/construites. Grâce à notre réflexion transversale, nous maîtrisons parfaitement la complexité des enjeux et des fonctions de tout pôle d'échange modal dont la vocation est d'apporter une meilleure connexion entre une ville et ses zones d'activités économiques environnantes. Nous concevons des projets sur mesure dans toute leur globalité : gare routière, station de taxis, dépose-minute, pôle covoiturage, équipements pour voitures hybrides et électriques, traitement des flux automobiles et des mobilités douces. Nous intégrons chaque projet à son environnement naturel et patrimonial comme à Étampes (terre cuite) ou à Troyes (colombages).

Vous êtes l'interlocuteur privilégié des aéroports qui, pour accroître leur capacité d'accueil, sont contraints de réorganiser les parcs de stationnement existants ou d'en créer d'autres. Comment avez-vous vécu la pandémie covid 19 ?

Beaucoup de nos projets ont été annulés ou reportés : LYS Lyon Saint-Exupéry (2 000 places), Marseille-Aix (6 000 places), CDG (10 000 places). L'aéroportuaire doit se réinventer et nous sommes là pour l'accompagner dans l'éla-

boration de nouveaux parcours passagers, de l'airport city au terminal comme des futurs services qui viendront s'intégrer aux parcs de stationnement au contact ou éloignés, le tout dans une approche durable. Ainsi sur le projet de LYS Lyon Saint-Exupéry nous menons une certification HQE Infrastructure, une première nationale, notre bâtiment présentant notamment une toiture complète en PV rendant l'ouvrage à énergie positive.

Dans le cadre d'une DSP ABA Workshop rejoint parfois une équipe ou se voit confier la réhabilitation complète des parcs de stationnement d'une ville. Des réalisations ...

Notre capacité d'organisation nous a permis de mener de front deux DSP et ce pendant 18 mois : celle du Havre (16 parkings) et celle de Grenoble (21 parkings).

En conclusion ...

Les parkings nouvelle génération seront réversibles et mutables. Ils seront (re)composés et sublimés, ils marieront usages et temporalités, ils connecteront fonction et nature. ABA Workshop sait traiter et intégrer ces enjeux et se réjouit de le faire en accompagnant ceux qui lui font confiance pour une vision à court, moyen et long terme; ABA Workshop traite tout sujet au service de la ville, de la communauté, les parkings en mutation comme les projets atypiques et hybrides à l'image de ce centre équestre en cours de création en Croatie... Tout est permis !

SAS ABA WORKSHOP

157, boulevard MacDonald
75019 PARIS
Contact : Nelly BUSSAC
Tél. : 09 67 31 03 68 / 06 77 24 76 70
nelly@aba-workshop.com



A B A - W O R K S H O P

« La LAPI constitue un outil de précontrôle puissant »

La Ville de Marseille utilise la lecture automatisée de plaque d'immatriculation (LAPI) afin de collecter des informations servant à assister les agents de terrain dans leur mission de contrôle.



Laurent Clouchoux,

ENTRETIEN AVEC LAURENT CLOUCHOUX, DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ ET DU STATIONNEMENT À LA DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE À LA SÉCURITÉ DE MARSEILLE, MEMBRE DE L'AITF

Quel doit être le champ d'utilisation de la LAPI en France ?

La lecture automatisée de plaque d'immatriculation (LAPI), en tant qu'elle mobilise des prises de vue photographiques, ne peut pas entrer dans le cadre d'un relevé d'information destiné à caractériser une infraction pénale. Ce procédé peut en revanche s'appliquer par exemple au relevé d'information relative au contrôle du stationnement payant en voirie, cette thématique ayant été dépenalisée depuis 2018. Il doit également être justement proportionné et calibré pour respecter les exigences légales en matière de protection des données personnelles, exigences encadrées par le Règlement général de la protection des données.

En quoi constitue-t-il un outil de gestion efficace du stationnement dans le cadre de la loi actuelle ?

Le stationnement payant en voirie est un outil destiné à garantir un bon taux de rotation. Sa réussite repose nécessairement sur un contrôle efficace adapté à l'organisation des durées de stationnement autorisées selon les secteurs, capable également de s'adapter à la réalité des pratiques constatées sur le terrain. En ce sens, la LAPI constitue un outil de précontrôle puissant qui permet d'assister les agents de contrôle dans leur mission, la responsabilité du contrôle final restant entre leurs seules mains.

La CNIL (Commission nationale de l'informatique et des libertés) a rappelé en août 2020 qu'il est interdit de procéder à des contraventions uniquement par lecture automatique des plaques d'immatriculation, mettant en demeure quatre communes françaises, en raison de leur utilisation abusive de systèmes de lecture automatisée des plaques d'immatriculation. Selon vous, cette décision, destinée à protéger la vie privée des personnes, pourrait-elle évoluer à l'avenir ?

La vigilance de la CNIL est parfaitement compréhensible dans la mesure où l'arrivée des nouveaux outils de contrôle a pu inquiéter les citoyens sur le caractère automatique de l'émission des forfaits de post-stationnement qui ont remplacé, pour le stationnement payant, les amendes forfaitaires. Or la LAPI n'est qu'un outil de collecte d'informations mis à la disposition des agents assermentés dont le rôle est d'exploiter ces données afin de sta-

tuer sur la pertinence d'un FPS, comme le ferait un agent évoluant sur le terrain sans outil LAPI. Le contrôle du stationnement payant par LAPI demeure une tâche réalisée par des humains qui agissent en parfaite connaissance de cause. La Ville de Marseille a eu l'occasion de préciser les contours de son dispositif à la CNIL, en tenant compte de toutes ses recommandations. La LAPI n'est donc pas une fin en soi, et en tout état de cause, la présence d'agents demeure nécessaire sur le terrain.

Les collectivités sont-elles prêtes à utiliser de façon plus extensive la LAPI ? Quels garde-fous poser dans ce cadre avec quels apports essentiels pour l'organisation du stationnement ?

La recherche d'un meilleur service public du stationnement en voirie implique la modernisation des procédés pour garantir une stratégie de stationnement pertinente au bénéfice des usagers. Dans cet objectif, la technologie LAPI est à l'évidence un outil pertinent, sous réserve d'informer les usagers des contours de sa mise en œuvre, de garantir la sécurité des données et des procédures mobilisées, tout en conservant un dialogue possible avec les usagers dans la mesure où le protocole de recours instauré par la loi peut être perçu comme complexe, compte tenu de la diversité des acteurs engagés (commune, Antai¹, CCSP²...).

Véhicule de précontrôle LAPI à Marseille.



1. Agence nationale de traitement automatisé des infractions.

2. Commission du contentieux du stationnement payant.

La Rochelle optimise son offre de stationnement

La politique de stationnement de la Ville de La Rochelle gérée en régie s'articule autour de la piétonnisation de l'hypercentre et de la promotion de nouvelles pratiques de mobilité, prenant en compte les réalités géographiques et économiques du territoire.

ENTRETIEN AVEC OLIVIER PRENTOUT, ADJOINT AU MAIRE DE LA ROCHELLE CHARGÉ DE L'AMÉNAGEMENT ET LA GESTION DES ESPACES PUBLICS DES MOBILITÉS URBAINES, DU STATIONNEMENT ET DE LA VOIRIE



Olivier Prentout

Pouvez-vous nous présenter les grands axes de la stratégie de stationnement de La Rochelle ? Comment s'inscrit-elle dans la politique de déplacement de la Ville ?

La Rochelle gère sa politique de stationnement en régie et donc en totale autonomie à l'égard d'acteurs ou de partenaires privés, à la fois concernant le stationnement en voirie et les parkings barrières (enclos ou ouvrage). Nous travaillons actuellement à une piétonnisation de l'hypercentre ainsi qu'à l'augmentation de la part modale du vélo et des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM). Pour ce faire, il faut présenter une offre de stationnement cohérente et concertée pour les parkings-relais notamment, compétence gérée par la communauté d'agglomération de La Rochelle.

De quelle manière y associez-vous les habitants ?

