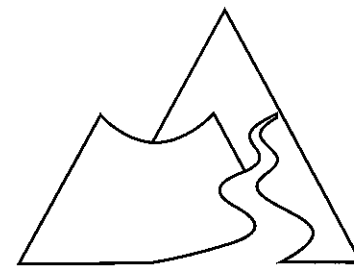


En conclusion, la loi N° 2017-133 (NAP7A7) a ouvert de nombreuses possibilités de gestion du stationnement aux collectivités, suivant une organisation décentralisée assurant la meilleure adaptation possible au contexte local.

La question des moyens de paiement et de la note de la redevance de stationnement et du FPS doit être anticipée pour assurer la réussite du système de gestion. L'usage d'outils technologiques adaptés facilite cette gestion fine, mais doit être garant des libertés individuelles quant à l'utilisation des données personnelles.



Centres de gestion de la région
Auvergne-Rhône-Alpes

Concours ou examen :

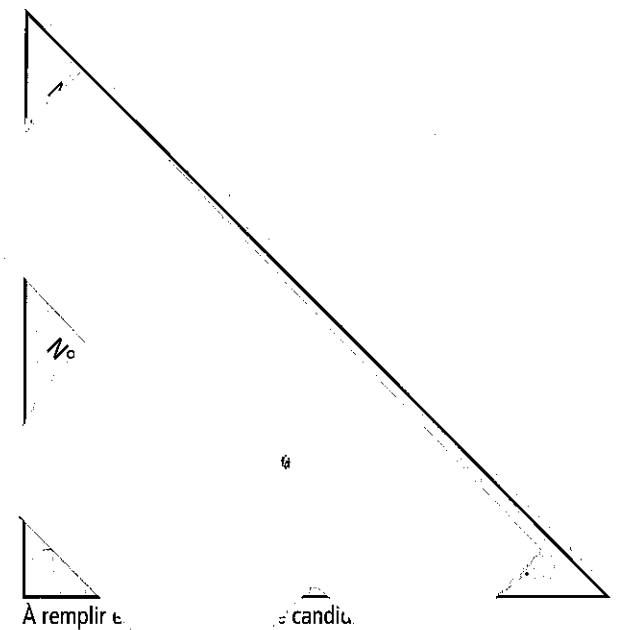
INGENIEUR

Interne (1) Externe (1) 3^e concours (1)

Spécialité : Infrastructures et Réseaux

Épreuve de : Note sur dossier

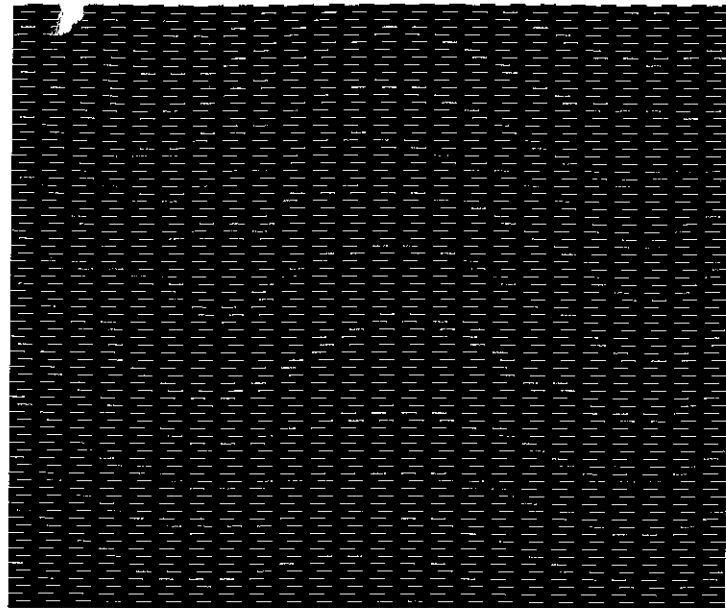
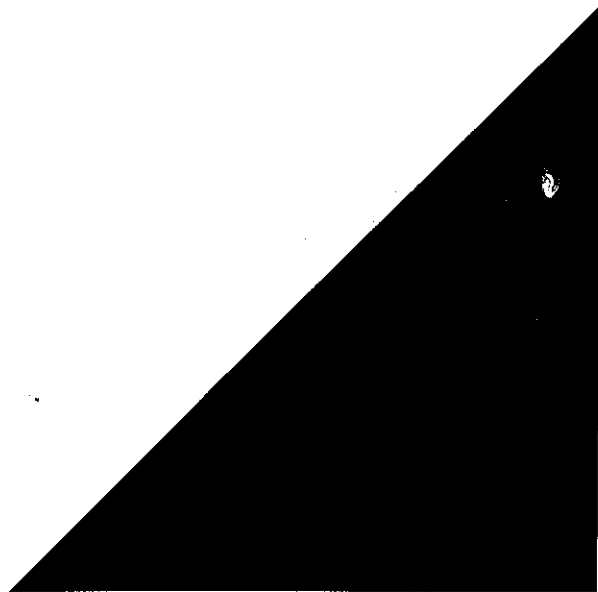
Date de l'épreuve : 12 juin 2019



