

TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 1^{ère} CLASSE

Examen professionnel d'avancement de grade

SESSION 2015

ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS

ÉPREUVE ÉCRITE :

Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni votre numéro de convocation, ni signature ou paraphe.
- ♦ Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) **autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier** ne doit apparaître dans votre copie.
- ♦ Seul l'usage d'un stylo à encre soit noire, soit bleue est autorisé (bille non effaçable, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou pour souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 23 pages

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.

S'il est incomplet, en avertir un surveillant.

Vous êtes technicien principal territorial de 1^e classe au sein des services techniques de la ville de Techniville (50 000 habitants).

Devant les difficultés croissantes d'accès au centre-ville et pour répondre aux besoins des riverains et des commerçants, il est question d'instaurer le stationnement payant.

Dans ce cadre et dans un premier temps, le Directeur général des services techniques vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur la problématique du stationnement de surface en centre-ville.

10 points

Dans un deuxième temps, il vous demande d'établir un ensemble de propositions opérationnelles visant à la mise en place d'un nouveau plan de stationnement intégrant une gestion par horodateur.

10 points

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

Liste des documents :

- Document 1 :** « Plan de stationnement : communiquer sur une mesure impopulaire » – Bruno Cohen-Bacrie – Les fiches pratiques politique & communication – n° 105 – *territorial.fr* – Janvier 2009 – 2 pages
- Document 2 :** « Stationnement : nouveaux pouvoirs de police du maire » – Cécile Hartmann – Fiches pratiques de la police territoriale – n° 129 – *territorial.fr* – Février 2011 – 2 pages
- Document 3 :** « Le plan communal de stationnement » – Philippe Liberatore – Fiches pratiques de la police territoriale – n° 140 – *territorial.fr* – Mars 2012 – 2 pages
- Document 4 :** « Paris teste à l'automne le paiement du stationnement par mobile » – Lucile De Marliave – *La Tribune* – 25 juillet 2014 – 2 pages
- Document 5 :** « Comment mettre en place un observatoire du stationnement » – Thierry Delobel – *Ville, rail & transports* – Novembre 2014 – 4 pages
- Document 6 :** « Le stationnement dans l'agglomération lyonnaise » – Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise – *Observatoire partenarial Déplacements – Transports et mobilité, n° 8* – Mai 2012 – 2 pages
- Document 7 :** « Arrêt et stationnement, les règles d'arrêt et de stationnement » – Béatrice Lestac – *www.code-route.com* – Octobre 2014 – 4 pages
- Document 8 :** « Stationnement en ville : ce qui vous attend » – Lucile Akrich – *Journal le démocrate vernonnais* – 28 août 2014 – 2 pages
- Document 9 :** « La décentralisation du stationnement payant sur voirie » (extraits) – *Groupe des Autorités Responsables de Transport (GART)* – Juin 2014 – 1 page

Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Plan de stationnement : communiquer sur une mesure impopulaire

Confrontées à des mesures « impopulaires », les démarches de communication spécifiques doivent apprendre à désamorcer les oppositions, à anticiper les réactions négatives, à s'adresser à toutes les populations concernées. La communication sur un nouveau plan de stationnement local s'inscrit dans cette perspective souvent complexe.

L'histoire raconte la démarche d'un député, sûr de son fait, qui présentait en 1997 le nouveau plan de stationnement de la commune dont il était maire. Convaincu de l'impopularité qui en résulterait, il avait tenu à s'adresser à ses administrés à bonne distance des échéances électorales, le temps pour eux de digérer l'information. L'après-midi même, le président de la République d'alors annonçait la dissolution surprise de l'Assemblée nationale. Quelques semaines plus tard, le député était balayé. Au-delà de l'aspect anecdotique (pour les autres), c'est l'illustration de la difficulté de s'adresser à ses concitoyens pour leur annoncer des mesures rarement populaires : fin du stationnement gratuit, nouveaux tarifs, limitation de la durée... Ajoutons à cela que le message à destination du commerçant ne sera pas le même que pour l'automobiliste, ou le parent d'élève¹. Il faudra donc veiller à un accompagnement intelligent en termes de communication.

N trop, ni trop peu...

Dans ces démarches de communication, deux écueils menacent : la sur-communication, qui donne une visibilité excessive à une mesure de « bonne gestion » et s'avère contre-

productive (brouillage du message), l'absence de démarche de communication ou sa faiblesse qui sous-estime l'impact de ce type de mesure. Or, à l'heure où l'on parle beaucoup de communication de proximité, il est important que le citoyen se sente accompagné dans la mise en place d'une disposition qui touche à sa vie quotidienne. Il faudra donc concevoir un plan de communication proportionné à l'objectif, qui balise les différents registres et usagers, sans tomber dans l'éparpillement.

Décrire les avantages de la démarche

Apprenez à positiver le message principal. Plutôt que de donner l'impression d'accompagner « mollement » un message à tonalité négative, il vous faudra valoriser la philosophie de la démarche dans ses dimensions les plus favorables pour les usagers. Cela sous-entend de présenter la démarche comme un tout, d'où découlent un certain nombre d'avantages pour les automobilistes.

Exemple en cinq points :

- le stationnement de courte durée est valorisé : gratuit ou peu cher, il permet de limiter les stationnements prolongés (les voitures ventouses) ;
- cette démarche favorise l'accès aux commerces et aux services de proximité ;
- réhabilitation et sécurisation des parkings couverts (surveillance vidéo) ;
- mise en place d'une signalétique directionnelle et informationnelle aux entrées de ville et tout au long du parcours d'accès aux parkings ;
- création d'une carte ville qui simplifie la vie des usagers (plus besoin de monnaie par exemple, gratuité de certaines périodes...).

Jouez la carte du civisme

Nous sommes à une époque où la notion de civisme prend tout son sens dans une politique de communication. Savoir-vivre, « vivre ensemble », développement dura-

ble... devront être valorisés pour présenter les différentes mesures. Quel est le bénéfice attendu pour l'utilisateur? Quel est en matière de cadre de vie l'avantage escompté de cette mesure?

Il sera essentiel de rechercher le « plus petit dénominateur » commun pour essayer de proposer un message fédérateur. Dans le même temps, il faudra veiller à la qualité des messages ciblés comme ceux adressés aux commerçants pour lesquels un dispositif d'accompagnement spécifique sera prévu. À Arras, dans une artère commerçante totalement réaménagée en 2005, le maire avait, par exemple, fait du porte-à-porte pour inviter les professionnels à la réunion de concertation, s'assurant ainsi que personne ne serait fondé à critiquer l'opacité du projet. Une mesure symboliquement importante vis-à-vis d'une catégorie qu'il est important de ne jamais négliger en termes de médiation et de communication.

Proposez des mesures « communicantes »

Quatre exemples récents de mesures « intéressantes » en termes de communication. Depuis peu, certains Parisiens sont autorisés à se garer les soirs et week-ends sur les places de livraison de la capitale. Une expérimentation d'environ six mois est tentée dans deux arrondissements pour éviter aux conducteurs parisiens de perdre un temps fou à chercher une place quand ils rentrent du travail. Le ministre des Transports a autorisé la ville de Bordeaux à expérimenter le tourne-à-droite au feu rouge pour les cyclistes sur certains carrefours. Après Strasbourg, la commune de Gironde tente ainsi cette expérience. Objectifs poursuivis favoriser la pratique du vélo en ville, mais également inciter les cyclistes à respecter les autres règles du Code de la route.

La municipalité de Vitrolles (Bouches-du-Rhône) met en place une navette circulant chaque dimanche après-midi pour permettre aux habitants des quartiers sud de se rendre en toute facilité aux séances de cinéma. Cette initiative vise à favoriser la culture de proximité et limite le stationnement en centre-ville.

La ville de Tinchebray (Orne) s'est dotée d'appareils inédits pour limiter l'occupation des places au centre-ville. Les horodateurs sont des tubes en inox haut de 1,20 m. L'acte offre quinze minutes de stationnement gratuit. La partie haute du cylindre gris se surélève d'un coup de 20 cm... et met un quart d'heure à redescendre, symbolisant la fuite du temps un peu à la façon d'un sablier. La fabrication de cette borne est, de plus, 100 % locale.

Avec ces quatre récentes mesures (parmi d'autres), le stationnement ou la circulation ne sont pas nécessairement synonymes de mesures impopulaires. Ces mesures permettent de trouver des axes de communication intéressants, y compris dans leur dimension expérimentale. La notion d'expérimentation témoigne de la volonté des élus de tirer le bilan avec les habitants ou usagers des dispositifs qu'ils proposent. C'est un aspect qu'il faut savoir valoriser!