Le stationnement est une composante de la mobilité, nous essayons de penser les enjeux sous un angle global. La Rochelle est un territoire composé d'une agglomération de moins de 200 000 habitants et d'une ville centre de moins de 80 000 habitants. Néanmoins, ce territoire en grande mutation est en cours de métropolisation. Certains habitants de longue date ont un rapport de village à leur centre historique et donc de facilité d'accès en voiture et cette population doit être accompagnée au sujet des change-

ments actuels, comme par exemple l'augmentation des déplacements pendulaires au sein d'une zone contrainte par son foncier et la géométrie des rues du centre historique. Certains commerçants ont encore un état d'esprit « No parking, no business ». Nous travaillons ainsi avec de nombreux acteurs, tels que les commerçants du centre-ville, les acteurs de la logistique urbaine, les comités de quartier ou la communauté d'agglomération afin de développer l'attractivité des parkings-relais, notamment au niveau de l'articulation de l'offre avec le bus.

Quels sont les défis futurs dans ce domaine, à La Rochelle ?

La Ville de La Rochelle compte actuellement près de 3 000 places de stationnement horodatées ainsi que plus de 2 500 en ouvrage. Au cours de ce mandat, étant donné les objectifs de neutralité carbone dans le cadre de l'appel à projet La Rochelle, territoire zéro carbone, à horizon 2040, et donc de piétonnisation, il faudra supprimer au moins 600 places sur voirie, à travers la transformation des usages, tout en prenant en compte divers paramètres. Ainsi, il a été acté par les instances de la santé de faire construire un nouvel hôpital dans les prochaines années, qui nécessitera une offre de stationnement, compte tenu des horaires décalés des professionnels, des distances parcourues et de la nature rurale du territoire

au-delà de la ville centre. Dans ce contexte, les élus réfléchissent à la création de solutions de stationnement (zone contrôlée étendue, création de silo...).

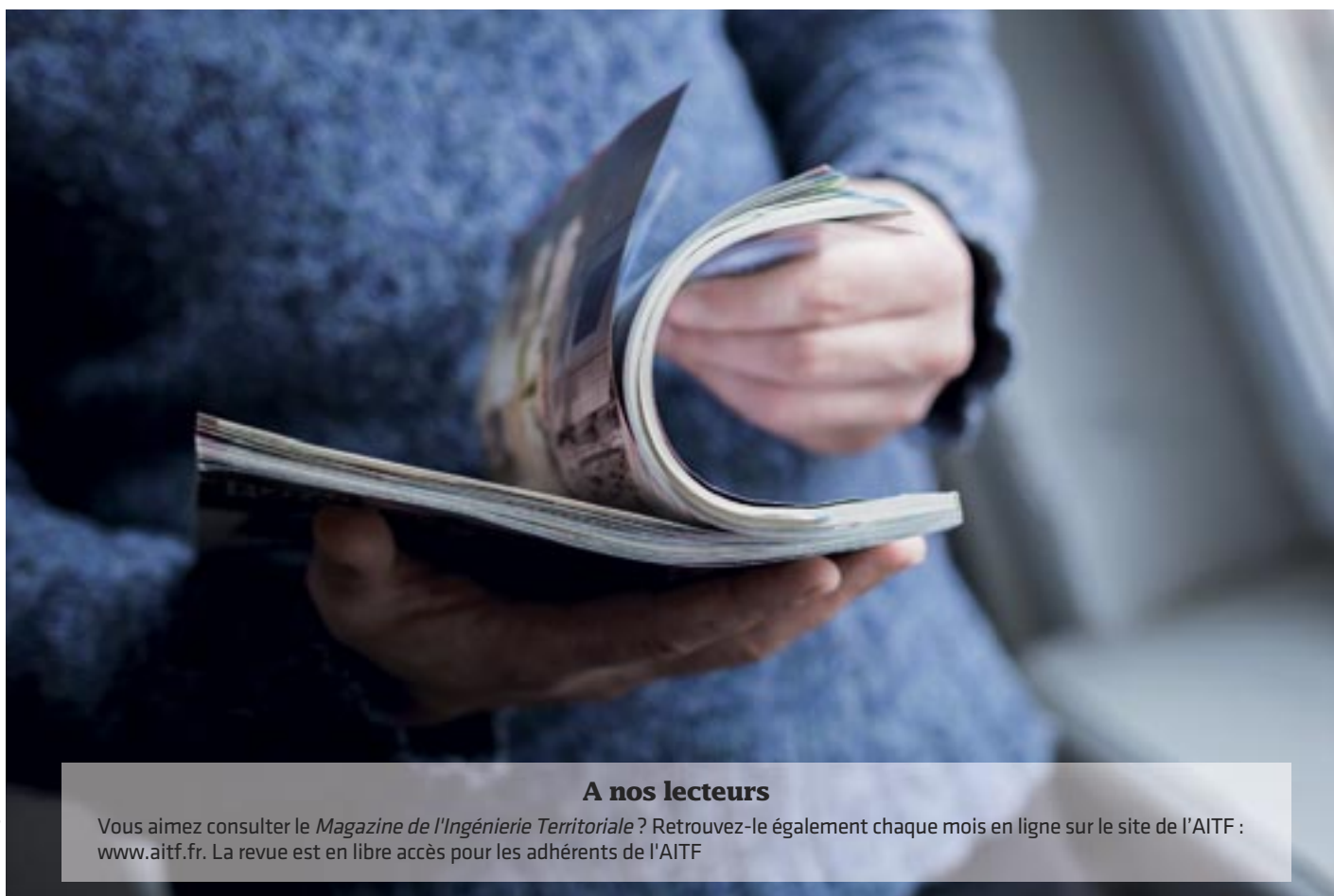
Nous sommes par ailleurs en train d'élaborer notre schéma directeur pour les infrastructures de recharge. Les thématiques du stationnement et de l'accès à l'énergie sont imbriquées et il convient donc de travailler à des tarifications adaptées qui prennent en compte le paiement de l'énergie, avec des enjeux de sécurité et de conformité au niveau des parkings en ouvrage : en effet, un incendie de véhicule électrique se gère différemment d'un incendie de véhicule thermique.

La ville de La Rochelle souhaite anticiper l'essor attendu d'ici 2025 des motorisations électriques.



© andrii

DESIGNA



A nos lecteurs

Vous aimez consulter le *Magazine de l'Ingénierie Territoriale* ? Retrouvez-le également chaque mois en ligne sur le site de l'AITF : www.aitf.fr. La revue est en libre accès pour les adhérents de l'AITF



Repenser le stationnement à Paris

La Ville de Paris a organisé entre octobre 2020 et février 2021 les États généraux du stationnement, autour de 3 axes : une consultation en ligne, des ateliers thématiques et une conférence citoyenne. Dès 2022, comme cela a été annoncé courant juin, motards et scooteristes devront, eux aussi, payer leur stationnement.

16 000 participants ont répondu à la consultation en ligne sur la plateforme idee.paris.fr. Ils étaient invités à se prononcer sur le stationnement, la libération de places pour d'autres usages ou à apporter une contribution libre, soumise au vote des internautes. 58,4 % se sont déclarés favorables à une réduction des places de stationnement en surface. Par ailleurs, des ateliers regroupant professionnels, associations et usagers ont été organisés de novembre 2020 à février 2021 autour de 5 thèmes : accessibilité, logistique urbaine, stationnement hors voirie, mobilités partagées et végétalisation de l'espace public.

La conférence citoyenne organisée les 8, 9, 15 et 16 janvier 2021 a réuni vingt trois citoyens volontaires vivant à Paris et en Ile-de-France autour de la question suivante : « *Dans la perspective d'une diminution des places de parking dans les rues de Paris, comment doit s'organiser le stationnement à Paris ?* ».

PRÉCONISATIONS

Ces États généraux ont permis de déterminer 6 axes forts. Le premier vise à revoir l'organisation de la li-

Diminuer le nombre de places de stationnement à Paris de (120 000 à 60 000) permettrait de végétaliser davantage la capitale, qui compte un faible taux d'espaces verts par habitant, comparée à d'autres capitales européennes. Mais un tel projet rencontrera-t-il une large adhésion ?

vraison urbaine et du stationnement professionnel grâce, entre autres, à une évolution de la stratégie d'implantation et du dimensionnement des aires de livraison, ainsi que par la mutualisation par des *hubs* logistiques, des zones de stockage et des sas de dépôt partagés.

