



Envisager sa politique de stationnement d'un point de vue « smart » ?

Quelques initiatives d'utilisation de nouvelles technologies dans la gestion du stationnement



Gwenaël Delaite
Conseiller

A l'ère de la dématérialisation et des smart cities, nous avons souhaité passer en revue, sans être exhaustif, quelques initiatives intéressantes en matière d'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) en matière de stationnement, et examiner les impacts de ces mesures sur le comportement des usagers et la politique de stationnement, voire de mobilité d'une manière globale, des autorités locales.

1. DE L'IMPORTANCE D'UNE BONNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Les véhicules automobiles sont immobilisés pendant 95 % du temps, et stationnent donc durant la majorité de leur durée de vie. Par ailleurs, une étude française¹ a conclu que la part de la circulation urbaine engendrée par les véhicules en recherche de stationnement se situerait entre 5 et 10 %, ce qui augmente les atteintes à la qualité de l'air et la conges-

tion de l'espace public en heure de pointe. Une politique de stationnement efficace est donc importante et soucieuse de l'intérêt général.

La politique de stationnement mise en place par les pouvoirs locaux constitue un levier important en termes de mobilité sur le comportement des usagers, sur le partage de l'espace public et sur l'équilibre de la part modale de la voiture sur le territoire d'une commune ; en effet, augmenter l'offre en stationnement crée un appel à une augmen-

tation du nombre de véhicules dans les rues. Elle constitue donc un outil essentiel en matière de développement local, pouvant servir de fil rouge à la commune dans le développement de ses politiques : meilleure accessibilité de l'habitat et des équipements publics, dynamisation de certains quartiers, création d'espaces de convivialité pour les usagers... Il est en outre important de ne pas négliger l'importance d'une réflexion globale en matière de stationnement, tant public que privé, dans les documents d'aménagement et d'urbanisme.

¹ A. Fauconnier et E. Gantelet, *La recherche d'une place de stationnement : stratégies, nuisances associées, enjeux pour la gestion du stationnement en France*, SARECO

La politique de stationnement va également avoir un impact financier important en raison de la construction et l'entretien d'emplacements de stationnement, des recettes générées par les rétributions ainsi que l'occupation de l'espace public.

Il est à noter que l'offre et la demande de stationnement évoluent constamment, il est donc nécessaire de réévaluer régulièrement sa politique de stationnement, de pouvoir s'adapter et faire preuve de souplesse dans sa mise en œuvre (suivi, évaluation, mesures, corrections, adaptations).

A partir de constats effectués sur son territoire (quels sont les problèmes observés en matière de stationnement ? Quels sont les usagers problématiques ? Etc.), la commune peut élaborer sa politique de stationnement autour d'objectifs spécifiques qu'elle définit :

- privilégier les résidents,
- encourager le transfert modal, (création de parkings de délestage, diminution du nombre d'emplacements dans le centre urbain, etc.)
- dissuader le stationnement de longue durée et favoriser la rotation,

- diminuer la concentration et la saturation du trafic dans les centres urbains ;
- etc.

Au-delà de la mise en œuvre d'actions destinées à atteindre ses objectifs, la politique de stationnement se conçoit en articulation avec la mobilité des citoyens, le développement des activités, la qualité du cadre de vie. Cette approche plus globale et systématique peut être intégrée adéquatement dans un Plan communal de mobilité, en considérant en parallèle les outils de développement territorial de la commune, qui peuvent participer à l'identification des objectifs en termes de stationnement.

Les outils à disposition de la gestion du stationnement relèvent par exemple :

- de l'amélioration de la qualité des ouvrages, de leur modernisation ;
- de la définition des zones de stationnement le long des voiries (il est essentiel que les usagers comprennent la logique de la politique de stationnement et trouvent rapidement et directement l'emplacement qui répond à leur besoin), notamment via le site internet de la commune, et par la mise en place d'une signalisation complète dans le centre urbain ;

- de l'aménagement de parkings de délestage et d'un accès aisé à l'entité, notamment par une offre satisfaisante en transport en commun depuis ces parkings de délestage ;
- de la conclusion de conventions avec des administrations ou des entreprises, en vue de la mise à disposition de certains de leurs emplacements de parking pour palier sporadiquement le manque d'emplacements de stationnement (mise à disposition d'un parking scolaire les week-ends par exemple) ;
- de la prise en compte de la gestion du stationnement privé sur le territoire, de manière à pouvoir opérer une politique globale ;
- de la définition des tarifs et des systèmes de rétribution ;
- de l'organisation de la répression ;
- etc.