Formalisez un « mini » plan de communication

Autant les plans de communication globaux s'avèrent parfois difficiles à mettre en œuvre, autant les plans de communication

thématiques (stationnement, circulation) sont nécessaires. Ainsi, dans le cadre d'une nouvelle politique de stationnement, on rassemblera les éléments suivants:

- rappel de la philosophie générale du nouveau dispositif de stationnement ;
- description des différentes mesures concrètes (exemple: création de X nouveaux horodateurs) ;
- éléments liés au contexte local et susceptibles d'influer sur le bon déroulement du dispositif (élections, assemblée des commerçants, fêtes...);
- liste des différents publics concernés par les mesures (cibles), des services chargés de la mise en œuvre de celles-ci (police municipale...);
- réactions possibles des différentes catégories concernées (prévoir un rapport bénéfices/inconvénients) ;
- descriptif sommaire des objectifs du plan de communication (ex: faire connaître largement les différentes mesures, insister sur les atouts de ce nouveau dispositif...);
- liste des différents produits de communication, avec leur coût, leur forme, le moment de leur parution, les cibles visées (ne pas oublier internet!);
- descriptif sommaire des mesures spécifiques comme l'accompagnement des commerçants (réunions en leur direction...);
- date de l'évaluation des mesures et de leur efficacité.

Un fois formalisé, ce plan sera présenté et discuté avec les élus. Il devra nécessairement s'inscrire dans la durée (de trois mois à un an), le temps que les nouvelles mesures soient véritablement rentrées dans les mœurs. Il devra, à intervalle régulier, être révisé et mis à jour.

Bruno Cohen-Bacrie,

directeur de la communication,
ville d'Échirolles

1. Qui sont parfois les trois, dans une même journée.

L'exemple venu de Belgique

Quand la ville de Namur (Belgique) a adopté son nouveau plan de stationnement, elle s'est appuyée sur une politique de communication éprouvée. D'abord, avec la création d'un site internet mobilité. Celui-ci présentait tous les modes de transport proposés et utilisés localement. Que l'on soit automobiliste, piéton, personne à mobilité réduite, usager des transports en commun ou encore livreur... on y trouve des réponses à ses questions. En quelques clics, il s'avérait également possible de tout savoir sur le plan de stationnement, avec des réponses par type d'utilisateur (« je suis livreur » par exemple). Le magazine local contenait en page centrale, un encart détachable de présentation du plan. Pas moins de 50 000 exemplaires ont été distribués. Le programme des cinémas du centre-ville répercutait un encart publicitaire. Des fiches explicatives « trucs et astuces » pouvaient être imprimées à partir du site internet. S'ajoutaient à ce dispositif des tracts de rappel placés sur les pare-brise, 20 000 sets de table distribués dans les commerces ou un jeu concours. Enfin, des spots radios complétaient ce plan de communication.



DOCUMENT 2

fiches pratiques de la police territoriale

n° 129 – territorial.fr – Février 2011

Stationnement : nouveaux pouvoirs de police du maire

Le décret n° 2010-1581 du 16 décembre 2010 portant modification de certaines dispositions relatives au stationnement permet au maire de « partager » entre plusieurs catégories d'usagers les places de stationnement réservées à des usagers prioritaires.

Notice expliquant la portée du décret

« Le décret permet tout d'abord à l'autorité investie du pouvoir de police d'autoriser l'arrêt ou le stationnement des véhicules à certains horaires (par exemple, la nuit) sur les emplacements qui sont habituellement réservés aux livraisons, au stationnement des véhicules de transport en commun, des taxis et des véhicules de service public. Il permet en outre à l'autorité investie du pouvoir de police de créer des emplacements d'arrêt et de stationnement dans les passages souterrains et sous les passages supérieurs, lorsque le contexte local et les conditions de sécurité le rendent possible (par exemple, sous les voies d'un métro aérien). Il permet enfin d'assouplir l'interdiction de stationnement dans les aires piétonnes en y autorisant le stationnement des cycles sur les emplacements qui seront aménagés à cet effet. En effet, dans les aires piétonnes, la circulation des cyclistes est autorisée à condition qu'elle s'effectue à l'allure du pas et sans gêner les piétons. Ainsi des parcs de stationnement pour les vélos pourront être installés dans ces aires. »

L'article R417-10 du Code de la route modifié par le décret

NB : Les parties modifiées sont en gras.

« I. - Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à gêner le moins possible la circulation.

II. - Est considéré comme gênant la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule :

1° Sur les trottoirs, les passages ou accotements réservés à la circulation des piétons ;

1° bis Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ainsi qu'en bordure des bandes cyclables ;

2° Sur les emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de transport public de voyageurs, des taxis ou des véhicules affectés à un service public, **l'autorité investie du pouvoir de police peut toutefois définir par arrêté les horaires pendant lesquels le stationnement est autorisé** ;

3° Entre le bord de la chaussée et une ligne continue lorsque la largeur de la voie restant libre entre cette ligne et le véhicule ne permet pas à un autre véhicule de circuler sans franchir ou chevaucher la ligne ;

4° À proximité des signaux lumineux de circulation ou des panneaux de signalisation, à des emplacements tels que ceux-ci peuvent être masqués à la vue des usagers ;

5° Sur les emplacements où le véhicule empêche soit l'accès à un autre véhicule à l'arrêt ou en stationnement, soit le dégagement de ce dernier ;

6° Sur les ponts, dans les passages souterrains, tunnels et sous les passages supérieurs, **sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police** ;

7° Au droit des bouches d'incendie et des accès à des installations souterraines ;

8° (abrogé) ;

9° Sur les bandes d'arrêt d'urgence, sauf cas de nécessité absolue ;

10° Sur une voie publique spécialement désignée par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police municipale.

III. — Est également considéré comme gênant la circulation publique le stationnement d'un véhicule :

1° Devant les entrées carrossables des immeubles riverains ;

2° En double file, sauf en ce qui concerne les cycles à deux roues, les cyclomoteurs à deux roues et les motocyclettes sans side-car ;

3° Devant les dispositifs destinés à la recharge en énergie des véhicules électriques ;

4° Sur les emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de livraison **l'autorité investie du pouvoir de police peut toutefois définir par arrêté les horaires pendant lesquels le stationnement est autorisé** ;

5° Dans les zones de rencontre, en dehors des emplacements aménagés à cet effet ;

6° Dans les aires piétonnes, **à l'exception des cycles sur les emplacements aménagés à cet effet**.

IV. — Tout arrêt ou stationnement gênant prévu par le présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

V. - Lorsque le conducteur ou le propriétaire du véhicule est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement gênant, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L325-1 à L325-3. »

Contraventions au stationnement	NATINF et choix du timbre-amende	Textes qui prévoient et qui répriment	Éléments à faire ressortir	Remarques
Stationnement gênant d'un véhicule sur un emplacement réservé à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de transport public de voyageurs (= libellé NATINF)	NATINF 22811 TA2 vert à 35 euros	Article R. 417-10/I/II-2°/IV et V du Code de la route. Arrêté municipal du...	- Le numéro d'immatriculation du véhicule - l'adresse - la position du véhicule - le véhicule en infraction est en stationnement sur un emplacement réservé aux bus - gêne apportée à l'arrêt ou au stationnement des bus	Il ne faut pas verbaliser le véhicule qui stationne pendant une tranche horaire autorisée par l'arrêté municipal pris en l'application du décret du 16 décembre 2010.
Stationnement gênant d'un véhicule sur un emplacement réservé aux taxis (= libellé NATINF)	NATINF 21201 TA2 vert à 35 euros	Article R. 417-10/I/II-2°/IV et V du Code de la route. Arrêté municipal du...	- Le numéro d'immatriculation du véhicule - le lieu, l'adresse - le véhicule en infraction est en stationnement sur un emplacement réservé aux taxis - la gêne apportée aux taxis	Il ne faut pas verbaliser le véhicule qui stationne pendant une tranche horaire autorisée par l'arrêté municipal pris en l'application du décret du 16 décembre 2010.
Stationnement gênant d'un véhicule sur un emplacement réservé aux véhicules affectés à un service public (= libellé NATINF)	NATINF 21199 TA2 vert à 35 euros	Article R. 417-10/I/II-2°/IV et V du Code de la route. Arrêté municipal du...	- Le numéro d'immatriculation du véhicule - le lieu - le véhicule en infraction est en stationnement sur un emplacement réservé à l'arrêt des véhicules affectés à un service public, notamment municipal. Préciser : - le service concerné s'il est spécifié - la gêne apportée	Il ne faut pas verbaliser le véhicule qui stationne pendant une tranche horaire autorisée par l'arrêté municipal pris en l'application du décret du 16 décembre 2010.
Stationnement gênant d'un véhicule dans un passage souterrain	NATINF 21203 TA2 vert à 35 euros	Article R. 417-10/II-6°/IV et V du Code de la route	Le passage souterrain où se trouve le véhicule - l'endroit du passage souterrain où le véhicule est en stationnement - la gêne occasionnée aux autres usagers - le numéro d'immatriculation du véhicule	Il ne faut pas verbaliser le véhicule qui stationne sur un emplacement créé par arrêté municipal pris en l'application du décret du 16 décembre 2010.
Stationnement gênant d'un véhicule sous un passage supérieur	NATINF 21204 TA2 vert à 35 euros	Article R. 417-10 II-6°/IV et V du Code de la route	- Le passage supérieur sous lequel se trouve le véhicule - l'endroit sous le passage supérieur où le véhicule est en stationnement - la gêne occasionnée aux autres usagers - le numéro d'immatriculation du véhicule	Il ne faut pas verbaliser le véhicule qui stationne sur un emplacement créé par arrêté municipal pris en l'application du décret du 16 décembre 2010.
Stationnement gênant d'un véhicule sur un emplacement réservé aux livraisons (= libellé NATINF)	NATINF 21290 TA2 vert à 35 euros	Article R. 417-10/III-4°/IV et V du Code de la route. L'arrêt ne constitue pas une infraction.	- Le numéro d'immatriculation du véhicule - l'adresse - l'emplacement réservé aux livraisons - le stationnement sur cet emplacement du véhicule en infraction - l'obstacle aux véhicules de livraison - l'absence d'activité de livraison	Il ne faut pas verbaliser le véhicule qui stationne pendant une tranche horaire autorisée par l'arrêté municipal pris en l'application du décret du 16 décembre 2010.
Stationnement gênant d'un véhicule dans une aire piétonne (= libellé NATINF)	NATINF 26962 TA2 vert à 35euros	Article R. 417-10/III- 6°/IV et V du Code de la route. Arrêté municipal du ... qui crée l'aire piétonne. L'arrêt ne constitue pas une infraction.	- Aire piétonne où le véhicule est en stationnement - le stationnement du véhicule - son immatriculation - l'heure de l'infraction - les heures de desserte autorisées - les lieux de stationnement autorisés pour la desserte interne.	Il ne faut pas verbaliser le cycle qui stationne sur un emplacement ou un parc de stationnement aménagé pour les vélos dans l'aire piétonne autorisée par l'arrêté municipal pris en l'application du décret du 16 décembre 2010.