Colonne réservée à l'administration	Ville d'INGEVILLE Le 12 juin 2019
Numéro de copie ▼ 99	Service Voies et déplacements
Note attribuée (réservé au jury) ▼ 15	Note à l'attention de Madame la Directrice Générale des Services Techniques (D.G.S.T.)
	<u>Objet</u> : Réforme récente du stationnement
	<u>Références</u>
	- Règlement général européen sur la protection des données (RGPD) applicable au 25 mai 2018
	- Code général des collectivités territoriales (CGCT), article L 2333-87
	- Loi n° 2014-58 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014

(1) Cocher la case correspondante

Le nom du candidat ne figurera nulle part ailleurs que dans l'emplacement réservé à cet effet sur cette copie. \1
Aucun signe distinctif ne devra apparaître (signature, initiales, encre autre que bleue ou noire...).



- Décret n° 217-1523 du 03/11/17 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière
- Décret n° 217-1525 du 02/11/17 relatif à la procédure de stationnement des véhicules sur voie et à la Commission du Contentieux du stationnement payant

La gestion du stationnement des véhicules sur voie a fait l'objet d'une importante réforme dans le cadre de la loi NAPTAM du 27 janvier 2014, et des décrets d'application n° 217-1523 et 217-1525 pris en novembre 2017.

A ce jour, ni la Communauté d'agglomération d'Ingeco, qui exerce l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), ni INGEVILLE en tant que ville entre, n'ont mis en œuvre la réforme du stationnement dont les principes sont entrés en vigueur au 1^{er} janvier 2018.

Dans une première partie, la note revient sur les principes et enjeux de la réforme, qui modifie significativement la gestion du stationnement sur voie. Dans une seconde partie, la note présentera les moyens techniques et technologiques devant être appréhendés dans le cadre de la réforme.

II - B) L'enjeu particulier de la gestion des données personnelles

En se basant sur des plaques d'immatriculation ou des outils numériques reposant sur l'usage de données personnelles (téléphone portable notamment), les technologies de paiement et de contrôle impliquent un aléa de diffusion de données personnelles certaine qui doit être minimisée.

Ces outils doivent en particulier être conformes aux normes de l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information. Il est par ailleurs nécessaire de recueillir tout opération auprès de l'Agence nationale du traitement automatisé des infractions (ANTAI) qui ont la création d'un espace numérique FPS, la sécurisation (voire le cryptage des données comme recommandé par la Commission nationale informatique et liberté [CNIL]) des échanges via l'obtention d'un certificat électronique, et enfin la signature d'une convention entre l'ANTAI et les collectivités.

Par ailleurs, le cadre du RGPD s'applique bien évidemment à l'ensemble de prestataires choisis qui utilisent des données personnelles.

Toutefois, et malgré ces précautions, l'usage de données personnelles peut faire l'objet d'abus ou de risques. En principe, le système mis en œuvre ne doit servir qu'exclusivement aux fins de gestion du stationnement, ce qui n'est pas évident avec l'usage de smartphones (accès aux données à des fins commerciales par exemple). Par ailleurs, le cas de sociétés de gestion des données basées en dehors de l'Union européenne peut poser question quant aux possibilités effectives de contrôle que peuvent exercer les collectivités et les usagers eux-mêmes.