Elaborer une politique de stationnement est essentiel pour constituer une ligne directrice dans la gestion de celui-ci. Sa cohérence est très importante dans la mesure où elle est en lien étroit avec l'attractivité et l'aménagement du territoire (meilleure accessibilité, dynamisation de certains quartiers, création d'espaces de convivialité pour tous les usagers).

STATIONNEMENT PARTIELLEMENT DÉPÉNALISÉ

Pour rappel, depuis 2004, le stationnement est partiellement dépénalisé : c'est le cas du stationnement en zone bleue (durée limitée), du stationnement payant et du stationnement sur les emplacements réservés aux titulaires d'une carte communale de stationnement, pour lesquels la commune dispose d'une grande latitude pour définir ses modalités. Elle choisira ainsi d'en assurer la gestion en interne à l'administration communale, via une régie communale ordinaire et via la police locale, ou de l'externaliser via une société privée dans le cadre d'un contrat de concession ou à une régie communale autonome.

Les autres infractions restent quant à elles pénalisées (stationnement dangereux (sur les passages pour piéton, sur les trottoirs...), stationnement alterné, stationnement sur les emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite) et ainsi constatables uniquement par les agents de police locale et fédérale. La marge de manœuvre de la commune est donc plus réduite qu'en matière de stationnement dépénalisé. Il n'en demeure pas moins qu'elle reste compétente pour adopter un règlement complémentaire de circulation routière définissant certaines règles particulières (détermination de zones de stationnement alterné...).

Depuis la loi du 24 juin 2013, une amende administrative peut être prévue par le conseil en matière de stationnement (infractions mixtes) dans ses règlements ou ordonnances de police, alors qu'auparavant, les règles en matière de stationnement telles que prévues dans le Code de la route ne pouvaient faire l'objet de sanctions administratives communales car la loi sur les SAC interdisait de sanctionner des infractions qui font déjà l'objet de peines ou de sanctions administratives dans un texte.

Une fois qu'un protocole d'accord avec le parquet est mis en place, les communes disposent donc de la gestion de ces infractions et particulièrement à travers la constatation de celles-ci. En effet, en plus de la police, la loi prévoit que pourront constater les infractions en matière de stationnement listées dans l'arrêté royal du 21 décembre 2013 et qui figurent dans le règlement de police de la commune :

- les agents communaux formés de la manière prévue par la loi et désignés à cette fin par le conseil communal ;
- les membres du personnel des régies communales autonomes dont les activités sont limitées à la constatation des infractions dépénalisées en matière de stationnement désignés à cette fin par le conseil communal.

2. LE PARKING INTELLIGENT

A l'ère de l'émergence du concept des smart cities, ces villes qui utilisent les technologies de l'information et de la communication (TIC) en vue d'améliorer la qualité des services urbains ou de réduire ses coûts, le développement des smart parkings constitue une porte d'entrée intéressante pour une commune qui souhaite s'intégrer dans ce concept de ville intelligente.

La connectivité va jouer un rôle prépondérant, évidemment, dans cette évolution des parkings intelligents, mais également l'analyse des données obtenues en temps réel. Il s'agira d'utiliser la technologie pour analyser une tâche quotidienne des citoyens – se garer –, tâche banale mais qui a plusieurs effets d'entraînement et pour laquelle les décisions à prendre doivent s'élaborer sur base de données concrètes et pertinentes.

Il est à noter qu'une fois certaines mesures mises en place, comme des équipements de détection de mobilité au sens large, par exemple, il sera légitime, selon les opportunités et les volontés, d'envisager leur évolution par l'ajout de divers éléments visant à mesurer d'autres paramètres, et de faire évoluer la ville connectée.

Plusieurs enjeux peuvent être mis en évidence en matière d'évolution de la ville en termes de mobilité urbaine. Ils peuvent se regrouper en trois thématiques ancrées dans le développement durable, qui visent à ce qu'elles soient attractives, plus écologiques et économiques tout en renforçant le lien social.

- Le cadre de vie : la densification des villes aura des impacts sur les conditions de circulation, qui risquent de se complexifier. Il s'agira d'appréhender cette augmentation de la congestion des centres-villes, afin de parvenir à maîtriser la mobilité sur son territoire et le bien-vivre en ville.
- Un budget maîtrisé : le développement de nouvelles technologies constitue une opportunité pour accompagner l'évolution des communes, et offre des outils permettant aux villes d'appréhender finement leur mobilité future. Il est important que ce virage s'opère de manière collégiale avec les collectivités, les entreprises et les citoyens, qui adoptent de nouveaux comporte-

ments. Cette modernisation joue un jeu primordial dans la maîtrise des coûts sur le long terme.