Le plan communal de stationnement

Aujourd'hui, en raison du seuil de saturation automobile et pour libérer plus de places sur la voirie en augmentant la rotation des véhicules, de nombreuses villes adoptent la mise en place d'un plan communal de stationnement incluant des zones de couleur de tarification (rouge, verte et bleue).

Le stationnement payant est devenu incontournable pour que tous les résidents puissent garer leur voiture de façon équitable. L'augmentation des tarifs de stationnement des parkings et des horodateurs est parfois nécessaire à l'équilibre financier de l'exploitation du stationnement de surface et, pour permettre d'augmenter la rotation des véhicules, indispensable par rapport à la fréquentation en centre-ville...

L'extension nécessaire des zones de stationnement

Le stationnement réglementé généralisé sur toute la ville a plusieurs utilités :

- privilégier le stationnement résidentiel ;
- favoriser le stationnement rotatif de courte durée, nécessaire à l'activité économique des rues commerçantes ;
- empêcher le stationnement abusif ;
- inciter les usagers à utiliser les transports en commun ;
- améliorer la qualité de l'air et rendre ainsi nos rues plus agréables.

Certains quartiers subissent une pression importante du stationnement. Les causes sont multiples :

- taux élevé d'utilisation de la voiture ;
- concentration de commerces ou d'équipements qui attirent des clients ;
- manque de garages privés.

Il en résulte des désagréments non seulement pour les automobilistes qui cherchent à se garer, mais aussi pour les piétons, cyclistes et usagers des transports publics en raison du nombre croissant d'automobilistes qui n'hésitent plus à encombrer les carrefours, les passages pour piétons, les pistes cyclables, voire même sur les trottoirs.

Les objectifs du plan communal de stationnement

Améliorer l'accessibilité des commerces, entreprises et services

Trouver le plus souvent possible des places libres à proximité des commerces, entreprises et services permet une meilleure accessibilité à davantage de clients et de visiteurs. On favorise la rotation des véhicules en limitant le stationnement de longue durée dans les quartiers commerçants et mixtes.

Donner la priorité au stationnement des habitants dans les quartiers résidentiels

Le plan a pour but de dissuader les « navetteurs » de stationner pendant de longues durées, et d'éviter ainsi le phénomène des « voitures ventouses ».

Valoriser les espaces publics

L'espace public doit être agréable et accessible à tous. Il faut faciliter les déplacements de chacun et redonner une place confortable aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports publics. Améliorer la rotation des véhicules en stationnement permet d'offrir une capacité de stationnement inchangée tout en réduisant le nombre d'emplacements de stationnement. L'espace ainsi récupéré peut être utilisé pour améliorer le confort et la sécurité des autres usagers, ainsi que la convivialité des espaces publics (installation de terrasses de cafés, de bancs, de plantations...).

Encourager une utilisation rationnelle de la voiture

Si la voiture reste indispensable pour certains d'entre nous, elle est aussi source de nombreux désagréments. En rationalisant l'offre de stationnement sur le territoire de la commune, le plan communal de stationnement vise à encourager l'utilisation de modes de déplacements alternatifs lorsque

la voiture n'est pas indispensable. Des solutions sont progressivement mises en place : développement des transports publics, amélioration des itinéraires cyclables et des trottoirs.

Les zones de couleur de tarification

La zone rouge correspond aux grands axes de circulation et aux rues commerçantes. Seul le stationnement de courte durée (2 heures maximum) y est autorisé, afin de favoriser la rotation des véhicules et de donner à chacun la possibilité de se garer à proximité des commerces.

La zone verte, pour le stationnement de plus longue durée, autorise le stationnement des riverains munis de la carte de stationnement résidentiel, ainsi que celui des visiteurs non-résidents.

La zone bleue autorise le stationnement de courte durée, des automobilistes munis d'un disque horaire (1 h 30). Elle permet également le stationnement journalier et gratuit des riverains, titulaires d'un disque mentionnant le numéro d'immatriculation du véhicule et le jour de la semaine.

Tous les horodateurs affichent une pastille de couleur rouge ou verte qui matérialise la zone à laquelle ils sont attachés. De cette couleur, dépendent le coût et la durée du stationnement.

Les modalités prévues pour les usagers

La carte habitant

L'avant-projet de plan communal de stationnement peut prévoir la possibilité, pour les résidents habitant dans une zone rouge, verte ou bleue et inscrits au registre de la population de la commune, d'obtenir au maximum trois cartes d'habitant. Chaque carte d'habitant est valable pour un seul véhicule.

Les formules d'abonnements

L'abonnement « entreprise » est destiné aux entreprises qui exercent leur activité sur le territoire de la commune. Par entreprise, il y a lieu d'entendre toute personne morale (société de droit privé, institution publique...) ou personne physique en qualité d'indépendant.

Les personnes qui ne sont pas domiciliées au sein de la ville et qui ne rentrent pas dans les critères d'attribution de l'abonnement « entreprise » peuvent obtenir un abonnement individuel attribué à un seul véhicule.

L'abonnement individuel peut être valable dans l'ensemble des zones vertes et bleues de la commune.

La prochaine fiche traitera des différents modes de déplacement définis à l'aide du Plan de déplacement urbain (PDU).

Paris teste à l'automne le paiement du stationnement par mobile

Lucile De Marliave – La Tribune – 25 juillet 2014

L'IDÉE



Les automobilistes "visiteurs" des quatre premiers arrondissements parisiens pourront désormais régler leur stationnement via téléphone. Un mode d'emploi sera disponible sur les horodateurs des arrondissements concernés. (Crédits : Mairie de Paris)

Lucile De Marliave | 25/07/2014

La Ville de Paris lance "P Mobile", un nouveau service qui permet aux automobilistes de payer leur stationnement via une simple application mobile.

Plus besoin d'acheter un ticket de parcmètre à l'horodateur. A Paris, il sera possible de régler son stationnement à l'aide de son téléphone portable. La mairie de Paris avait annoncé cette innovation avant les élections municipales, en juillet 2013. Les premières phases de l'expérimentation devraient avoir lieu à l'automne dans les 1er, 11e, 13e et 14e arrondissements, avant une généralisation à l'ensemble de la ville à l'horizon 2015.

Il s'ajoute aux autres moyens de paiement en vigueur sur tous les horodateurs de la capitale, la carte bancaire et Paris-Carte, disponible dans les bureaux de tabac pour un montant de 10 à 30 euros.

Comment ça marche?

Ce nouveau système de paiement nécessite la création d'un compte à la première connexion. L'accès peut se faire depuis son smartphone en téléchargeant l'application "P Mobile" de la Ville de Paris (<http://www.paris.fr/pmobile>)(sur iPhone et Android) ou bien celles de PayByPhone (https://www.paybyphone.fr/applications_mobile/)et de Vinci Park sur le portail P Mobile. (<http://pmobile.paris.fr/>)

Depuis un téléphone standard, l'accès est réalisé via un serveur vocal. Il faut alors indiquer la zone dans laquelle la voiture est garée, son immatriculation et la durée de stationnement désirée.

Une alerte SMS dix minutes avant la fin du stationnement

Ce système permettra de prolonger ou d'écourter à sa guise et à distance sa durée de stationnement, et ceci au quart d'heure près. Une option d'alerte SMS est également mise à disposition et avertit l'utilisateur dix minutes avant la fin de son stationnement.