Le deuxième axe vise à rendre les mobilités douces et partagées plus accessibles aux niveaux tarifaire et pratique. La diminution du nombre de places de stationnement en surface doit bénéficier en premier lieu au stationnement et à la circulation des mobilités douces.

Le troisième axe consiste à réorienter le stationnement résidentiel en sous-sol et sanctuariser la surface pour les autres modes (personnes handicapées, aires de livraison, stationnement professionnel, pistes cyclables, stationnement de vélos, véhicules propres et partagés). Cela impliquera une signalétique plus explicite et d'informer en temps réel sur la disponibilité et l'usage des places tout en renforçant les contrôles.

Autre suggestion : la création d'une application d'information digitalisée et centralisée permettrait la pré-réservation de places ou d'aires de

livraison, la facilitation des déplacements et du contrôle de la bonne utilisation des places de stationnement.

L'élaboration d'un véritable « code de la rue » parisienne est le cinquième axe de proposition. En effet, « *la densité urbaine et la cohabitation des nouvelles mobilités ainsi que des usages intenses au sein de l'espace public parisien créent un climat anxieux et accidentogène pour l'ensemble de ses usagers et usagers, notamment les plus vulnérables (seniors, enfants, PMR...)* ». Complémentaire au Code de la route, il comprendra le principe de prudence, le droit à la sécurité, l'inclusivité, etc.

Enfin, la dernière proposition vise à mettre en œuvre une végétalisation des rues parisiennes à l'échelle micro-locale.

Suite à cela ont déjà été décidés la fin de la gratuité du stationnement des deux roues motorisées et une rédefinition des tarifs de stationnement sur voirie.

Source : Ville de Paris



NOUS ECRIRE

A nos lecteurs

Chaque année, vous êtes nombreux à répondre aux entretiens proposés par la Rédaction du *Magazine de l'Ingénierie Territoriale*, ou à nous faire part des thèmes qui vous intéressent. En 2021 également, vos sujets, vos idées, vos témoignages, vos retours d'expérience pourront intéresser d'autres ingénieurs territoriaux, d'autres collectivités. Pensez à nous écrire ! Pour contacter la Rédaction : sophieschneider@yahoo.fr

© magele picture

L'un des plus grands fabricants au monde de systèmes de stationnement entièrement automatisés

DESIGNA gère aujourd'hui plus de 17 500 systèmes de gestion de stationnement installés qu'ils s'agissent parkings couverts individuels, de systèmes exploitant des milliers de places de stationnement en aéroport, ou encore de systèmes de réseau urbain intégrés. Il dispose d'un grand nombre de partenaires de distribution et de filiales dans plus de 50 pays.

ENTRETIEN AVEC ÉRIC TREHINE, DIRECTEUR COMMERCIAL FRANCE NORD DESIGNA



Éric Trehine

DESIGNA FRANCE SAS

9, chaussée Jules César
BP 20257 Osny
95523 Cergy Pontoise Cedex
Tél. : +33(0)1 30 75 11 11
france@designa.com



Quelles solutions proposez-vous ?

DESIGNA est en mesure de proposer une large gamme de solutions pour pouvoir répondre aux différents besoins de nos clients. Nous proposons des solutions avec des tickets magnétiques ou code barre mais aussi une solution sans ticket (ticketless).

Nos architectures matériels vont d'une solution simple pour l'exploitation d'un seul parking jusqu'à

des organisations complexes où l'exploitant gère plusieurs parkings simultanément sur un échelon local, régional ou national.

Nos solutions informatiques qui sont le cœur de nos systèmes vont du serveur physique pouvant gérer un ou plusieurs parcs à la virtualisation de nos solutions logicielles sur les infrastructures de nos clients et avec également la possibilité de proposer d'héberger toute la partie soft sur nos serveurs hébergés.

Grâce à notre société sœur Ilogs qui fait partie du groupe MTH auquel nous appartenons aussi, nous sommes en mesure de proposer des briques e-commerce supplémentaires comme la réservation, la gestion des abonnés, le paiement du ticket horaire sur son mobile, une Hypervision transversale à plusieurs fournisseurs ou encore la gestion de programme de fidélité.

L'inter mobilité devient un sujet de plus en plus présent et les solutions DESIGNA ouvertes vers des environnements tiers, permettent de communiquer et de travailler en interaction avec d'autres solutions de la mobilité ou du parcours client.

En France des partenariats sont noués avec des clients comme : l'Aéroport de Marseille ; l'Aéroport de Biarritz ; Metpark qui exploite les parkings de la ville de Bordeaux ; la Semepa qui exploite les parkings de la ville d'Aix En Provence ; la Saemes qui exploite les parkings de la ville de Paris ; La Mairie De Carcassonne ; la Mairie de Poitiers ; la Mairie de Mont De Marsan ; la Mairie de Montgenèvre ; la Mairie de Lorient ; la Mairie de La Roche sur Yon ; Indigo (exploitant) ; Effia (exploitant) ; Transdev (exploitant) ; Q-Park (exploitant) ; SAGS (exploitant) ; Interparking (exploitant) ; Unibail Rodamco Westfield (gestionnaire de centres commerciaux) ; Klepierre (gestionnaire de centres commerciaux) ; GL Event's (gestionnaire de parcs des expositions).



Ce panel très large de solution nous permet de répondre à un grand nombre d'exigences que nous rencontrons dans le monde entier avec nos clients et futurs clients.

Pourquoi choisir les systèmes de gestion du stationnement de DESIGNA et en quoi est-il le partenaire idéal pour un projet ?

Grâce à une culture acquise en enrichie depuis plus de 70 ans dans le monde entier, DESIGNA est devenu un des acteurs majeurs mondial dans les systèmes de gestion et péage pour les parkings. Ce sont ces larges compétences que DESIGNA met au service de ses clients afin de les accompagner dans leur projet et de leur proposer une solution qui, au-delà de sa fiabilité, va aussi répondre aux besoins des acteurs de l'exploitation de parkings. DESIGNA élabore, conçoit, fabrique, vend et entretien les solutions qu'elle propose à ses clients. Nous maîtrisons tout le processus ce qui est un véritable gage de sérieux dans notre approche car lorsqu'un client nous fait confiance en nous confiant son projet, c'est une relation qui

va durer une douzaine d'années en moyenne. Il est donc impératif de maîtriser la conception et la fabrication mais il est aussi crucial de mailler le territoire avec une organisation de service après-vente au plus proche de nos bassins d'activités afin d'avoir la réactivité attendue par nos clients. C'est toute cette batterie de compétences et cette organisation que DESIGNA propose à ses clients et qui en fait le partenaire idéal pour le court et long terme.

Aujourd'hui nos clients sont divers, il y a des Mairies, des Exploitants de parkings, des centres commerciaux, des hôpitaux, des cliniques, des ports de plaisance, des aéroports, des magasins de proximité.

Des installations dans le monde entier : Aéroports de New York et du New Jersey ; Aéroport de Sidney ; Aéroport de Francfort ; Aéroport de Dublin ; Groupe OPG (exploitant allemand) ; Europa Passage Shopping (Hambourg) ; Hôpital Bryn Mawr (Philadelphie) ; Northwest Hôpital & Medical Center (Seattle) ; Mall Of The Emirates (Dubai) ; Mid Valley Mega Mall (Malaisie) ; P-Hämmppi (Pirkanmaa) ; Ville De Grand Rapids (Michigan) ; Musée Des Sciences et de l'Industrie (Chicago).

Imaginer le parking du futur

Le parking en ouvrage s'oriente vers de nouveaux cahiers des charges : numérique, nouvelles motorisations, recharge pour véhicules électriques, bâtiment reconfigurable, etc. L'étude sur les parkings du futur réfléchit au devenir des parkings à long terme et à leur réversibilité.

ENTRETIEN AVEC OCTAVE PERRAULT, ARCHITECTE, CONSULTANT CHEZ DPA-X, DIRECTEUR DE L'ÉTUDE SUR LES PARKINGS FUTURS POUR INDIGO GROUP



© Rob Kulisek

Octave Perrault

Quelles étaient les ambitions de l'étude Parking du futur ?