- Une démarche responsable : la politique de stationnement est un levier majeur en termes de prise en compte du développement durable et de modification des comportements. Elle permet d'offrir aux usagers un choix de mobilité qui s'inscrit dans une démarche durable, en favorisant par exemple le covoiturage et la complémentarité des autres modes de transport.

3. LES TECHNOLOGIES INNOVANTES

Parmi les nouvelles technologies émergentes, on relève celles qui concernent :

- l'analyse des comportements de stationnement ;
- l'information dispensée aux usagers avant/pendant/après le stationnement,

que ce soit par les opérateurs privés ou publics, dans les parcs de stationnement publics ou privés et dans les zones de stationnement en voirie ;

- les services annexes proposés aux usagers : garer son vélo, articulation avec les services de transports en commun, espace réservés à l'autopartage et au covoiturage, accès à la location de voitures, recharge des voitures électriques, etc. ;
- le choix des tarifs pratiqués ;
- les systèmes de paiement proposés aux usagers ;
- le contrôle du respect du stationnement autorisé et des paiements.

Quelques exemples

En matière d'analyse des comportements de stationnement, il existe des systèmes de détection qui sont installés

Mons et Liège sont notamment des exemples intéressants





dans les revêtements de voirie ou de parkings, permettant d'identifier la présence d'un véhicule en stationnement à un endroit donné à un moment donné. On relève à cet égard que ces systèmes de détection peuvent évoluer dans leur équipement, le cas échéant, en vue d'obtenir des mesures d'autres types de données, telles le niveau sonore ou la température du revêtement par exemple.

En termes de dispense d'informations aux usagers, celles-ci sont à classer en deux parties : les informations aux usagers sur le stationnement, destinées à les aider à trouver un emplacement, et les informations annexes, telles les plans de la ville, les offres conjointes avec les commerces, les horaires des transports en commun, les locations de vélo, etc.

Il y a deux classes d'informations : premièrement, les informations théoriques, qui permettent aux usagers de connaître les lieux de stationnement et les tarifs qui y sont pratiqués. En plus des panneaux de signalisation classiques, on les

trouve sur internet, que ce soit sur le site internet de la commune, les sites de géolocalisation (google maps, viamichelin, mappy...), les annuaires de parkings, des guides de stationnement téléchargeables ou sur les sites d'opérateurs intermédiaires, mais aussi sur des dépliants, des cartes, des guides de la ville, et sur les horodateurs. Ces informations peuvent inclure également les zones de stationnement pour les personnes à mobilité réduite, pour les deux-roues, les emplacements équipés de borne de rechargement pour les véhicules électriques, les aires de covoiturage, les zones de stationnement pour camping-cars, pour les locations de vélo, les transports en commun...

Deuxièmement, il y a les informations en temps réel, que les usagers peuvent obtenir de visu bien sûr, mais aussi sur les sites internet d'opérateurs (réserver une place de stationnement), un système de détection ou au système de paiement, indiquant l'emplacement de stationnement le plus proche de l'utilisateur en le guidant via son smartphone, à l'aide du GPS (park

assist), et enfin à l'aide des panneaux de jalonnement dynamiques, situés entre la voirie et un parc de stationnement, qui indique leur taux de disponibilité.

Se développent également plusieurs réseaux communautaires de parking, utilisables à l'aide d'application sur smartphones (exemples à Paris). Ce système prédictif lié à une plateforme collaborative (alimentée par les utilisateurs ou « crowd-sourcing ») consiste en la création d'un réseau d'usagers qui partagent leurs données sur les places de stationnement disponibles, couplé avec une application de guidance qui permet d'orienter un utilisateur vers un emplacement de stationnement qu'un autre utilisateur vient de quitter par exemple. Actuellement, les collaborations entre les pouvoirs locaux et ce type de réseaux communautaires se développent essentiellement autour d'applications diffusant l'information théorique relative aux emplacements de parking sur leur territoire.

Certaines communes mettent à disposition des usagers une application directement en lien avec les systèmes de détection installés sur les emplacements de stationnement. L'utilisateur est donc informé en temps réel de la disponibilité des emplacements (exemples d'Aarschot et Mons, voir encadré).