Le contrôle des agents, afin de verbaliser les contrevenants, s'effectuera depuis les bases de données enregistrant les tickets virtuels de stationnement.

P Mobile ne modifie pas les tarifs de stationnement déjà en vigueur et n'entraîne aucun surcoût, précise la Ville de Paris.

Un système qui se popularise

Ce système qui offre plus de confort et de flexibilité aux utilisateurs s'est déjà déployé dans plusieurs villes françaises. Présent dans 30 villes en France sur 120.000 places de stationnement, (<http://www.vincipark.com/fr/events/PayByPhone-et-VINCI-Park-vont-lancer-le-paiement-du-stationnement-par-mobile-a-Paris>) il est largement plébiscité par les automobilistes. Un service a été instauré en juin dernier à Nantes et à Beauvais. Issy-les-Moulineaux connaît déjà ce système depuis 2009. (<https://www.paybyphone.fr/lancement-officiel-paybyphone-issy-les-moulineaux/>)

[MÉTHODOLOGIE]

Comment mettre en place un observatoire du stationnement

Par Thierry Delobel, chef de projet, Transitec Ingénieurs-Conseils

A l'heure où les observatoires du stationnement se généralisent progressivement dans les grandes agglomérations françaises, poursuivant l'objectif de nourrir les grandes réflexions portant sur la politique du stationnement, force est de constater la difficulté d'émergence de ces outils dans les communes de taille plus modeste, ainsi que la grande disparité entre les méthodes utilisées, les données mises en avant et, au final, l'efficacité de l'outil. A l'occasion du redéploiement et du développement de son outil de traitement des enquêtes de stationnement, Transitec Ingénieurs-Conseils apporte son éclairage méthodologique.

> Un observatoire du stationnement, pour quoi faire ?

Tout technicien confronté à la définition ou au suivi d'une politique de stationnement sait qu'il tient un des sujets les plus difficiles de la mobilité urbaine. Chacune de ses actions sera jugée et chaque argumentaire controversé parce que défiant l'autoproclamé « droit à stationner ». Et cette défiance ira jusqu'à la contestation du diagnostic, qu'il soit nourri ou non par des enquêtes. En concertation publique fusent les « mensonges ! », « vous avez enquêté quel jour ? », je-

tant le discrédit sur l'ensemble de la réflexion, pourtant d'intérêt général. Face à ces constats, l'observatoire du stationnement est un outil puissant. Basé sur des observations régulières, des inventaires ciblés, mesurables et comparables d'une année sur l'autre, il permet d'objectiver des tendances dans la continuité et d'anticiper les évolutions pour faciliter la décision politique et apaiser le débat public. Le principe : construire un diagnostic réellement partageable et oppo-

sable. Une fois la politique mise en œuvre, l'observatoire permet également d'assurer un suivi efficace de l'effet des actions engagées, veille quantitative permettant de vérifier que les objectifs visés sont progressivement atteints.

Avec son appui, la collectivité peut en toute objectivité et en toute transparence corriger ou améliorer ce qui doit l'être, par exemple adapter ses périmètres, les moyens de contrôle, les tarifs, la communication, etc.

> Qu'est-ce qu'un observatoire ?

Il existe pratiquement autant d'observatoires que de collectivités réfléchissant à leur politique de stationnement. S'ils ne portent pas forcément le même nom et s'ils ne sont pas forcément identifiés en tant que tels, ils participent toujours à cette même idée de mesurer objectivement une situa-

tion donnée. Concrètement, les grandes agglomérations disposent ou ont disposé d'un observatoire, qu'elles suivent en interne ou font suivre par leur délégataire exploitant de parkings. En général, les plus petites agglomérations fonctionnent en revanche sur des enquêtes plus ciblées et disper-

sées, réalisées au gré des besoins, sur lesquelles il est très difficile de s'appuyer durablement. Elles ne permettent notamment pas de mesurer les tendances d'évolution des pratiques de stationnement et, trop rarement, de suivre les politiques mises en œuvre.

Collecter les données

Concrètement, un observatoire doit être normalisé pour être efficace. Cela signifie qu'il doit reposer sur l'évaluation continue d'un panel d'indicateurs

bien choisis, définis à partir de collectes de données standardisées. Il en va de la capacité de l'observatoire à fonctionner efficacement et, surtout,

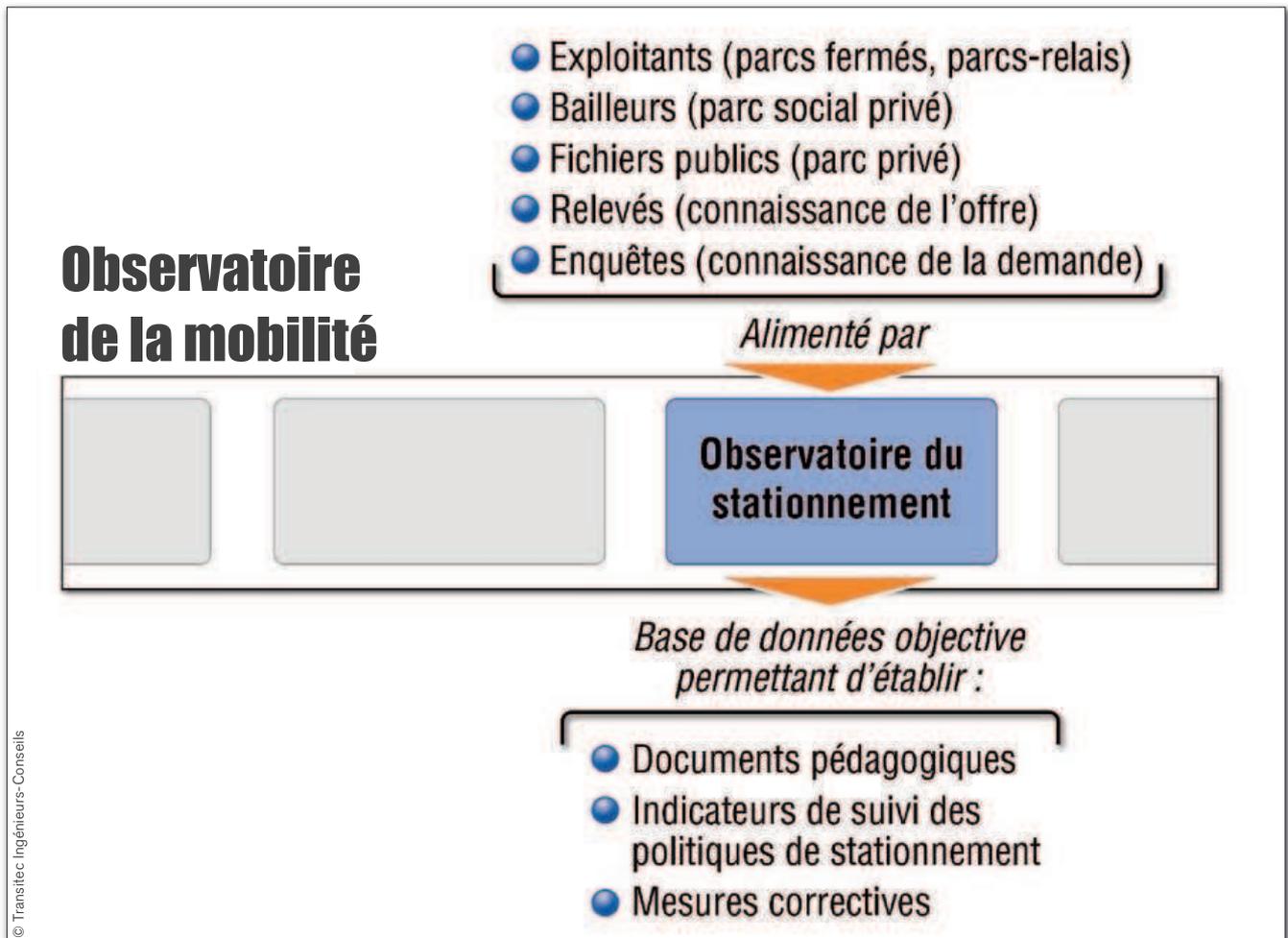
dans la durée, avec des équipes potentiellement tournantes. Cette normalisation permet en outre de faciliter les comparaisons avec d'autres territoires.

Pour autant, on ne comprend pas et on ne comprendra jamais les usages en lisant un tableau de chiffres. L'observatoire doit donc aller plus loin. Et la spé-

cificité de chacun mérite d'être prise en compte dans la définition des indicateurs, voire la façon dont ils sont exploités. Ainsi, les modèles les plus am-

bitieux, comme l'observatoire nantais du stationnement, ne sont pas forcément adaptés aux communes de taille inférieure.

> Quelles sont les observations à mener ?



Le stationnement est une thématique vaste, qui regroupe parcs en ouvrage, en enclos, sur voirie, stationnement public, privé, réglementé, avec ou sans dérogation, libre, en parcs relais... Chaque dispositif assure une fonction particulière dans la politique globale de

stationnement, qu'il convient d'évaluer au regard des objectifs de mobilité générale du territoire. Ainsi, l'observatoire du stationnement ne devrait pas être isolé de l'observatoire des déplacements, établi à l'échelle de l'agglomération.