Enfin, l'externalisation de service de contrôle n'est pas exempte d'abus possible, comme le cas de Streeteo l'a montré à Paris en 2018.

II-A) Les outils de mise en œuvre

La mise en œuvre de la stratégie de gestion du stationnement repose sur deux aspects. Le premier concerne le paiement. Le second porte sur les contrôles et recouvrements du FPS.

Les possibilités offertes de gérer la tarification sur des plages horaires précises peuvent conditionner l'adaptation en conséquence des données, fixant en particulier clairement l'heure de début de stationnement. Il existe aussi d'autres moyens techniques, comme par exemple des capteurs relevant la présence ou non de véhicules stationnés, ainsi que les rotations de ces véhicules. Une autre approche technologique consiste à permettre l'usage de moyens de paiement plus souples par l'usage, et rigoureux d'un point de vue tarification par le gestionnaire. Les smartphones et les applications dédiées peuvent permettre à la fois le contrôle de la durée de stationnement, sa géolocalisation et le paiement direct.

Il peut être noté que ces outils technologiques offrent des fonctions indirectes nouvelles pour suivre le taux d'occupation, pour des prédictions sur l'offre et la demande. Ces outils contribuent donc à l'émergence des "villes intelligentes".

Concernant le volet contrôle, la difficulté réside dans le suivi précis des tranches horaires. L'usage de moyens vidéos automatisés (type LAPI : lecture automatisée de plaques d'immatriculation) peut limiter la présence sur place d'agents, d'autant plus que le service dédié à cet outil peut d'ores et déjà être entièrement externalisé par des prestataires. Néanmoins, il convient aussi d'indiquer que la circulation d'agents contrôleurs peut contribuer à une meilleure acceptabilité du dispositif (rôle d'explication, et de prévention des impayés).

I) Une réforme modifiant significativement la gestion du stationnement en ville

Le corpus réglementaire actuel permet de fixer de nouveaux objectifs à la gestion du stationnement et ouvre des opportunités à saisir (I-A). Cette réforme permet en particulier d'affiner localement la gestion qualitative et quantitative de l'offre de stationnement, comme le montre le (I-B), sous réserve d'un contrôle ad hoc.

I-A) Des objectifs à prendre en compte et des opportunités à saisir

La loi NAPTAD a mis fin au principe d'infraction aux arrêtés municipaux pris en matière de stationnement sur voirie, à l'exception du stationnement réglementé au titre des gênes et dangers portant sur les conditions de circulation. Ainsi, les procès-verbaux (PV) de 17 euros, centralisés par l'Etat en termes de collecte et redistribution, sont supprimés. En leur et place, la loi NAPTAD a instauré une redevance de stationnement accompagnée, en cas de non-paiement ou de dépassement de la durée payée de stationnement, un forfait post-stationnement (FPS). La redevance et le FPS étant institués par l'organe délibérant des collectivités compétentes pour l'organisation du stationnement, la loi implique donc un acte fort de décentralisation à l'attention des collectivités.

D'un point de vue financier, la loi NAPTAD permet ainsi de fixer librement à la fois sa tarification et le FPS (sous réserve que ce dernier reste raisonnable pour ne pas apparaître comme une sanction financière administrative), et la répartition des recettes entre acteurs locaux. Un fléchage précis de ces recettes peut ainsi être prévu.

De fait, et d'un point de vue plus global, la réforme constitue un outil pour réfléchir à la place de la voiture

en ville, aux surfaces occupées par les véhicules sur le domaine public grâce à l'optimisation du nombre et de la répartition des places en surface ou en parcs fermés, et in fine à la stratégie d'aménagement urbain voulue par la ville. Les objectifs rejoignent ceux des lois "grande" de 2009.