En matière de paiement du stationnement, il subsiste quelques problèmes avec le système de paiement actuel : les usagers ne paient pas systématiquement, ce qui fait qu'une partie importante des recettes du stationnement échappe à la commune, et le système s'avère contraignant pour l'utilisateur (se déplacer jusqu'à l'horodateur, avoir la monnaie nécessaire, etc.), voire stressant en cas de risque d'amende.

Multipliez les moyens de paiement du stationnement sur votre territoire.



3 moyens de paiement supplémentaires pour l'utilisateur.



Aucun frais d'investissement.



Une mise en place simple et rapide.

Plus d'infos? Surfez sur www.yellowbrick.be ou envoyez-nous un mail à info@yellowbrick.be

yellowbrick®

Mobile Parking. Facile et avantageux.

Plusieurs modes de paiement sont disponibles ou commencent à voir le jour et se répartissent en trois classes :

- l'utilisateur se déplace : système de l'horodateur ;
- l'utilisateur ne se déplace pas mais le paiement relève d'une démarche de sa part : paiement par sms ou sur une application de smartphone, ou sur internet, préalablement (réservation). L'utilisateur communique par sms le numéro de

sa plaque d'immatriculation et le code de la zone de stationnement concernée, et y met fin par sms également lorsqu'il quitte son emplacement. Le montant de son stationnement est ajouté à sa facture de téléphone (exemple de Liège). La même démarche peut s'effectuer via l'inscription à l'aide d'une application sur smartphone, qui produira une facture réglée par carte de crédit (exemple de Marche-en-Famenne) ;

- le paiement ne demande aucune démarche ni déplacement de la part de l'utilisateur : le paiement s'effectue par reconnaissance automatique, via un détecteur de plaque d'immatriculation ou d'un dispositif embarqué (DSRC - Dedicated Short Range Communications, technologie déjà utilisée pour le péage autoroutier en Italie et Norvège par exemple).

PAYER SON PARKING PAR SMS

Les horodateurs de la Ville de Liège, outre le paiement classique de l'occupation d'un emplacement de parking en voirie, proposent aux usagers un paiement par sms. Après s'être garés, les utilisateurs envoient par sms le code de la zone de leur emplacement (1 ou 2), renseigné sur l'horodateur, accompagné du numéro d'immatriculation de leur véhicule. Un sms de confirmation leur est immédiatement envoyé, les informant de la durée maximale du stationnement autorisé dans cette zone. À leur départ, ils envoient un sms qui met ainsi fin à leur session, ce qui leur est confirmé immédiatement. Le prix du stationnement leur est également signalé, et sera ajouté sur la facture du fournisseur de téléphonie mobile. En cas d'oubli, le système retiendra le temps de stationnement maximal autorisé. En l'absence de ticket de parking visible dans un véhicule stationné, les agents de contrôle ont la possibilité de vérifier, à l'aide du numéro d'immatriculation, si une session de stationnement valable a été activée par sms.



Le contrôle des infractions aux règles de stationnement se voit également évoluer grâce aux nouvelles technologies.

En ce qui concerne les paiements par sms ou via une application de smartphone, aucun ticket n'est disposé sur le tableau de bord du véhicule, l'agent de contrôle encode alors la plaque d'immatriculation afin d'identifier si l'utilisateur est en infraction ou non.

La détection des véhicules sur un emplacement équipé permet d'avertir l'agent de contrôle du dépassement de la durée autorisée, ce qui améliore l'effectivité du

contrôle effectué (exemple de Mons, voir encadré).

L'identification des infractions de stationnement peut également être réalisée à l'aide d'un système de reconnaissance de plaques d'immatriculation, qui alerte automatiquement les agents de contrôle en cas d'horaires dépassés, d'absence de permis ou de contraventions en souffrance. Ce système, rendu possible par une collaboration avec les services de police, peut aussi équiper des caméras embarquées sur des véhicules de patrouille (exemple d'Aspen, aux Etats-Unis)².