Et puisqu'il ne peut pas occulter la voirie, il est de préférence partenarial (communes, agglomération) ou centralisé à l'échelle de l'agglomération pour les plus importantes d'entre elles, concernées par l'évolution des métropoles.

Identifier les indicateurs pertinents

Pour l'optimiser, il conviendra d'identifier les indicateurs les plus pertinents pour évaluer chaque fonction, pour chaque espace de stationnement. Parmi les nombreux indicateurs possibles, on identifie en particulier :

- les indicateurs relatifs à la connaissance de l'offre

- (capacité de stationnement par type) ;
- les indicateurs relatifs aux volumes de demande exprimés (occupation du stationnement, degré de saturation des parkings ou de la voirie publique) ;
- les indicateurs relatifs à la typologie de la demande exprimée et la consommation de l'offre (structure

- des usagers du stationnement) ;
- les indicateurs relatifs au respect de la réglementation en place (taux de paiement, taux de respect des durées de stationnement autorisées) et du contrôle (taux de PV émis, effectifs de contrôle) ;
- les indicateurs relatifs à l'économie

globale ou locale de la politique de stationnement (dépenses, recettes et manque à gagner).

Si certains indicateurs peuvent être transmis directement par un exploitant, *via* un système informatique intégré aux

horodateurs par exemple, ou par un simple relevé, d'autres nécessitent des investigations plus lourdes, parfois difficiles à exploiter. Pourtant, tous ces indicateurs sont indispensables à une veille efficace sur le stationnement, pas

forcément sur l'ensemble du territoire, mais au moins dans certains secteurs ou échantillons représentatifs. La suite de cette boîte à outils détaille donc ces enquêtes et les clefs permettant de les optimiser.

> Les enquêtes d'occupation du stationnement

Les enquêtes d'occupation du stationnement sont généralement inutiles en parc fermé, où l'analyse des relevés de

barrière est suffisante pour l'observatoire. Sur voirie, elles consistent à mesurer, par relevé *in situ*, la congestion du station-

nement, c'est-à-dire le rapport de la demande totale sur l'offre de stationnement (demande licite et illicite exprimée).

L'analyse par quartier

Pour favoriser une analyse adéquate de l'occupation, on préfère une analyse par quartier plutôt que par tronçon, pour lesquels la variabilité dans le temps pourrait fausser les analyses. En matière de stationnement, la notion de quartier est déterminée par les usages. L'usager se donne, de façon générale, un périmètre pour rechercher une place de stationnement. Le fait de traverser une rue particulière, lui faisant entrer dans un autre périmètre que celui qu'il avait choisi, est alors plus préjudiciable que de s'éloigner de sa destination

dans le quartier initial. Ainsi, la notion de quartier se réfère à la notion de « tournée » de recherche d'un espace de stationnement. *A minima*, les observatoires devront distinguer la congestion nocturne, relative à la pression exercée par le stationnement résidentiel, de la congestion diurne, qui y ajoute d'autres motifs (achats, loisirs, travail, etc.). Dans les secteurs les plus sensibles, à définir selon l'occupation du sol, quatre relevés sont généralement nécessaires : à 6h, 10h, 15h et 20h. En cas de besoin, un relevé à 13h peut être

évoqué. Globalement, l'analyse d'occupation du stationnement est exhaustive ou quasi-exhaustive. Sa mise en œuvre permet en effet de mettre à jour les données d'offre et de fournir des éléments statistiques fiables pour optimiser les autres enquêtes nécessaires à l'observatoire. Ainsi, les données d'occupation seront comparées d'une année sur l'autre sur l'ensemble du stationnement public, par quartier ou parking, et si possible géoréférencées (par SIG ou simple traduction cartographique).

> Les enquêtes de rotation du stationnement

Si les enquêtes d'occupation permettent d'identifier efficacement la question du « combien », elles sont peu efficaces

sur les questions du « qui » et du « pourquoi ». Ce sont pourtant ces questions qui sont essentielles pour juger de la sa-

tisfaction des objectifs et définir les mesures à mettre en œuvre pour affiner la politique en place. Qui stationne à quel

TicPark pour exploiter les données des enquêtes

Le logiciel TicPark est une application interne, créée initialement sur le calculateur Excel par Transitec Ingénieurs-Conseils pour la saisie et l'exploitation des enquêtes de stationnement par tournée et entrées/sorties (rotation). Face aux nouveaux défis des politiques de stationnement, une refonte et un développement de cet outil ont été mis en œuvre en 2012 pour permettre de :

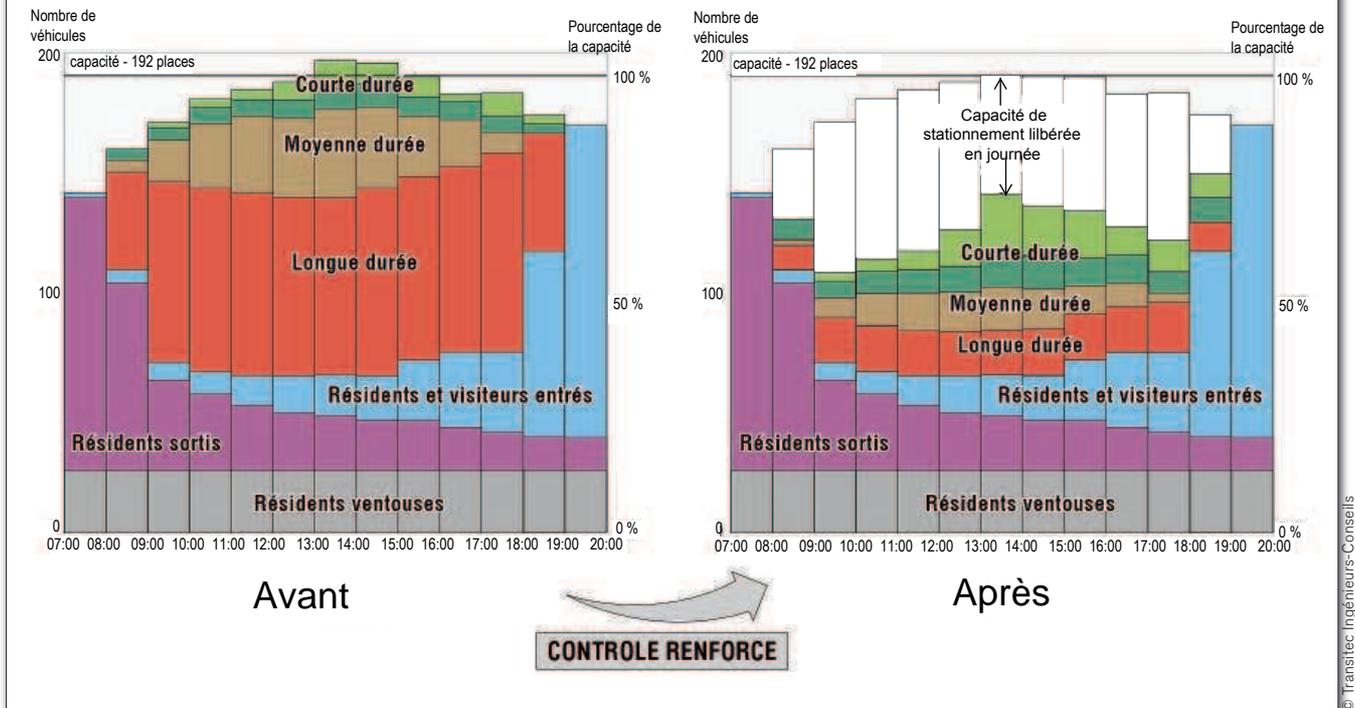
- optimiser et fiabiliser les analyses portées par les ingénieurs sur les enquêtes de stationnement ;
- améliorer les rendus graphiques proposés ;
- développer de nouveaux outils d'analyse, disponibles par typologie d'usagers (résidents par exemple), tels que la structure des usagers du stationnement selon le respect du stationnement (présence ou pas de ticket valide), l'évaluation des recettes générées et du manque à gagner, etc.

Le logiciel, imaginé par les experts de Transitec selon des besoins identifiés au cours de leur cursus professionnel, est composé de trois modules distincts :

- le module de saisie, qui génère un tableau dans lequel un extrait des plaques des véhicules est entré pour chaque tournée, en distinguant leur type (normal, macaron résident, autres) et, le cas échéant, leur respect de la réglementation en place ;
- le module de traitement, qui effectue l'exploitation des enquêtes, avec des résultats chiffrés (taux de rotation, mouvements de véhicules, évolution du respect du stationnement, manque à gagner financier, etc.) et des résultats graphiques associés ;
- le module de simulation, qui permet la compilation de plusieurs enquêtes pour simuler une zone élargie à partir d'échantillons d'enquêtes représentatifs ou évaluer les résultats d'une évolution de la gestion du stationnement.