Réalisée pour Indigo Group, elle définit de nouveaux principes architecturaux et urbains relatifs aux infrastructures de parking afin de répondre aux évolutions de la mobilité et de la logistique urbaine. Dès le début de nos conversations en 2019, il était clair qu'un changement profond était en train de s'opérer et que les problématiques allaient bien plus loin que le stationnement, ou la voiture électrique. En effet, les parkings sont potentiellement un objet urbain innovant en termes de logistique, d'énergie, voire d'immobilier. Notre travail a consisté à formaliser ce potentiel en un projet architectural centré notamment sur les valeurs de densité, de proximité et de réversibilité.

Quels scénarios avez-vous imaginés dans cette étude, en vertu de quelle conception de l'urbanisme et des modes de vie de demain ?

L'étude se centre sur les parkings

souterrains en soulignant d'abord qu'ils doivent être appréciés comme élément d'architecture, et non d'infrastructure, afin que leur potentiel soit complètement déployé. En effet, si, jusqu'à présent, leur histoire est inséparable de l'irruption de la voiture individuelle dans les centres-villes, ces espaces sont voués à devenir des infrastructures urbaines génériques et adaptables.

Les centres-villes ont besoin d'espaces dédiés à la gestion urbaine au sens large, que cela soit de la mobilité, de la logistique, de la distribution, du stockage, et même de la production légère de proximité. Ces activités ont besoin d'une présence en réseaux dans les hypercentres, mais ne peuvent pas non plus occuper, en surface, des espaces privilégiés. En quelque sorte, le parking du futur que nous envisageons est la plateforme physique qui permet aux plateformes digitales de fonctionner avec la fluidité, l'instantanéité et la flexibilité que demandent les usagers.

Quelles sont ses préconisations ?

Les principes architecturaux du parking du futur sont portés par cette capacité d'adaptation à différents usages, et comme de simples espaces souterrains.

Le premier étage de sous-sol devient une extension de la rue dont l'objectif est de libérer autant que possible l'espace de surface. L'accès y est facile pour les piétons et les véhicules, y compris pour les utilitaires. Les plafonds sont

confortables, les planchers solides, et des ouvertures apportent de la lumière et de l'air naturel. Cette rue inférieure est une zone de médiation avec les niveaux inférieurs où sont stockés véhicules, marchandises, données ou énergie. Ces étages infrastructurels sont plus denses et souvent inaccessibles au public, ce qui résout de nombreuses questions de sécurité. Le dernier sous-sol est une zone où les richesses du sous-sol métropolitain, telle que la chaleur et l'eau, peuvent être exploitées.

Quelles perspectives cette étude ouvre-t-elle aujourd'hui ?

La pandémie de covid 19 a accéléré la validation de certaines de nos conclusions, notamment avec l'explosion de la vente en ligne et la livraison à domicile d'objets, de produits frais et de restauration. Une série de parkings ont été transformés pour ce type d'activités, et de nombreux projets sont en cours d'étude en France et en Europe, pas seulement chez Indigo.

De notre côté, nous voulons maintenant construire des projets-pilotes pour prouver la faisabilité de cette vision et montrer que le potentiel de cette étude n'est pas seulement infrastructurel ou logistique, mais architectural, et donc, social. Avis aux intéressés.

Le rapport PDF « Carpark Futures » et sa vidéo sont accessibles librement en ligne sur www.dpa-x.com

Place Épaisse.
Extrait de la vidéo
Carpark Futures.

@Arquib/Indigo Group/Dominique Perrault/Architecte/ADAGP

Développer l'urbanisme circulaire

Face à l'étalement urbain, l'urbanisme circulaire consiste à intensifier les usages, transformer les bâtiments existants, densifier et recycler des espaces déjà urbanisés, dont les parkings en ouvrage.

ENTRETIEN AVEC SYLVAIN GRISOT, AUTEUR DE MANIFESTE POUR UN URBANISME CIRCULAIRE

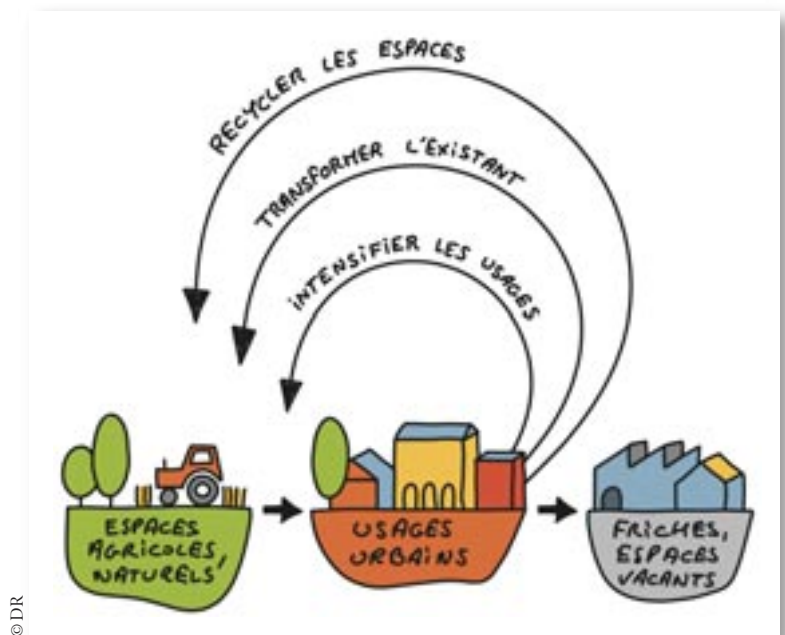


Sylvain Grisot

Qu'entendez-vous par le terme d'urbanisme circulaire ? Comment ce concept peut-il répondre à l'étalement urbain ?

L'urbanisme circulaire est une transposition des principes de l'économie circulaire à la fabrication de la ville. Aujourd'hui, on observe plutôt un urbanisme linéaire, c'est-à-dire un processus de fabrication qui consomme essentiellement du sol agricole et construit du neuf pour des usages trop courts, ce qui engendre des espaces vacants. L'urbanisme circulaire consiste quant à lui à inventer le plus d'usages possible à travers plusieurs boucles. Il s'agit tout d'abord d'intensifier les usages des lieux déjà créés afin d'éviter de construire, puis de transformer les bâtiments plutôt que de les déconstruire, et enfin de densifier et recycler des espaces urbains.

Cette notion, qui reprend des réalités déjà existantes, est utilisée dans des projets expérimentaux mais tout reste à faire pour que l'urbanisme circulaire devienne la norme de la construction de la ville. Elle répond à l'étalement urbain car elle évite la construction sur de nouveaux sols en périphérie. On peut évoquer, à propos de l'intensification des usages, l'exemple d'une école à Noirmoutier qui est transformée chaque été en huit logements touristiques. À propos de la transformation des bâtiments existants, on peut ajouter des étages sur le toit d'un immeuble, ce qui permet à la fois de créer des logements et d'augmenter la valeur de la copropriété afin par exemple de financer une rénovation thermique. S'agissant de la densification, on peut parler de principe de « *build in my backyard* » qui consiste à rajouter



© DR

des maisons au sein de quartiers pavillonnaires.

À l'aune de la notion d'urbanisme circulaire, comment analyser les enjeux liés au stationnement ?

Il convient de poser la question de la nature du besoin de stationnement (où, quand, combien de places, etc.). En multipliant les places gratuites, on incite à l'usage de la voiture. Par ailleurs, il faut rappeler que l'étalement urbain est directement lié à l'usage de la voiture. L'urbanisme circulaire apporte plus de proximité en ajoutant de nouveaux usages dans des lieux existants, ce qui permet de réduire les besoins de mobilité automobile et par conséquent de stationnement. De plus, les espaces de stationnement qui ne sont plus utilisés peuvent être reconvertis.

Comment cela affectera-t-il les parkings en ouvrage ?

Les parkings en ouvrage présentent plusieurs intérêts : ils permettent

de répondre aux besoins en stationnement des bâtiments alentour (logements, bureaux, etc.), ce qui optimise leur usage. En outre, ils peuvent être modulables ou réversibles en étant transformés ou démontés en fonction des périodes.

Quels conseils donneriez-vous aux collectivités territoriales ?