4. DE NOUVELLES PRATIQUES DE GESTION...

L'utilisation des réseaux mobiles (téléphone et smartphone) a modifié les comportements des usagers. L'emploi de ceux-ci pour le stationnement permet aux autorités locales de s'adapter à la réalité, de se moderniser, et de proposer des solutions au plus grand nombre, en offrant la possibilité à chacun de choisir sa manière d'obtenir l'information qu'il recherche ou d'effectuer son paiement. Cette technique a pour avantages pour l'utilisateur de ne pas devoir se déplacer jusqu'à une borne de paiement, à effec-

² Pour rappel, le décr. 27.10.2011 prévoit que « L'accès à la DIV pour l'identification des contrevenants peut avoir lieu de manière directe par les concessionnaires et les régies communales autonomes, dans le respect de la loi relative à la protection de la vie privée, sans passer par l'intermédiaire du receveur communal. » Cela implique que le procédé reste légal à notre sens pour autant qu'il ait pour but de rechercher les infractions au stationnement dépénalisé tel que le dépassement de la durée autorisée. (Ambre Vassart, conseiller juridique UVCW)

tuer son paiement plus rapidement et à payer uniquement pour le temps de stationnement consommé, moyennant toutefois des frais de transaction (sms, envoi d'une facture, etc.).

Plusieurs constats peuvent être réalisés par rapport à cette évolution des pratiques. En effet, il semble que l'utilisation des réseaux mobiles en matière de paiement du stationnement contribue à l'augmentation du respect de la réglementation, réduisant de façon significative la proportion d'usagers qui ne paient pas leur stationnement. La diminution du stockage de monnaie entraîne également une diminution du vandalisme autour des horodateurs.

Il est également nécessaire de ne pas négliger un autre aspect : cette technique offre une possibilité très aisée de prolonger la durée de son stationnement, à distance, plutôt que de dissuader l'utilisateur de dépasser la durée autorisée par son paiement. Si l'utilisateur pouvait toutefois déjà prolonger son stationnement en se rendant à l'horodateur, cette probabilité était plus faible que d'effectuer le paie-

ment à distance. On diminue donc de ce fait le nombre d'infractions au paiement de cette prolongation, là où la commune autorise cette augmentation.

La multimodalité et la multiplicité des informations : les horodateurs peuvent également être liés au système de billettique pour l'accès à d'autres modes de transport, afin de multiplier les points de vente de ceux-ci, directement dans la rue. Les horodateurs constituent en effet un important maillage de points de vente pour les transports en commun, et peuvent également dispenser des informations accessibles à l'utilisateur : moyens de transport disponibles, localisation, horaires, plans dynamiques des réseaux...

Cette technique peut également être étendue à une billettique donnant accès à des infrastructures touristiques (monuments, musées...)

Enfin, ces points de paiement peuvent également fournir des informations sur la commune, une cartographie, et des publicités.

La modernisation des équipements : l'arrivée de toute cette série de nouvelles technologies peut également être envisagée comme une opportunité de moderniser les équipements en fournissant plus de services pour les usagers : la multiplication des modes de paiement (cartes de paiement, d'abonnement, téléphonie mobile, internet, etc.), l'équipement des parkings avec des bornes de rechargement des véhicules électriques, etc.

Il est également possible d'envisager des solutions autonomes qui fonctionnent à l'énergie solaire, avec des capteurs qui s'adaptent aux besoins en énergie des installations, et également de fournir des informations dynamiques (commerces de proximité, informations locales, événements, météo, qualité de l'air, informations touristiques...).

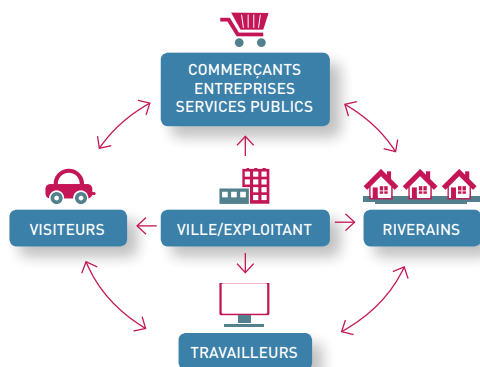
En outre, il peut sans doute être évité d'avoir à construire une nouvelle installation de stationnement et encourir des frais importants, en combattant le manque perçu de parking : il s'agira d'aider le conducteur à trouver des espaces disponibles facilement.



ENTREPRISE INNOVANTE POUR LE MEILLEUR SERVICE GLOBAL EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT INTELLIGENT



- Système de gestion de parking
- Contrôle de stationnement à durée limitée
- Plateforme virtuelle accessible 24h/24
- Produits de conception moderne et élégante
- A la pointe des nouvelles technologies
- Leader du paiement mobile en Belgique et à l'étranger



ip-mobile développe des **alternatives** aux systèmes actuels de stationnement, souvent contraignants pour les utilisateurs et les gestionnaires publics. Nous proposons aux pouvoirs communaux des **solutions** innovantes mais aussi **réalistes et économiques** en adéquation avec les **besoins locaux spécifiques**.