Ces trois modules permettent d'exploiter l'ensemble des paramètres utiles lors d'une enquête de rotation du stationnement à toutes les étapes de l'analyse, état des lieux comme scénarios de politiques de stationnement, voire de les dépasser en s'appuyant sur une analyse statistique et probabiliste rigoureuse.

Analyse de l'impact par l'observatoire du stationnement d'un renforcement du contrôle sur zone réglementée



endroit ? Pour quel motif ? Est-ce en phase avec les orientations de la politique globale de déplacements ? Les enquêtes de rotation du stationnement sont l'outil pertinent pour répondre à ces questions en renseignant les durées de stationnement des usagers. Usagers de courte durée (visiteurs ou clients de

commerces) sont ainsi distingués des usagers de longue durée, généralement pendulaires (stationnement essentiellement pour motif travail), des résidents mobiles, utilisant leur véhicule en journée, ou encore des voitures « ventouses », immobiles durant l'ensemble de la journée. La part de chaque type

d'usager déterminée, il est possible de vérifier si les objectifs de choix modal sont respectés sur le terrain, et, le cas échéant, de faire évoluer la réglementation ou sa mise en application. Des ajustements nécessaires de la politique générale de mobilité peuvent ainsi être déduits de cette analyse.

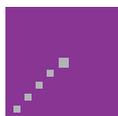
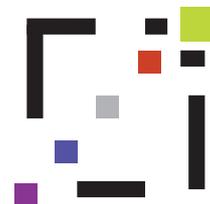
Distinguer les parcs fermés de l'espace public

Ici encore, on distinguera les parcs fermés de l'espace public. En parc fermé, les exploitants, dans la mesure où ils disposent d'outils permettant d'associer lever de barrière avec ticket (et donc de renseigner le temps de stationnement par usager), peuvent fournir aux collectivités les renseignements nécessaires. Sur la voirie, en revanche, le ticket ne fait pas foi, puisqu'il n'est émis que lorsque le véhicule se gare, pas lorsqu'il quitte sa place de stationnement. On ne sait donc pas déterminer le temps exact de stationnement. En outre, le ticket ne concerne que l'automobiliste qui a bien voulu régulariser

son stationnement. Dans les zones peu contrôlées, cela peut concerner seulement un usager sur trois, voire quatre. Ainsi, les analyses reposant sur les horodateurs ne sont généralement pas représentatives de la situation relevée sur le terrain. On remarque pourtant que de nombreux observatoires se contentent de ces données, faute d'autres sources disponibles.

Pour compléter les informations fournies par les horodateurs et pour prendre connaissance du stationnement en zone non-réglémentée, des enquêtes de rotation sont donc nécessaires. Elles consistent à relever un extrait des

plaques d'immatriculation des véhicules selon un circuit pré-défini répété à chaque pas de mesure (généralement 30 minutes ou une heure selon les cas). Après exploitation par un logiciel adapté (cf. encadré), la structure des usagers peut être mise en évidence, détaillant le stationnement licite du stationnement illicite, dans le temps comme dans l'espace, les catégories d'usagers et la consommation de l'offre. La part de chaque typologie de stationnement peut être comparée d'une année sur l'autre, pour vérifier l'effet des mesures progressivement engagées et éventuellement corriger.



Le stationnement dans l'agglomération lyonnaise



Dans un contexte d'évolution récente des pratiques de mobilité, cette publication de l'Observatoire partenarial des déplacements dédiée au stationnement propose un regard ciblé sur l'agglomération lyonnaise et en particulier le centre : les besoins de stationnement ont-ils évolué avec la réduction de l'usage de la voiture dans les pratiques de mobilité ? Quelles sont les inflexions constatées dans les politiques de stationnement mises en œuvre ?

Le stationnement, levier majeur des politiques de déplacement

Le stationnement est une composante majeure du système automobile mais aussi des autres modes de transport individuel (vélos, deux-roues motorisés). La possibilité ou non de disposer d'une offre de stationnement adaptée participe fortement du choix du mode de transport.

En cela, le stationnement est un levier majeur des politiques de mobilité, tant pour réduire l'usage individuel de la voiture que pour promouvoir celui des modes alternatifs.

Le stationnement dans le PDU de l'agglomération lyonnaise

Avec l'adoption du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 1997, puis sa révision en 2005, la politique de stationnement a connu un tournant dans l'agglomération lyonnaise, et en particulier dans le centre. Le PDU de 1997, qui vise à maîtriser la place de la voiture, a intégré des mesures de stationnement en agissant sur la réglementation, l'offre de stationnement mais aussi la tarification.

L'objectif est de privilégier le stationnement des résidents et des visiteurs, en dissuadant le stationnement des pendulaires en centre-ville. Il s'agit également d'encourager les usagers de moyenne durée à utiliser les parcs en ouvrage et de mieux faire respecter la réglementation. En centre-ville, le maintien de l'offre de stationnement et la mise en place d'une politique tarifaire ont été affirmés.

La révision du PDU en 2005 a conforté la politique menée et s'est fixée pour objectif de répondre aux besoins d'usagers spécifiques (vélos, deux-roues motorisés). L'offre de stationnement privée tend également à être limitée par des normes de stationnement plus restrictives dans les documents de planification.

SOMMAIRE

- p.2 Combien de voitures sont présentes au cours d'une journée dans le Grand Lyon ?
- 4 Où les résidents stationnent-ils leur voiture sur voirie ?
- 6 Quels besoins en matière de stationnement dans le Grand Lyon ?
- 7 Quel impact des places de stationnement réservées au lieu de travail ?
- 8 Le stationnement payant dans le centre devient la règle
- 9 Des parcs de stationnement publics en ouvrage pour reconquérir les espaces publics
- 10 Une diversification des politiques de stationnement

Combien de voitures sont présentes au cours d'une journée dans le Grand Lyon ?

Un nombre de voitures relativement stable au cours de la journée

Les habitants de Lyon-Villeurbanne possèdent près de 250 000 voitures (chaque ménage possède en moyenne 0,87 voiture).

Le nombre de voitures présentes dans Lyon-Villeurbanne varie assez peu au cours d'une journée : entre 240 000 et 270 000 (cf graphique ci-dessous) :

- Plus de 100 000 résidents de Lyon-Villeurbanne n'utilisent pas leur voiture, qui reste immobile au cours de la journée ;
- Environ 100 000 résidents utilisent leur voiture pour se déplacer dans Lyon-Villeurbanne ;
- Environ 100 000 résidents du reste du Grand Lyon et de l'aire métropolitaine lyonnaise circulent avec leur voiture dans Lyon-Villeurbanne.

Dans le reste du Grand Lyon, les habitants possèdent environ 310 000 voitures (chaque ménage possède en moyenne 1,24 voitures).

Le nombre de voitures présentes au cours d'une journée est au minimum de 290 000 et au maximum de 330 000 (cf graphique page suivante).

Ainsi, les besoins en matière de stationnement concernent avant tout les résidents du territoire, que ce soit dans Lyon-Villeurbanne ou dans le reste du Grand Lyon.

Plus de voitures immobiles dans le centre

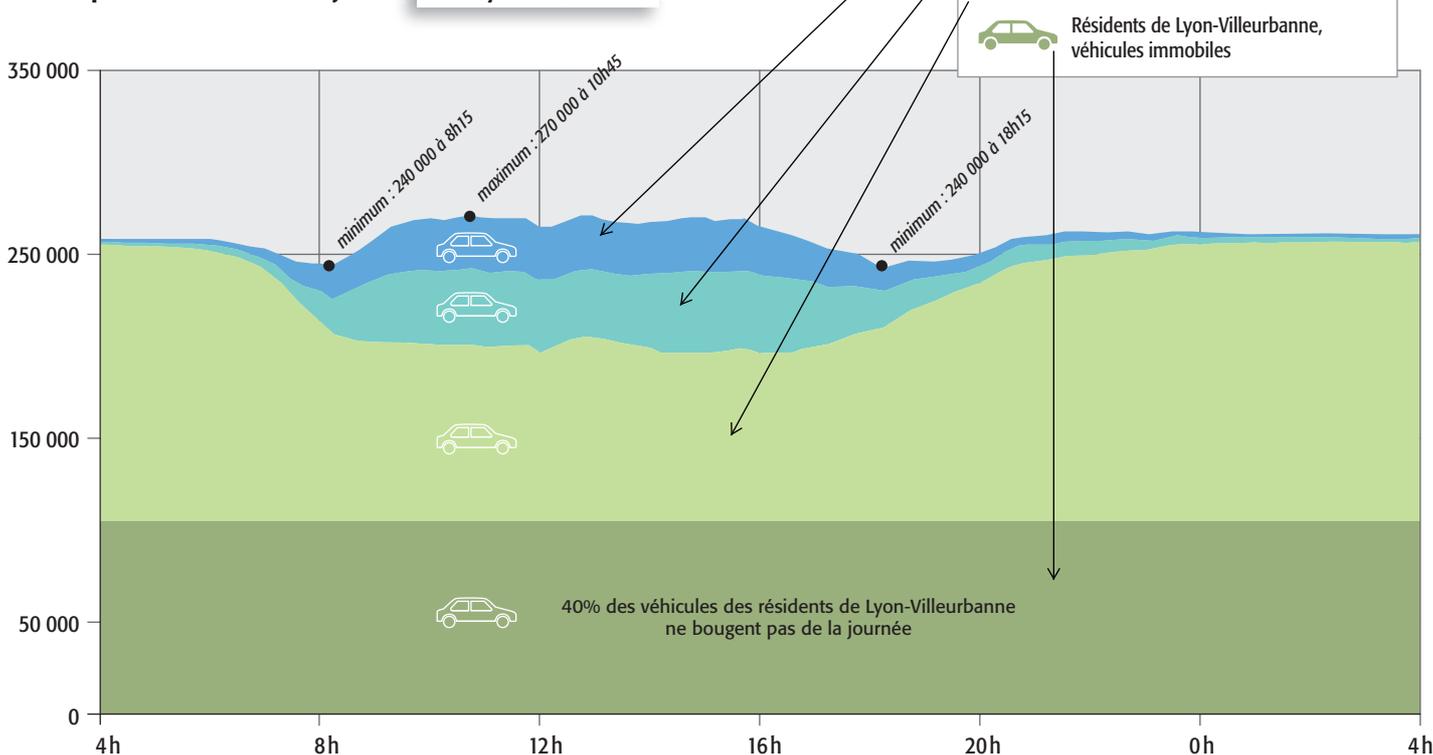
Près de 100 000 voitures ne sont pas utilisées par les habitants de Lyon-Villeurbanne au cours d'une journée de semaine, soit 2 voitures sur 5.