Il faudrait qu'elles portent un regard différent sur leur territoire, notamment en allant chercher de la place au sein du « foncier invisible », au-delà des friches. Il est aussi important de réfléchir sur les questions d'urbanisme circulaire et d'acquiescer des outils opérationnels tels que les établissements publics fonciers qui gèrent du recyclage urbain. Il est enfin crucial de garantir la cohérence des politiques publiques en termes de planification grâce au PLUi (plan local d'urbanisme intercommunal) afin d'observer le territoire à une échelle adéquate.

Acteur du stationnement urbain et routier

FARECO, filiale du Groupe FAYAT, propose des solutions innovantes pour le stationnement d'aujourd'hui et de demain tant urbain que routier. Déjà bien connue avec sa gamme de signalisation lumineuse tricolore, FARECO a diversifié son offre et propose depuis quelques années une variété d'équipements et des solutions logicielles pour la gestion du stationnement en voirie, de parkings relais et des parkings poids lourds.



PARCS RELAIS AVEC DÉTECTION DE COVOITURAGE À L'ENTRÉE

Les Parking Relais (P+R), parcs de stationnement situés à proximité d'une gare ou d'une station de RER ou de Bus, ont pour but d'encourager les automobilistes de voitures particulières à utiliser les transports publics, en leur permettant de garer leur voiture à côté de la gare (située en périphérie) pour se rendre en ville en transport en commun.

Pour inciter les automobilistes à faire du covoiturage, les parkings relais peuvent s'équiper de la solution COVOITUS®, un système breveté par FARECO en 2020, pour faire de la détection de covoiturage. COVOITUS® détermine le nombre de personnes à l'intérieur du véhicule lorsqu'il se présente à l'entrée

du parking. Ce système compte les occupants et floute leurs visages pour ne pas les identifier et être en conformité RGPD. Il permet de donner la priorité d'accès au parking aux véhicules en covoiturage, selon les disponibilités et plages horaires choisis par le gestionnaire. Une lecture de la plaque d'immatriculation des véhicules peut aussi être effectuée à l'entrée du parking, pour mieux en gérer le temps de stationnement

ainsi que pour autoriser l'accès de véhicules prioritaires (personnes à mobilité réduite, véhicule gestionnaire).

LA GESTION ET SUPERVISION DU STATIONNEMENT AVEC LE PC LYNX®

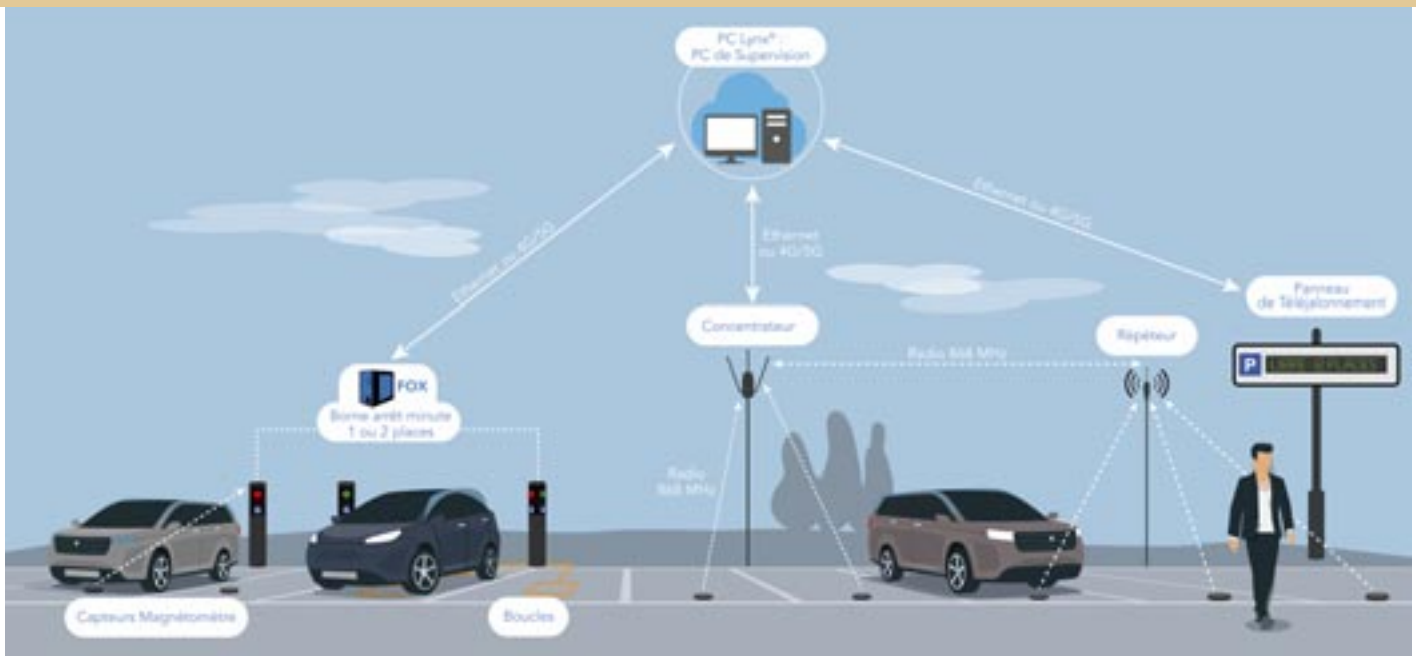
Le LYNX® est un PC full web qui propose un module dédié à la supervision du stationnement. Ce PC permet d'informer de l'état de



FARECO

141, Avenue Laurent Cély
92230 Gennevilliers





fonctionnement des équipements ainsi que de la disponibilité en temps réel du taux d'occupation de places de stationnement. Il reçoit l'information de places libres ou occupées envoyée par des capteurs à la place et affiche la disponibilité sur des panneaux de jalonnement. Les véhicules sont guidés vers les places libres, ce qui évite qu'ils saturent les rues à la recherche d'une place. Le trafic gagne en fluidité. Les gestionnaires disposent également d'un panel de statistiques pour mieux optimiser l'espace public (taux d'occupation, durée moyenne de stationnement, temps de dépassement).

Le PC LYNX® comprend une cartographie dynamique, qui apporte au gestionnaire une vue d'ensemble de ses parkings. A travers cet outil, il peut visualiser la disponibilité des places par pastilles de couleurs (libre, occupé, dépassé) et, en un clin d'œil, leur taux de remplissage. Ainsi, très facilement et en quelques clics, il peut accéder au paramétrage des panneaux de jalonnement et télécommander l'affichage.

Le PC supervise l'état de fonctionnement de tous les équipements de détection et de communication (magnétomètres, concentrateurs, répéteurs, caméras vidéo) ainsi que d'autres équipements tel que : barrière, borne arrêt minute, distributeur de tickets. Il permet également la configuration des zones contrôlées et le paramétrage

d'alarmes et des astreintes terrain. Le PC Lynx® est une source d'information précieuse pour le gestionnaire qui se traduit en efficacité de gestion et en une meilleure qualité du service de stationnement pour l'utilisateur.

DES BORNES ARRÊT MINUTE POUR GÉRER LE STATIONNEMENT DE COURTE DURÉE

Les Bornes Arrêt Minute offrent une solution à la gestion des places de stationnement à durée limitée qui favorise le commerce de proximité. Elles informent les usagers du type de place disponible (livraison, PMR, Libre) et affichent le temps de stationnement autorisé. Le véhicule en stationnement est détecté par un capteur intégré

dans le sol, ce qui déclenche le décompte du temps restant (vert) et d'un compte du temps dépassé (rouge) sur la borne placée à proximité de la place. Elles permettent également d'alerter la police municipale ou les ASVP d'un dépassement de temps et ainsi réguler le flux de véhicules stationnés sur les places de parking minute.

Autant de solutions et d'approches technologiques signées FARECO qui ont pour but d'aider les gestionnaires à optimiser la gestion quotidienne du stationnement et à leur fournir des statistiques pertinentes leur permettant une prise de décision éclairée sur leur parc de stationnement.





Une autre vision des systèmes d'information et du management

On doit au sociologue Michel Crozier (1922 – 2013) *L'Analyse stratégique des organisations*, qui ouvre de nouveaux champs de réflexion et d'intervention dans de nombreux domaines. Elle peut s'appliquer notamment au management des systèmes d'information.