Réseaux communautaires privés : dans certaines zones de pression place élevée en matière de stationnement, comme à proximité des aéroports par exemple, des communautés se sont mises en place pour fournir aux usagers des places de parking situées sur le domaine privé, chez des particuliers ou des entreprises.

Ces systèmes constituent un service de partage de places de parking permettant de mettre en relation ceux qui ont des places de parking disponibles et ceux qui en cherchent durant le même laps de temps. Le service permet de trouver et de réserver une place de parking public ou privé en temps réel ou d'en réserver une à l'avance pour un endroit précis. Ils peuvent être mis en place sur le territoire de plusieurs communes de plusieurs pays, que les autorités peuvent encadrer d'un conventionnement, et fonctionner comme un moteur de recherche de parking (exemple de Paris, Amsterdam, Aéroport de Charleroi...).

Le couponing : afin de dynamiser l'environnement économique, des conventions peuvent être conclues avec les commerces et services locaux, via l'agence de développement local notamment, pour inciter les usagers à redécouvrir leurs commerces de proximité, en dispensant des informations commerciales et des coupons de réduction à partir des transactions de parking, ou inversement, de déduire le coût ou une partie du coût du stationnement des achats des clients (exemple de Mons, voir encadré).

5. ... ET LA TECHNOLOGIE AU SERVICE DES OBJECTIFS

Encourager le stationnement de courte durée : dans le même ordre d'idée que le couponing, il est également possible d'encourager le stationnement de courte durée par la gratuité. La durée offerte et les règles d'attribution sont flexibles : en une seule ou en plusieurs fois, par jour ou par période dans la journée, à l'échelle d'une zone ou de la ville, certains jours de la semaine ou à des dates très spécifiques, avec ou sans paiement complémentaire... Le temps gratuit est associé à la détection du véhicule sur un emplacement (exemple de Mons, voir encadré), ou au numéro d'immatriculation du véhicule saisi par l'utilisateur, et ne nécessite aucun enregistrement préalable auprès des services de la ville. N'importe quel automobiliste, résident comme touriste, peut ainsi en bénéficier.

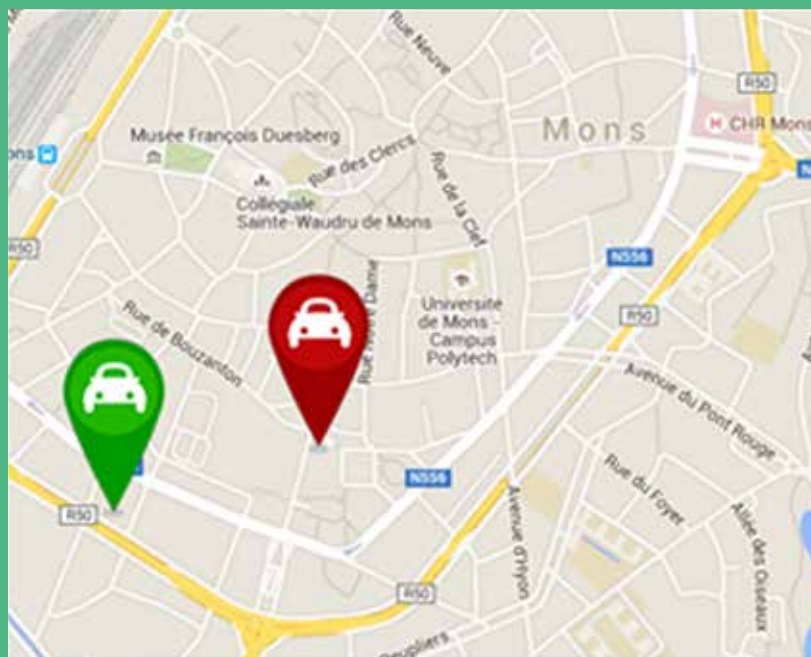
DES ZONES D'« ACHAT-MINUTE » POUR FAVORISER LA ROTATION

La Ville de Mons teste depuis novembre 2015 une technique visant à favoriser la rotation des voitures sur certaines zones de stationnement, par l'installation de détecteurs sur 12 emplacements situés dans une zone commerciale du centre-ville. La commune a en effet constaté ces dernières années une diminution de la rotation dans le centre-ville, et la présence de voitures-ventouses, phénomène qui grève les commerces de proximité. Ces zones d'« achat-minute » offrent 30 minutes de stationnement gratuit aux usagers, estimées suffisantes pour réaliser de petits achats.