Dans le reste du Grand Lyon, ce sont près de 25% des voitures qui restent immobiles au cours d'une journée.

La plupart des voitures immobiles sont au garage

Ces voitures immobiles ne sont cependant pas celles qui sont stationnées sur la voirie : 90% des voitures immobiles au cours d'une journée sont au garage (source : Enquête Ménages Déplacements 2006).

Voitures présentes au cours d'une journée dans Lyon-Villeurbanne



Source : EMD2006, CETE de Lyon, CERTU, Les pulsations urbaines : la localisation spatiale et temporelle des personnes et des voitures

DOCUMENT 7

Arrêt et stationnement, les règles d'arrêt et de stationnement – Béatrice Lestac –
www.code-route.com – Octobre 2014

Arrêt et stationnement

1 Définition

L'arrêt est l'immobilisation temporaire d'un véhicule sur la route. Il permet la montée ou la descente de passagers, de charger ou de décharger votre véhicule, à condition que le conducteur reste au volant du véhicule, ou à proximité afin de le déplacer en cas de problème.

Le stationnement est l'immobilisation du véhicule sur la chaussée ou l'accotement, pour une durée indéterminée, pour des raisons autres que la montée ou la descente de passagers.

2 Les différents stationnements

Hors agglomération, de jour comme de nuit, l'arrêt du véhicule est autorisé sur l'accotement droit de la route, sans empiéter sur la chaussée.

Si toutefois l'accotement droit n'est pas praticable, vous pouvez stationner sur l'accotement gauche.

Si vous stationnez de nuit sur la chaussée, vous devrez allumer vos feux de position.

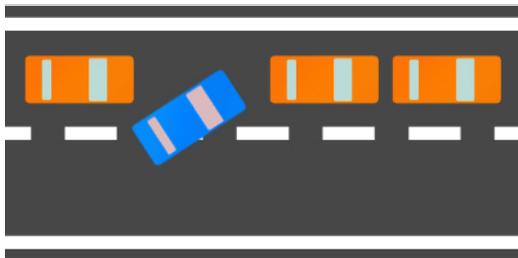
En agglomération, dans une rue à double sens vous devrez stationner dans le sens de la circulation (à droite).

Dans une rue à sens unique, si la largeur le permet, vous pourrez stationner à droite comme à gauche.

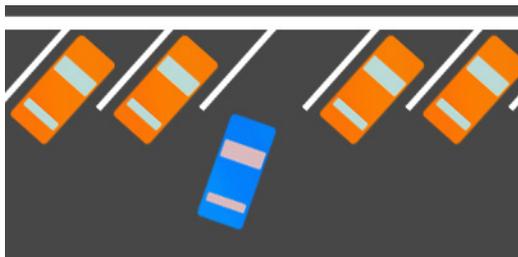
De nuit, sans éclairage public, vous devrez laisser vos feux de position allumés.

Seul un panneau indiquant le chevauchement d'un trottoir vous autorisera l'accès.

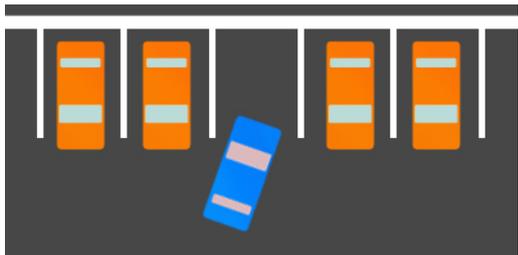
Il existe différentes façons de se stationner.



Le créneau consiste à vous stationner parallèlement au trottoir, la plupart du temps entre deux véhicules.



En épis, cela consiste à vous garer de biais par rapport au trottoir dans un emplacement matérialisé.



En bataille, stationnement perpendiculaire au trottoir, côte à côte avec les véhicules.

Lors de votre stationnement, prévoyez une bonne visibilité, afin que vous puissiez ressortir sans difficulté.

3 Signaux d'interdiction



Une ligne jaune continue peinte sur le rebord du trottoir, vous indique que l'arrêt et le stationnement sont interdits à cet endroit.



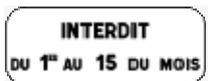
Une ligne jaune discontinue peinte sur le trottoir interdit uniquement le stationnement.



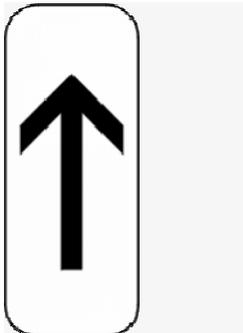
Le panneau rond, rouge et bleu, barré d'un seul trait, interdit le stationnement. L'arrêt est néanmoins autorisé. Ce panneau est effectif à partir du panneau, jusqu'à la prochaine intersection, et uniquement sur le côté de la chaussée où il est implanté.



Le panneau rond rouge et bleu, barré de deux traits, interdit l'arrêt et le stationnement. Il est lui aussi effectif à partir du panneau, jusqu'à la prochaine intersection, et uniquement sur le côté de la chaussée où il est implanté.



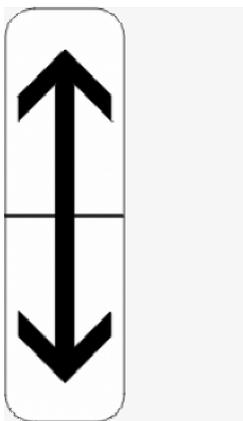
Certains panonceaux peuvent compléter l'interdiction.



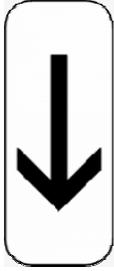
Lorsque la flèche est montante vers le panneau, cela signifie que le stationnement est interdit à partir du panneau.



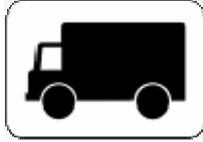
Lorsque les flèches sont positionnées horizontalement vers la gauche et vers la droite, ce panonceau interdit le stationnement de droite comme de gauche de la chaussée.



Lorsque deux flèches sont placées verticalement de haut et bas en dessous du panneau, cela signifie que le stationnement est interdit avant et après le panneau.



Lorsque le panneau est associé à un panneau d'une flèche verticale désignant le bas, cela signifie que le stationnement est interdit jusqu'aux panneaux.



Lorsque le panneau est associé à un panneau désignant un type d'usagers, cela signifie que l'interdiction ne s'adresse qu'à eux.

4 Stationnement unilatéral



Lorsqu'un panneau d'interdiction de stationner est associé au panneau d'une ville, cela signifie que le stationnement dans cette ville est réglementé de manière unilatérale à alternance semi mensuelle.

Pour ce panneau, le stationnement est autorisé la première quinzaine du mois du côté de la rue portant des numéros impairs.

Pour la seconde quinzaine du mois (du 16 jusqu'à la fin du mois inclus), le stationnement sera autorisé du côté de la route portant des numéros pairs.

Le changement de stationnement s'effectuera le dernier jour de la quinzaine entre 20:30 et 21:00.

Certaines rues peuvent être en stationnement alterné sans tenir compte du numéro des maisons mais uniquement de la date.

Ce panneau signifie que du premier au 15 du mois, le stationnement est interdit du côté du panneau.



5 Le stationnement payant



Les stationnements payants sont indiqués par les panneaux bleus et blancs portant le symbole d'un parcmètre ou un panneau indiquant l'horodateur.

Vous devrez vous acquitter de la somme à régler, selon le temps que vous estimerez rester.

L'appareil vous délivrera un ticket que vous placerez derrière votre pare-brise. Certains stationnements, de type parking réglementé, vous réclameront la somme à payer à la sortie.