I - B) Vers une gestion quantitative et qualitative du stationnement affinée localement et globalement

Le principe de la redevance de stationnement et du FPS permet d'offrir de grandes latitudes quant au zonage de stationnement, par exemple par quartiers ou arrondissements comme à Paris ou Lyon, ou par fonctions urbaines de type résidences ou secteurs commerciaux, etc. Il permet aussi d'affiner le coût du stationnement par tranches horaires pouvant aller à la minute (Lyon), contribuant ainsi à optimiser l'usage des places de stationnement en fonction des objectifs recherchés (gestion des temps d'attente et des flux routiers "parasites", limitation des stationnements longue durée en surface, accessibilité des commerces, etc.).

Le bon fonctionnement de la stratégie de stationnement requiert donc d'organiser en conséquence les services internes des collectivités pour collecter les redevances efficacement, pour assurer le contrôle du stationnement et assurer le recouvrement des FPS le cas échéant.

Le contrôle est précisément un enjeu particulier, surtout si le zonage (géographique et temporel) de la tarification s'avère complexe. Il convient de fait de communiquer clairement sur les principes, les prix, et les objectifs poursuivis.

Des outils technologiques peuvent contribuer à ce contrôle, en complément voire en remplacement des moyens humains internes aux collectivités.

Il convient par ailleurs de garantir le droit de recours à contester le FPS. La réglementation a ainsi prévu

deux instances appelées successivement si besoin. D'abord l'usager peut en appeler à l'organe de gestion des recours administratifs préalable obligatoires (RAPO). Ensuite, il peut saisir la Commission du Contrôle du stationnement payant (CCSP).

Enfin, il convient de noter que la réforme laisse toutes possibilités d'externaliser les volets gestion et contrôle du stationnement, qu'il s'agisse du recouvrement de redevances et FPS (y compris l'organe du RAPO) ou des actions de contrôles pouvant être réalisées par des tiers assermentés. Deux options se présentent pour les collectivités : le recours à des marchés de prestation de service, ou la délégation de service public (DSP).

La loi NAPTAM, en supprimant le PV de stationnement et en laissant une grande liberté aux collectivités pour organiser le stationnement, flécher les recettes, assurer les contrôles et recouvrement de impayés, a ouvert de nouveaux horizons pour aménager l'espace urbain. D'importantes questions de moyens, humains et technologiques apparaissent cependant comme l'expose la deuxième partie.

II) Différents moyens techniques et technologiques à appréhender

La première sous-partie (II-A) indique quels outils peuvent être exploités pour assurer la mise en œuvre de la stratégie de stationnement. La seconde sous-partie (II-B) se focalisera sur l'enjeu en matière de gestion des données personnelles.

Pour ailleurs, le mode de paiement (redevance et éventuel FPS) impliquera à la fois les outils à mettre en oeuvre, et les moyens humains envisagés (en interne ou en externe). La décision devrait revenir au Maire, sur la base d'une comparaison multicritère chiffrée.

Les instances consultatives du personnel sont nécessairement consultées, sachant que la réforme du stationnement devra aussi être inscrite dans le Document Unique (DU) en raison des modifications de gestion de services et de leurs fonctions.

L'attention devra être portée en outre sur les conditions de contrôle du stationnement, là-aussi à organiser au choix en régie ou à externaliser.

Si un outil numérique est mis en place (paiement ou contrôle), il est rappelé qu'une convention ad hoc avec l'ANTAI sera requise. Il sera important de choisir le ou les prestataires les plus fiables quant à leur gestion de données personnelles.

Pour l'évaluation de la démarche, un premier critère pourrait reposer sur le taux d'occupation, actuellement de 6%. Un nouveau taux devrait être fixé, et utilisé comme cible. D'autre part, le niveau des recettes pourra être observé, d'autant plus que sa répartition entre Ingeles et Ingeville devra être fixée clairement, et fléchée si possible pour développer des alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, report modal, cycles etc.).

En conclusion, la mise en oeuvre de la réforme du stationnement à Ingeville doit contribuer à une réflexion sur la place de la voiture dans le Centre-ville, en lien avec l'AMT. Il sera possible, à cette fin, de jouer sur le zonage et la grille tarifaire. L'attention sera portée sur l'adhésion de la population, et sur les moyens humains et technologiques mis en oeuvre.