Les capteurs détectent la présence d'un véhicule sur l'emplacement, démarrent le décompte et avertissent l'agent de contrôle lorsque l'horaire est dépassé. L'utilisateur peut obtenir quinze minutes supplémentaires en s'enregistrant sur un site et en scannant un QR code dans un commerce. Le système est également couplé à un site internet permettant de visualiser la disponibilité de ces places en temps réel.

Si les premières évaluations semblent démontrer une augmentation assez conséquente du taux de rotation, une évaluation finale de l'efficacité du dispositif permettra d'envisager la pertinence d'étendre le système sur une centaine de places du centre-ville.

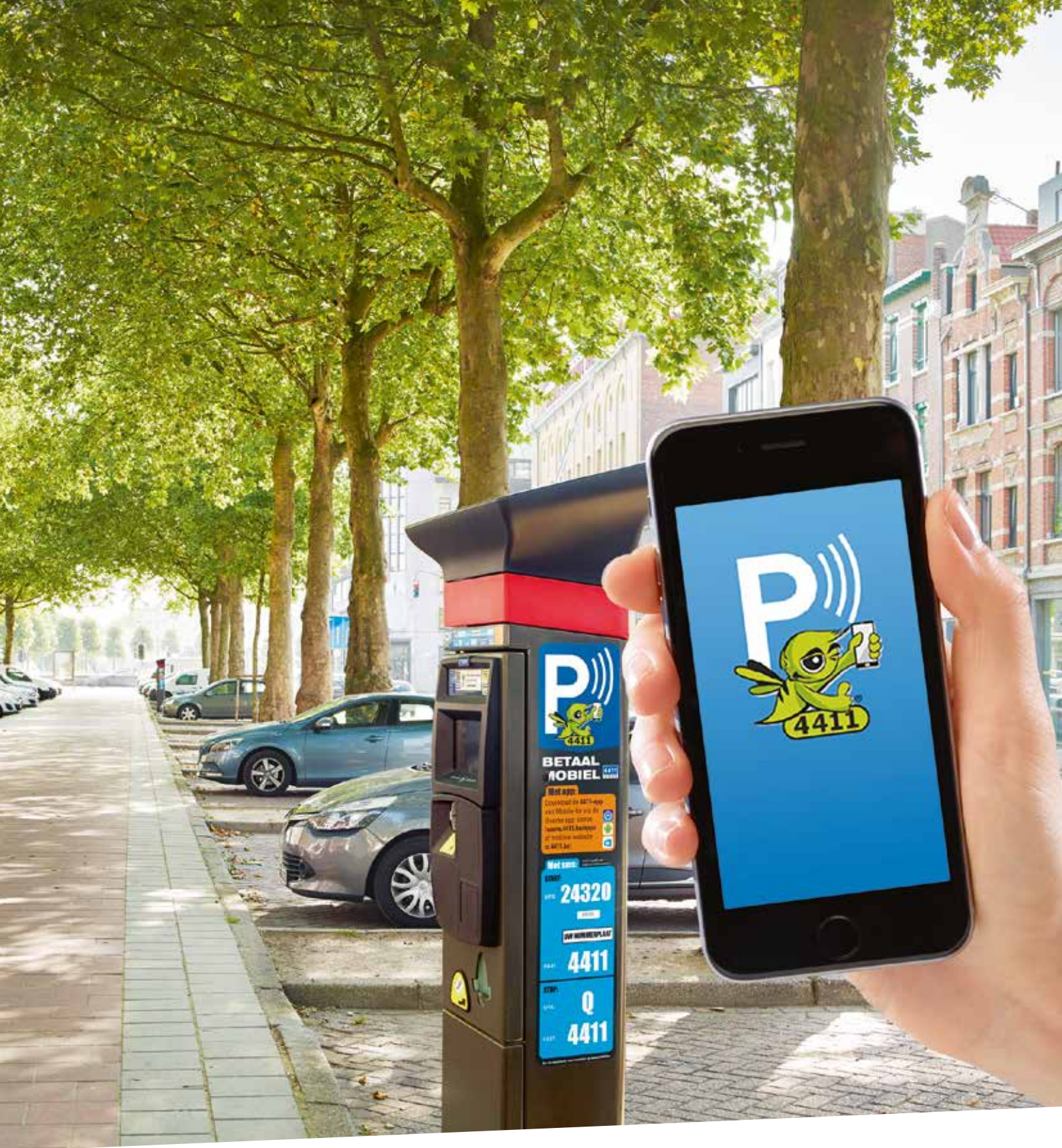
Une évaluation finale de l'efficacité du dispositif permettra d'envisager la pertinence d'étendre le système sur une centaine de places du centre-ville.