6 La zone bleue



Ces panneaux ainsi qu'un marquage au sol bleu, vous indique que vous êtes dans une zone bleue où le stationnement est à durée illimitée, gratuit, mais contrôlé par disque.

La durée maximum d'un stationnement n'excèdera pas 1:30.

Lorsque vous arrivez sur ce stationnement, vous devez positionner votre disque derrière le pare-brise avec votre heure d'arrivée. L'heure maximum de votre départ se règle automatiquement.

7

Arrêt et stationnement gênant



Certaines zones ne sont pas réglementées par une signalisation indiquant que l'arrêt ou le stationnement sont interdits.

Néanmoins l'arrêt et le stationnement ne sont pas autorisés :

Sur les trottoirs, passages piétons, piste cyclable, couloir de bus, sur les emplacements réservés aux personnes handicapées, devant les accès de parking, porte cochère, devant les panneaux de signalisation, sous les ponts, dans les endroits obligeant les autres usagers à franchir une ligne blanche...

Sont considérés comme stationnement dangereux :

Les stationnements sur les passages à niveau, dans les intersections, dans les virages, dans les sommets de côte...

8

Points importants

Bien que certaines zones de stationnement ne soient pas réglementées, il y va de votre bon sens et de votre expérience de conducteur averti.

Pour faire simple, vous ne devez pas surprendre, vous ne devez pas déranger les autres automobilistes ni les autres usagers de la route. Pensez également aux piétons, aux poussettes, qui trop souvent doivent éviter des automobilistes mal stationnés et se mettre en danger.

DOCUMENT 8

Lucile Akrich – *Journal le démocrate vernonnais* – 28 août 2014

Stationnement en ville : ce qui vous attend

Le maire de Vernon a un « plan » pour le stationnement en ville. Détails de la stratégie de la nouvelle municipalité pour mettre fin au débat autour du parking.



Le parking de la place de la République est plein dès le matin. Pour favoriser la rotation, il pourrait devenir payant

” Je crois que les Vernonnais ont acheté notre pragmatisme sur la problématique du stationnement. Dans notre programme, on a été clair, on n’a pas promis la lune mais une solution efficace » lance Sébastien Lecornu, le nouveau maire UMP de Vernon. La stratégie de la municipalité se décline en trois points : 1. rendre plus facile l’accès rapide au centre-ville en favorisant des places proches des commerces pas trop cher pour une courte durée ; 2. Si vous voulez du temps et être tout proche, il faudra payer davantage dans des parkings payants privatisés (parking de l’EPA, parking Pierre Mendès France et place de la République) ; 3. Pour ceux qui veulent du stationnement gratuit, il faudra marcher (places gratuites sous le pont et à la gare).

Des places « volantes » en ville

La demi-heure gratuite (au lieu du quart d'heure) pour favoriser les petites courses, la gratuité le lundi, des nouveaux horodateurs plus modernes pour ne payer que le temps effectif de stationnement (par carte bleue, via son mobile ou internet) : le maire l'avait promis, c'est déjà effectif ou presque. Objectif : améliorer la fluidité en ville et éviter l'effet « ventouse » avec un tarif dissuasif au bout d'une heure. À partir du 1er octobre, les nouveaux tarifs de stationnement seront en vigueur. Les places réservées aux élus devant la mairie ont été « rendues » aux Vernonnais également dès les premières semaines du mandat.

Une DSP pour gérer

Ce que Sébastien Lecornu n'avait pas dit explicitement dans son livre-programme, c'est sa volonté politique de donner la gestion des parkings de l'hyper centre à un délégataire, sous forme de DSP (délégation de service public). « Une société comme Vinci, par exemple, pourrait gérer, sur la durée, l'EPA, PMF, le parking de la République : cela permettrait de faire des investissements lourds tout de suite, de remettre aux normes ces parkings qui sont aujourd'hui glauques, mal éclairés, dotés de système de paiement et d'accès complètement obsolètes et surtout, sous-exploités. Il y a un gisement de places disponibles. Mais une municipalité comme Vernon n'a pas les moyens de gérer seule son stationnement. C'est un métier, il y a des entreprises spécialisées qui s'en occupent très bien » souligne le maire de Vernon, citant en exemple son voisin de Mantes-la-Jolie. Le maire croit aussi à la communication, sur des panneaux lumineux, du nombre de places disponibles en temps réel.

Voilà un projet qui résoudrait rapidement les problèmes techniques et de sécurité, notamment dans les parkings souterrains, et qui redonnerait des places disponibles place de la République, parking pris d'assaut dès le matin par les usagers du train. Mais ce projet risque de faire grincer des dents lors du prochain débat municipal. Philippe Nguyen Thanh, maire socialiste sorti, se souvient d'un audit commandé par la municipalité précédente : « Il n'y a pas de problème spécifique de stationnement à Vernon, même si c'est toujours vécu douloureusement par les automobilistes car les gens aiment se garer juste devant les commerces. Ce qui est sûr, c'est que pour moi, le stationnement doit pouvoir rester dans le giron de la collectivité, c'est un service public sur lequel la municipalité doit pouvoir agir. La DSP, c'est la loi de la rentabilité. Cela risque en outre d'entraîner des coûts supplémentaires pour la ville ».

Des places moins chères plus loin

Enfin, les places de stationnement plus excentrées seront moins chères, comme le parking Emile Loubet ou les places sous le pont Clemenceau. « J'imagine la gratuité à Emile Loubet pour les contribuables vernonnais qui prennent le train pour aller travailler : ce serait un vrai signe en faveur de l'emploi ». Le maire prévoit également un tarif privilégié dans un parking pour les commerçants et leurs employés mais rien n'est encore fixé.

Un comité de pilotage sur la question du stationnement doit se réunir en cette rentrée pour mettre en musique cette restructuration du stationnement à Vernon.

DOCUMENT 9

La décentralisation du stationnement payant sur voirie (extraits) – Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) – Juin 2014

La réforme de l'organisation du stationnement payant sur voirie entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Adopté dans le cadre de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), ce nouveau dispositif participera au développement de politiques locales de mobilité ambitieuses puisqu'il offrira aux collectivités territoriales la possibilité de mieux gérer les flux automobiles, et de résoudre une bonne partie des dysfonctionnements du système actuel.

DÉPASSER LA LOGIQUE DE LA SANCTION PÉNALE

Le stationnement doit-il être considéré comme un élément à part entière des politiques de déplacements ou bien comme un composant des décisions prises par l'autorité de police pour assurer l'ordre public ? En d'autres termes, un automobiliste se transforme-t-il en délinquant dès lors qu'il ne paie pas son stationnement ? A l'heure de l'avènement des autorités organisatrices de la mobilité, la logique de sanction pénale encadrant le stationnement payant apparaît largement inadaptée. Elle est de plus inefficace puisque moins de 4 automobilistes sur 10 paient aujourd'hui leur stationnement. L'idée est donc de dépénaliser le non-paiement du stationnement afin de pouvoir l'inscrire dans les politiques de mobilité de la collectivité. Traduit en termes juridiques, cela revient à considérer le stationnement non plus comme résultant de l'exercice d'un pouvoir de police, mais comme une occupation du domaine public que l'automobiliste paiera en fonction de son utilisation.

LES PRINCIPES CLÉS DE LA RÉFORME

Les dispositions de cette réforme, inscrites aux articles 63 et 64 de la loi MAPTAM promulguée le 27 janvier 2014, consacrent la dépénalisation des règles relatives au défaut ou à l'insuffisance de paiement du stationnement. Concrètement, ne pas payer le tarif horaire du stationnement ne sera plus considéré comme une infraction pénale, avec pour conséquence la disparition de l'amende de 17 euros pour défaut ou insuffisance de paiement. Le conducteur aura désormais le choix entre s'acquitter immédiate-

ment de sa redevance de stationnement à l'horodateur, ou le faire plus tard, sous la forme d'un forfait de post-stationnement dont le montant ne pourra excéder celui de la durée maximale de stationnement (qui varie généralement entre 2 et 10 heures).

L'objectif principal de la réforme étant d'améliorer la qualité de l'air et de rééquilibrer les parts modales en faveur des modes de transport alternatifs à l'utilisation individuelle de la voiture, le montant de la redevance de stationnement devra être fixé à ces fins.

La collectivité aura la possibilité d'augmenter progressivement le montant de la redevance avec la durée du stationnement, afin de lutter plus efficacement contre les voitures ventouses qui stationnent trop longtemps sur la voirie et empêchent une bonne rotation des véhicules. En ce sens, le prix pourra être fixé en fonction de la rareté des places disponibles. Cela signifie que le montant de la redevance pourra différer en fonction des territoires, et parfois même au sein d'une commune. En résumé, la réforme votée constituera une véritable politique publique décentralisée, d'autant plus que le produit financier sera utilisé exclusivement pour des projets locaux, à la différence du système en vigueur qui ne prévoit qu'un reversement partiel aux collectivités.

(...)

Pour ce faire, il importe que le gouvernement publie rapidement les premiers décrets d'application de la réforme.

(...)