Ville d'Ingeles
Service Voirie et déplacements

Le 12 juin 2019

Note à l'attention de Madame la Directrice
générale de Services Techniques (DGST)

Objet: propositions opérationnelles pour mettre en oeuvre la réforme du stationnement de surface à Ingeville

Ingeville dispose d'un centre-ville où la pression du stationnement de surface est forte, et d'un faible taux de rotation des véhicules, quand bien-même le centre-ville dispose d'un parking souterrain au taux de remplissage faible, en délégation de service public pour la gestion et l'exploitation par la société DELEGUE.

Dans le contexte de la loi NAPTAN de 2014, qui n'a pas encore été mise en oeuvre par INGEVILLE et INGELES, des outils de gestion du stationnement en surface ont été créés. La présente note a pour objet de proposer un cadre de règlement des dysfonctionnements constatés dans le centre-ville, en proposant de la mise en oeuvre de la réforme du stationnement de surface à Ingeville.

Dans un premier temps, la note présente la stratégie de mise en oeuvre et les moyens de pilotage du projet. Dans un second temps, la note précisera les conditions de réussite et d'évaluation du projet.

I) Stratégie de mise en oeuvre de la réforme

La réforme du stationnement doit être un moyen de mieux utiliser le parc de stationnement en surface, en reprenant à une stratégie d'ensemble (I-A), dont le pilotage est précisé dans le I-B).

I-A) Mise en oeuvre de la réforme par mieux utiliser le parc de stationnement

La réforme permet à Ingeville de modifier sa grille tarifaire en l'adaptant géographiquement et temporairement. Un diagnostic préalable du stationnement semble nécessaire. Il fera l'objet d'un appel d'offres suivant le bde de la Commune Publique. La durée totale de la mission pourrait être de l'ordre de 1 an en comptant la consultation, les emprunts divers (enquête origine-destination par exemple), et les analyses suivies de propositions de zonages tarifaires.

À l'issue du diagnostic, un projet de zonage sera soumis à la délibération du conseil qui fixera la zone et les grilles tarifaires, ainsi que le F.E.S.

Il convient de noter que ce zonage peut contribuer efficacement à l'optimisation du parc en surface, en lien avec le parking souterrain. Il est ainsi envisageable d'orienter le stationnement de longue durée vers le parking souterrain en adaptant le tarif horaire et les plages de paiement. Par exemple, un prix bas, voire la gratuité des premières dizaines de minutes peut s'envisager pour favoriser une rotation importante en centre-ville (commerces). Ensuite, le prix horaire pourrait s'accroître significativement pour favoriser le parking souterrain.

La fixation du prix du F.E.S. sera adaptée en conséquence, sachant qu'en l'état il sera limité à 3 euros seulement, puisque le stationnement est limité à 2 heures. Un forfait de l'ordre de 30 euros est

courant.

I-B) Pilotage du projet

Le service Voirie et déplacements est compétent pour assurer le pilotage du projet. Il pourra cependant nécessiter de faire intervenir l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), soit la Communauté d'agglomération INGE Co. En effet, le principe de zonage devra être compatible notamment avec le plan de déplacements urbains, en particulier pour agir efficacement sur l'offre multimodale (lignes de bus, parking-relais, piste cyclable etc.) favorisant un nouvel usage du stationnement de surface.

Par ailleurs, il apparaît souhaitable que le zonage et la tarification de Ingeville soit cohérent, du moins concorde, avec ceux des villes riveraines membre de Ingeco.

Ainsi, un pilotage réunissant les maires de communes concernées, les élus représentants de Ingeco, et les responsables des limites de quartiers sera prévu.

Des comités techniques seront organisés en préparation des COPIL, sachant que de réunions de travail seront indispensables.

La réforme du stationnement devant être mise en oeuvre à Ingeville, il est opportun d'analyser l'offre actuelle et de l'adapter en concertation avec l'AOM et les communes limitrophes.

II Conditions de réussite et d'évaluation

Compte-tenu des objectifs de tarification proposés à l'issue des phases de pilotage initial, il sera nécessaire que le public comprenne et adhère aux dispositifs. Une campagne de communication doit être ainsi prévue.