Encourager la rotation : à l'instar du parking gratuit sur une courte durée déterminée, limiter la durée de stationnement autorisé, en empêchant la prolongation du stationnement à distance, notamment, ou définir une durée minimale entre deux tickets, peut permettre d'inciter encore plus fortement les automobilistes à libérer leur place de stationnement. Cette démarche a également pour objectif d'augmenter le nombre

d'usagers sur une même place de parking et ainsi augmenter le nombre de clients potentiels pour les commerces voisins.

Favoriser les stationnements de longue durée, ou les habitués : à l'opposé, il peut être envisagé de favoriser certains usagers : les résidents, les propriétaires de véhicules peu polluants, ou d'autres catégories d'usagers. Il s'agira alors d'enregistrer et d'identifier ces usagers par



4411 : l'avenir du parking mobile

Simplifiez la vie de vos citoyens, offrez leur la possibilité de payer leur parking avec leur GSM. Ils vous seront reconnaissant du confort offert. Le tout sans enregistrement préalable obligatoire des utilisateurs, nous travaillons avec les opérateurs Proximus et Mobistar pour la collecte d'argent. Limitez vos investissements en horodateurs et ne payez que pour l'argent collecté.

Avec 4411, le parking devient facile pour tout le monde.



le numéro d'immatriculation de leur véhicule et leur attribuer des tarifs et des règles d'accès au stationnement préférentiels. Il est même possible de distribuer du temps gratuit ou d'appliquer des règles de rotation à certains usagers uniquement (professions médicales, livreurs, associations...).

L'autopartage ou carsharing, consiste en un système de mise à disposition, par une société, une instance publique, une association, etc., d'un ou plusieurs véhicules à des clients ou des membres. Cette technique permet ainsi à l'utilisateur de ne financer le véhicule que pour la durée de son besoin, plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui reste l'essentiel de son temps immobilisée, potentiellement sur une place de stationnement. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres. Le succès d'un tel système repose sur la diversité d'utilisation, de besoins et de créneaux horaires, idéalement différents selon les membres.

Le covoiturage : la Région wallonne a mis à disposition une plateforme de covoiturage, utilisable via une application pour smartphone (ComOn), qui centralise toutes les demandes et toutes les offres des candidats covoitureurs et combine la mise en relation des utilisateurs et la localisation de parkings gratuits et proches des grands axes, où ceux-ci peuvent se donner rendez-vous. La Région Wallonne a en effet mis en place un partenariat avec des entreprises privées, afin que celles-ci partagent des places de parking au bénéfice des covoitureurs. Un tel partenariat va d'ailleurs s'étendre aux pouvoirs publics.

6. CONCLUSION

Sans être exhaustif, ces quelques initiatives possibles en matière de stationnement et appliquant différentes technologies de l'information et de la communication apportent un éclairage sur les potentialités en matière de politique de stationnement et de mobilité.

D'une part, ces évolutions peuvent permettre une optimisation du stationnement, dans ses aspects de l'amélioration du respect de la réglementation, mutualisation, information, paiement..., mais également une intégration des modes alternatifs à la voiture, un éventail plus

large pour l'usager dans le choix de la recherche du stationnement et le paiement et l'élaboration de solutions plus fines en fonction de la catégorie d'usagers visés.

D'autre part, avec le choix d'une évolution de la gestion du stationnement avec les nouveaux outils technologiques, de nouveaux défis se présentent aux pouvoirs locaux dans l'appréhension de ceux-ci, le développement rapide de ces systèmes, la gestion des données qu'ils génèrent et le changement de comportements dans les pratiques des citoyens et la gestion du stationnement d'une manière générale.

Néanmoins, l'intégration des technologies existantes permet potentiellement de créer de nouveaux services aux ci-

toyens, d'optimiser les ressources, d'élaborer des processus prédictifs et d'adapter les pratiques de contrôle.

Le stationnement « smart » s'entend ainsi en termes d'intelligence économique, de performances en matière de communication, de durabilité, d'adaptation, de préservation du cadre de vie et d'acceptation de la part du citoyen.



Une pratique désormais révolue ?