QUELQUES ÉLÉMENTS THÉORIQUES

Une organisation est un ensemble de comportements, de stratégies d'acteurs. Pour la faire évoluer, il faut changer ce que font les gens, et non pas la structure, c'est-à-dire l'organigramme.

Pour réaliser ces changements de comportements, cela nécessite de comprendre pourquoi les gens font ce qu'ils font. Les deux clés de lecture de la SDO étant l'intelligence des acteurs d'une part, la notion de pouvoir d'autre part.

Un agent d'une organisation publique ou privée est dit intelligent, c'est-à-dire qu'il recherche systématiquement une solution cohérente avec le contexte dans lequel il évolue.

Cette notion d'intelligence constitue la clef de la réflexion sur une stratégie de changement : après avoir pris la peine de comprendre les éléments de contexte auxquels le comportement de l'acteur constitue une réponse intelligente, il deviendra possible de travailler sur ces éléments, de savoir ceux qu'il convient de modifier, et d'anticiper les adaptations que l'acteur intelligent trouvera à ces modifications.

L'acteur, pour s'adapter, recherche non pas la meilleure solution, mais la situation la moins mauvaise : c'est-à-dire dans le contexte dans lequel il se trouve, ici et maintenant, car il faut tenir compte de sa difficulté à se projeter dans un avenir incertain.

L'acteur est dit rationnel, mais d'une « rationalité limitée » par les éléments dont il a connaissance, dans un contexte où la rareté de l'information est de mise. Le choix ainsi effectué constituera la « stratégie de l'acteur ».

Mettre au jour les stratégies des acteurs et la façon dont elles s'articulent permet de reconstituer la réalité de l'organisation, définie comme un ensemble de stratégies rationnelles.

Comprendre la réalité de l'organisation, passe aussi par une analyse des relations de pouvoir de l'ensemble considéré, car sinon, le risque est grand de bouleverser l'équilibre ou la répartition des pouvoirs dans cet ensemble, déséquilibre qui constitue généralement l'un des principaux motifs de rejet des décisions prises (les fameuses résistances aux changements). Or, remettre en cause le pouvoir détenu par des acteurs se négocie : que lui donne-t-on en échange d'une perte de pouvoir ou d'autonomie ? avec quelles contreparties, quels avantages ?

Qui contrôle quoi au sein d'une organisation ? Est la question centrale : avoir du pouvoir, c'est lorsqu'un acteur contrôle quelque chose d'important soit pour un autre acteur, soit pour l'organisation dans son ensemble.

Par exemple, sur un projet de systèmes d'information, faire travailler des personnes de services différents ayant des objectifs divergents est plus facile si le chef de service détient un pouvoir (sur leur rémunération, leur évaluation par exemple).

Qu'est-ce que le pouvoir ? Une compétence ou une spécialité fonctionnelle difficilement remplaçable (expertise, savoir-faire) ; la maîtrise des relations avec l'environnement (réseau extérieur, appuis, connaissances...) ; la circulation des informations ; la maîtrise

des règles organisationnelles. En voici quelques définitions que le lecteur pourra approfondir en consultant les ouvrages de François Dupuy et notamment sa trilogie *Lost in management* aux Éditions Le Seuil, qui montre bien contrairement aux idées reçues que la bureaucratie n'est pas l'apanage des organisations publiques...

DE LA THÉORIE À UNE PRATIQUE

Un organigramme définit théoriquement les pouvoirs qui s'exercent au sein d'une organisation. La sociologie des organisations nous explique qu'il ne suffit pas de le modifier pour faire évoluer des comportements. Cela apparaît clairement lors de réorganisations qui tendent à regrouper différents services pour assurer une (vaine !) « cohésion », tantôt à centraliser, tantôt à décentraliser certaines fonctions pour responsabiliser... selon le discours managérial bien connu... ! Les concepts qu'elle propose sont très utiles pour décoder différentes situations. Voici quelques exemples.

1^{er} exemple : nombreuses sont les entreprises qui, en perdant des commerciaux, perdent la connaissance de leurs clients. Les commerciaux exercent une forme de pouvoir à travers leur carnet d'adresses... Le système de gestion des relations clients (GRC) permet de limiter de tels risques : chaque commercial doit l'utiliser. Aujourd'hui, de nombreuses collectivités adoptent aussi un tel outil, mais quelles sont leurs motivations dans ce cadre ? Est-ce pour conserver la maîtrise de la connaissance de leurs administrés ?

2^e exemple : certains agents maîtrisent un process important, par exemple l'élaboration des bulletins de paie qui peut être placée sous la maîtrise principale d'un agent qui recourt aux feuilles de tableur, jongle avec le SI métier... S'il ne travaille pas en mode coopératif (ce mot est important, nous y reviendrons), il est le seul à détenir l'expertise, soit une source de fragilité potentielle pour l'organisation. Cet agent ne sera pas favorable à l'arrivée d'un SI RH souhaitant automatiser ses tâches...

3^e exemple : les échecs sont fréquents, s'agissant de la mise en place d'un système de reporting, tableaux de bord professionnels, au sein des collectivités : cette difficulté chronique résulte pour partie de la rétention d'informations par certains acteurs.

4^e exemple : nous renvoyons le lecteur sur les nombreux rapports (Cour des comptes, Assemblée nationale, Sénat) concernant la refonte des SI de l'État projets Accord, Copernic, ONP, Chorus, Louvois... : ces lectures donnent l'impression de véritables luttes de pouvoirs sous couvert de projets de systèmes d'information.

VERS UNE NOUVELLE CONDUITE DU CHANGEMENT

La SDO¹ permet d'analyser une situation selon de nouveaux filtres : un nouveau SI impacte des outils, une organisation, des habitudes, des processus et des pouvoirs. Face aux résistances au changement qui émergeront, il conviendra d'analyser la situation (à l'aide de la grille d'analyse stratégique) pour comprendre les ressources que détiennent «les résistants» qui créent une zone d'incertitude, afin de mieux négocier avec eux. Une approche de type «projet latéral» pourra être utile : on interrogera un acteur sur les conditions à remplir pour qu'il accepte le projet (cf *La stratégie du projet latéral* de B. César et Olivier d'Herbemont, Éditions Dunod). La SDO pourra être complétée avec la socio-dynamique en mettant en place une stratégie des alliés (cf *La Socio-dynamique* ou *L'Élan socio-dynamique* de Jean-Christian Fauvel, Les Éditions d'Organisation).

POUR UNE NOUVELLE FORME DE MANAGEMENT

La SDO s'intéresse souvent aux managers de proximité, directeurs, chefs de service, responsables de pôles ou de cellules (que

l'on a redécouverts dans le contexte de la pandémie) : ont-ils réellement le pouvoir lié à leur responsabilité ? Un exemple parmi d'autres, la responsabilisation des managers aux aspects RH : qui décide de telle ou telle promotion ? De l'attribution d'une prime pour récompenser un agent qui s'est particulièrement investi ? De renforcer une équipe ou de supprimer un poste ? Lui accorder une demi-journée RTT, hors règlement interne, est souvent la seule variable d'ajustement dont il dispose.

LE MONDE MERVEILLEUX DES CHARTES ET DES PROCÉDURES

La SDO permet de décoder la montée en puissance des chartes. Quelle collectivité n'en a pas une, pour des sujets aussi variés que le temps de travail, le développement durable, la formation, l'informatique... Il est devenu coutume de dire «un problème»? une charte !», de nombreuses chartes très peu lues...

LA MULTIPLICATION DES PROCÉDURES

Réserver un véhicule, demander une formation, arrêter ou relancer les serveurs de la salle informatique... les procédures croissent de façon exponentielle. Les concevoir et les formaliser est chronophage. Sont-elles ensuite testées, régulièrement mises à jour ? En matière de SI par exemple, il faut les redéfinir au moins tous les trois ans. Selon la SDO, toutes ces procédures ne servent qu'à permettre à chacun de rester dans son silo, dans sa fonction/mission et limiter la coopération directe (à ne pas confondre avec la collaboration qui passe par le chef) entre collègues, coopération vécue comme un vrai problème, car il faut se confronter à l'autre : «Tu ne sais pas faire, regarde la procédure». La procédure permet aussi de déresponsabiliser : «j'ai appliqué la procédure, donc je ne suis pas responsable en cas de panne.» Toute cette «organisation» est le fruit de décennies de taylorisme. En dépit de la multiplication des outils informatiques et des incantations managériales à travailler de façon collaborative, une majorité d'agents souhaite être autonome, ne dépendre de personne. Ainsi, certains services conservent un pôle secrétariat (malgré l'évolution des outils bureautiques, l'avènement des modèles de documents...), un pôle administratif et comptable, un gestionnaire de marchés publics, parfois un technicien informatique...

pour diminuer leur dépendance vis-à-vis des fonctions supports, sous le prétexte que ces services métiers sont «spécifiques».

La SDO propose ainsi un nouveau filtre pour analyser une organisation. Ses détracteurs la jugent insuffisamment «scientifique», alors que son corpus théorique découle de très nombreuses observations sur le terrain au sein d'organisations privées ou publiques. Elle pointe du doigt le management (faut-il d'ailleurs encore parler de management?), avec une gestion de l'urgence permanente, qui invente de nouvelles modes (être agile), incite à faire toujours plus avec toujours moins... Plutôt que de comprendre ce que vivent les agents, la tendance est souvent de recycler des recettes utilisées ailleurs (mais par essence dans un autre contexte !); de mobiliser des connaissances ordinaires (c'est normal que les gens ralentissent...) sans réflexion approfondie, en recourant au simple copier/coller; la multiplication de tableaux de bord à remplir, des procédures, des chartes, autant de pratiques classiques des décideurs pour se donner l'impression de maîtriser la situation, masquent l'indigence de la réflexion (le sociologue François Dupuy parle même de paresse managériale). Dans ce contexte, il est crucial de questionner le rôle des systèmes d'information. La SDO peut aider à décrypter la réalité d'une organisation, les comportements des agents, les jeux de pouvoir, pour apporter les réponses contextualisées et pertinentes nécessaires à la conduite du changement.



Philippe Gille, directeur délégué à la transition numérique Département du Territoire de Belfort Membre de l'AITF et du groupe de travail Systèmes d'Informations Numériques (GT SIN)
philippe.gille@territoiredebelfort.fr

1. Sociologie des organisations.

D'une volonté de planification vertueuse à une gouvernance source d'interactivités

Depuis la loi Solidarité et Renouvellement urbain (SRU) de décembre 2000, le document d'urbanisme le plus connu des Français est le plan local d'urbanisme (PLU). Le schéma de cohérence territoriale s'impose en amont comme un document stratégique incontournable aux acteurs chargés de l'urbanisme. L'élaboration et la gestion de ces deux documents donnent lieu à des procédures où apparaissent souvent des divergences entre élus. Or, les orientations stratégiques d'un SCOT qui devront être prises en compte dans un PLU à l'échelle d'un territoire communal, intercommunal ou métropolitain ne peuvent se définir que dans un consensus général.



© darklightsky

PLANIFICATION URBAINE ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le POS fixait des règles plutôt rigides pour gérer l'instruction des permis de construire. Elles déterminaient des volumes de construction, des emprises de voirie. Le POS (plan d'occupation des sols) permettait plutôt la mise en œuvre d'un urbanisme de zonage concrétisant l'urbanisme fonctionnaliste. Ainsi, une construction ne pouvait s'implanter que dans un cadre strict dont il était difficile de s'écarter. La loi Solidarité et Renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a défini un nouveau paradigme de l'urbanisme qui évolue sous les contraintes climatiques et environnementales.

LE PLUi, GRANDEUR ET SERVITUDES

Le PLU est devenu l'expression même du projet urbain d'une collectivité. Ce changement va donc bien au-delà du simple symbole : le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) doit exprimer clairement un projet politique des élus dans l'acte de planification pour les dix ans à venir. Désormais c'est le projet qui fait la règle tout en prenant en compte la mixité sociale des usages et des fonctions. La loi SRU a aussi fait disparaître l'urbanisme dérogatoire du plan d'aménagement de zone (PAZ) à l'intérieur des zones d'aménagement concerté dans lesquelles s'applique

désormais le PLU. La priorité c'est de reconstruire la ville sur la ville par la densification des tissus urbains existants ou des nouveaux quartiers de ville créés pour lutter contre l'étalement urbain. La mixité sociale est aussi au cœur des préoccupations puisqu'un minimum de 25 % de logement social est imposé à l'intérieur de chaque commune. La dimension intercommunale du PLUi peut apporter une vision plus continue des territoires traités. Ainsi nous passons d'une densité normative à une densification intelligente, qui intègre la mobilité, le logement social, les trames vertes et bleues, la prise en compte des spécificités des quartiers et qui induit une véritable « intensité urbaine¹ ».

LE SCOT, GARANT DE LA COHÉRENCE DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

À l'échelle d'un territoire plus large, d'un bassin de vie, le schéma de cohérence territoriale (SCOT) constitue la pièce maîtresse pour coordonner les politiques publiques et les orientations voulues sur un bassin de vie. Il est devenu intégrateur des politiques publiques d'aménagement des collectivités et de l'État sur un territoire beaucoup plus vaste que celui d'un PLU ou d'un PLUi auquel il s'impose. Le projet d'aménagement stratégique fixe des orientations et des objectifs d'aménagement sur vingt ans.

Le document d'orientation et d'objectifs s'articule désormais autour de trois grands thèmes que sont :

- Le développement économique,
- Le logement, l'habitat, les grands équipements, les mobilités/déplacements,
- La transition écologique et énergétique, la biodiversité, les risques naturels et technologiques.

Le SCOT vaut plan climat air énergie territorial si les collectivités délèguent cette compétence au SCOT afin de mettre en cohérence les actions nécessaires pour contrecarrer le réchauffement climatique sur un périmètre beaucoup plus large que celui d'une commune, de manière à amplifier l'efficacité des mesures à prendre.

Par la dimension intégratrice des politiques publiques et orientations du SCOT (DTADD SRADETT) l'élaboration ou la révision d'un PLUi sont facilitées globalement « l'élaboration d'un PLU s'en trouve simplifiée puisqu'il devra uniquement examiner sa compatibilité avec le SCOT et non plus avec tous les autres documents et de ce fait, sa compatibilité sera à examiner uniquement avec le SCOT et non plus avec tous les autres documents² ». L'interaction entre SCOT et PLU se trouve donc considérablement renforcée, même si ces documents font l'objet de procédures spécifiques.

LE PROJET PAR LA PLANIFICATION

Le SCOT et le PLU ont subi de profondes modifications pour assurer pleinement leurs rôles de documents prescripteurs pour l'aménagement durable des territoires sur des échelles de territoire différentes. Depuis 2016, l'orientation d'aménagement et de programmation est consacrée comme dispositif permettant la traduction d'un projet de territoire. Ce type de documents existe depuis longtemps dans des pays voisins, comme l'Allemagne et la Confédération helvétique, mais les OAP françaises ont apporté une plus grande diversité d'approche.

Il existe plusieurs types d'OAP :

- Les OAP sectorielles
- Les OAP patrimoniales
- Les OAP d'aménagement
- Les OAP valant règlement.

L'OAP de secteur d'aménagement (ou sans règlement) définit des orientations applicables à un secteur sans tenir compte forcément des dispositions du règlement sous réserve de disposer d'un « schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques

d'organisation spatiale du secteur ». Il en résulte une grande liberté dans la réflexion du projet à mettre en œuvre. Il doit cependant être compatible avec les orientations du PADD du PLU/PLUi. Densification, mixité sociale, diversité des fonctions, lutte contre l'étalement urbain, lutte contre l'artificialisation des sols sont les principales thématiques qui sont montées progressivement en puissance au cours de ces vingt dernières années tout en protégeant la biodiversité et en luttant contre le réchauffement climatique. Comme le dit Laurent Théry, Grand prix de l'urbanisme 2010 : « *Des projets souples et évolutifs doivent bien sûr être respectueux des règles et procédures en vigueur mais dans une logique où celles-ci servent les conditions d'un projet débattu, validé et non comme un cadre rigide où les procédures tendraient à corseter la matière même du projet. (...) Il ne s'agit pas d'un plaidoyer contre la règle mais du souhait d'approfondir, de diffuser la culture du projet urbain comme une capacité à concevoir des règles souples et révisables, des normes nécessaires mais appuyées sur des méthodes et des démarches.* »

LA GOUVERNANCE TERRITORIALE :

Le SCOT est élaboré soit par des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), soit des pôles d'équilibre territorial et rural (PETR), soit des syndicats mixtes... Les PLU, eux, le sont soit par des communes, soit par des EPCI dont la compétence urbanisme est obligatoire, soit par des EPCI pour lesquels les communes ont accepté de la leur transférer. Pour les SCOT, les discussions entre collectivités sont souvent, au-delà des clivages politiques, consensuelles sur des orientations de portée générale sur les grandes thématiques à mettre en œuvre. Pour les PLU intercommunaux la relation entre collectivités et élus est beaucoup plus complexe. La ville-centre prend souvent en charge la procédure en utilisant son influence. Elle impose souvent ses vues aux autres communes. Un centralisme à l'échelle locale apparaît alors clairement et peut déséquilibrer le développement harmonieux du territoire de l'intercommunalité. L'intercommunalité fixe des objectifs dont la réalisation peut s'avérer difficilement atteignable pour la commune. Si par exemple les objectifs d'un plan local de l'habitat (PLH) sont trop ambitieux, cela amènera la collectivité à devoir construire des équipements publics pour répondre aux besoins de la population et donc grever son budget. Reste que, faire

partie d'une intercommunalité permet de disposer d'une ingénierie, d'une expertise et d'un savoir-faire. C'est aussi une mutualisation des moyens humains, et donc une optimisation des coûts d'études souvent élevés, d'autant plus que les dotations de l'État pour conduire ces procédures s'amenuisent comme peau de chagrin. Il apparaît donc nécessaire que l'élaboration d'un PLUi et celle d'un SCOT puissent être concomitantes afin de mieux s'alimenter, entre échelles ascendantes et descendantes : cela permet de bénéficier de l'expérience du terrain, de rectifier d'éventuelles inadéquations techniques et de s'inscrire ainsi dans une réelle interactivité pour mettre en cohérence les politiques publiques en termes d'aménagement dont les collectivités ont la charge.



Par Bernard Lensel, Éric Raimondeau et Ismaël Sylla, membres de l'AITF et d'Urbanistes des Territoires

1. Intensités urbaines, Revue *URBIA* N°9, décembre 2009, Lausanne, Réflexion menée par le Pr Antonio da Cunha.

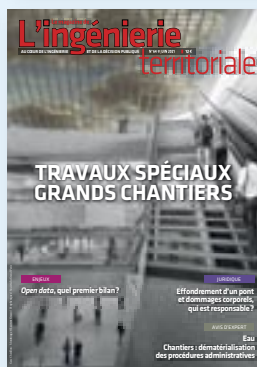
2. Extrait du rapport au président de la République, relatif à l'ordonnance n°202-745 du 17 juin 2020.

OFFRE D'ABONNEMENT

Le Magazine de l'Ingénierie Territoriale



1 an d'abonnement
(10 numéros)



BULLETIN D'ABONNEMENT

À retourner à **OPAS** - 41 avenue Gambetta - 94700 MAISONS ALFORT
S.A. au capital de 1 645 632 euros - RCS Paris B 333 953 123 - TVA Intra-communautaire : FR 22 333 953 123
Tél. : 01 49 29 11 00- Fax : 01 49 29 11 46

OUI, je souhaite m'abonner au Magazine de l'Ingénierie Territoriale pour un an

- Abonnement personnel (Ingénieur) : **65 € TTC/an** (10 numéros)
- Collectivités de moins de 5 000 habitants : **98 € TTC/an**
- Collectivités de plus de 5 000 habitants : **120 € TTC/an**
- Autres : **130 € TTC/an**

Participation aux frais d'expédition en sus pour les DOM-TOM et l'étranger : **27 € TTC/an**

Date, signature & Cachet

Adresse de Livraison

Nom : _____ Prénom : _____
Collectivité : _____
Adresse 1 : _____
Adresse 2 : _____
Code postal : [] [] [] [] [] Ville : _____

Adresse de Facturation

Collectivité / Organisme : _____
Adresse : _____
Code postal : [] [] [] [] [] Ville : _____
Contact : _____ Tél. : _____
E-mail : _____

Règlement par chèque bancaire à la commande ou mandat administratif après réception de la facture, à l'ordre d'OPAS

BANQUE : Caisse d'Épargne Ile-de-France

R.L.B. identifiant de compte national :

Code Banque **1 7 5 1 5** Code Agence **9 0 0 0 0** N° de compte **0 8 0 0 2 9 7 0 3 4 7** Clé RIB **1 9**

IBAN International Bank Account Number :

Bank Identification Code (BIC) : **CEPAFRPP751**

F R 7 6 1 7 5 1 5 9 0 0 0 0 0 8 0 0 2 9 7 0 3 4 7 1 9

GAGNEPARK

DES SOLUTIONS ÉCORESPONSABLES DÉDIÉES AU STATIONNEMENT

Votre interlocuteur unique multi-solutions

Parking aérien
Parking modulaire
Ombrières photovoltaïques

Un service clé en main

Conception / Ingénierie / Construction

Pour répondre à vos besoins

Aménagement des espaces publics
Mobilité urbaine
Lois EC, LOM, ELAN

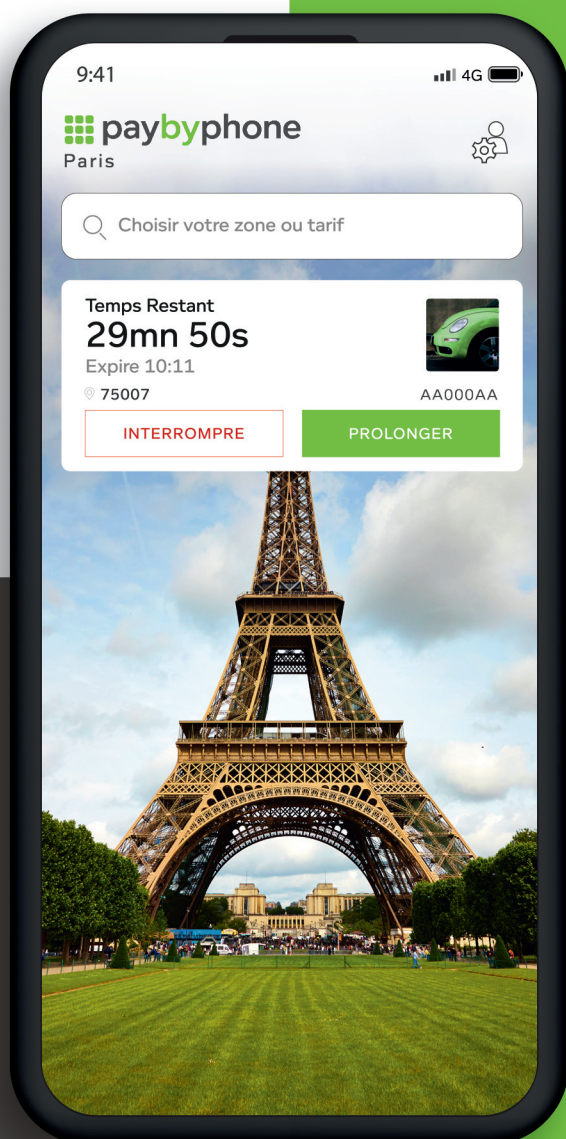
Retrouvez-nous sur

www.gagnepark.com



GAGNEPARK, 14 Avenue Tony Garnier 69007 Lyon - 04.72.72.47.24 - parking@gagnepark.com

Suivez-nous 



Le stationnement plus facile !

PayByPhone, spécialiste du stationnement depuis 2009, vous accompagne dans vos projets de **gestion, dématérialisation et paiement du stationnement et des FPS.**

- Facilitez la vie des automobilistes
- Développez vos recettes
- Limitez les contacts inutiles
- Accélérez la digitalisation de votre ville

 **200**
villes en France



91%
de satisfaction

 **>2,5M**
d'utilisateurs



>550K
places en voirie

Et si vous optiez pour le n°1 en France ?