

la Cemathèque

un nouvel éclairage
sur la mobilité



Stationnement 1 : problématique générale

Le stationnement : encore
et toujours au cœur de la
mobilité !

Les outils d'aménagement du
territoire

Gestion locale de la mobilité et
stationnement

Les aspects réglementaires liés au
stationnement

Le contrôle depuis la dépenalisation

La communication : parent pauvre de
la politique du stationnement ?



Préambule

Le stationnement soulève encore et toujours de nombreuses polémiques et autant de questions. Il importait donc de consacrer un dossier thématique pour faire le point, brièvement, sur les multiples facettes de cette problématique. Celui-ci a été conçu dans la perspective d'apporter ou de rappeler les outils disponibles en vue du développement d'une politique du stationnement intégrée, comme moteur de développement économique, social et de qualité du cadre de vie et comme élément déterminant de modification du choix modal de déplacement des individus.

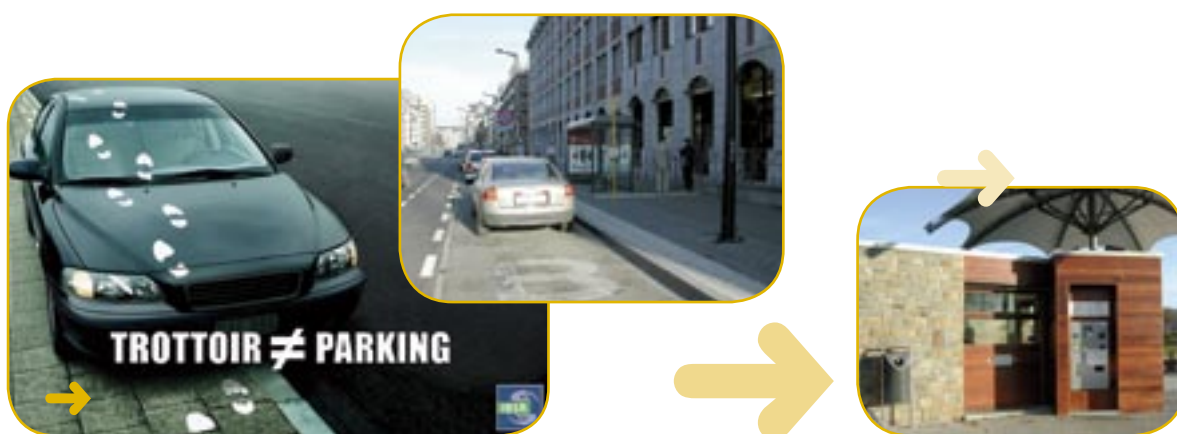
Il ne s'agira pas d'approfondir des méthodologies à l'intention des techniciens communaux chargés de la conception et de la mise en œuvre d'une politique de gestion du stationnement, mais de refaire un tour d'horizon des éléments à prendre en compte dans la réflexion et la gestion à court, à moyen et à long termes au sein de la commune.

Cependant, même en présentant une information succincte, il était difficile d'apporter un éclairage correct sur ce sujet en respectant la taille habituelle d'une Cemathèque. C'est pourquoi nous avons opté pour le principe de deux dossiers consacrés à ce thème.

Le présent document en constitue donc le premier volet. Il a pour enjeu de présenter, de manière générale, les différents outils qui permettent de gérer au mieux le stationnement au niveau communal, depuis sa prise en compte au quotidien jusqu'à celle de la planification à plus long terme.

Un second dossier sera publié dans les tous prochains mois. Il abordera le stationnement dans le cadre de problématiques spécifiques telles que le commerce, les grands générateurs de trafic, la mobilité scolaire, les résidents, les pôles d'intermodalité, ainsi que l'aménagement des espaces publics, en les illustrant de divers cas pratiques et d'exemples. Il présentera également quelques chiffres.

La problématique des livraisons a été mise de côté. Ce sujet est tout à fait spécifique. Il n'est plus de l'ordre du transport de personnes mais des marchandises. Il nécessite des développements à part et a fait l'objet d'un cahier du MET. Si nécessaire, une Cemathèque pourra lui être dédiée ultérieurement. De même, le stationnement des deux roues n'est pas étudié dans ce dossier. À ce sujet, on se référera utilement à la Cemathèque n° 6, consacrée au thème du vélo.



La CeMathèque est une collection de dossiers thématiques trimestriels publiés par le réseau des Conseillers en Mobilité.

L'objectif de cette collection est d'apporter un éclairage nouveau sur la mobilité des personnes et des biens. Pour ce faire, un nouveau sujet est abordé tous les trois mois dans le respect des valeurs de la fonction de conseiller en mobilité à savoir la transversalité, le pragmatisme et l'intermodalité.

Table des matières

STATIONNEMENT 1 : PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE

LE STATIONNEMENT : ENCORE ET TOUJOURS AU CŒUR DE LA MOBILITÉ !

PRÉAMBULE	3
1. INTRODUCTION	5
2. LES OUTILS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	7
3. GESTION LOCALE DE LA MOBILITÉ ET STATIONNEMENT	14
4. LES ASPECTS RÉGLEMENTAIRES LIÉS AU STATIONNEMENT	21
5. LE CONTRÔLE DEPUIS LA DÉPÉNALISATION	27
6. LA COMMUNICATION : PARENT PAUVRE DE LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT ?	32
7. DÉFINITIONS : LES MOTS DU STATIONNEMENT	37
8. CONCLUSION	39
9. ADRESSES UTILES	40
10. BIBLIOGRAPHIE	41

1. Introduction

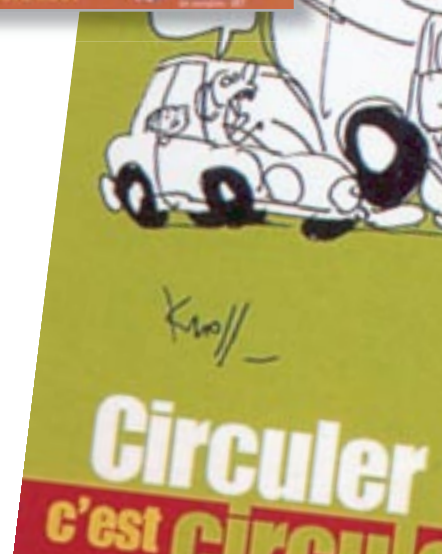
Toujours plus de voitures ... toujours plus de places de stationnement ... ou le délicat dilemme de l'élu et du technicien !

Le stationnement est et reste encore et toujours au cœur de la gestion de la mobilité. Même si on en parle tous les jours, il demeure encore un domaine mal connu des acteurs locaux, et les idées fausses sont nombreuses, tant sur la politique à mener, que sur la réglementation, la tarification, la surveillance et surtout ses effets.

Au-delà des gênes et des conflits quotidiens qu'elle peut générer, la problématique du stationnement est susceptible de produire des conséquences plus graves, tel le déplacement des habitants mais aussi des activités de service ou des entreprises à la campagne, poursuivant ainsi la catastrophe entamée il y a quelques décennies qui a conduit à l'éclatement des territoires et à leur dispersion, engendrant de nouveaux problèmes, dont celui de l'accessibilité pour les plus pauvres.

La problématique est complexe et les solutions supposent d'être considérées globalement. Elle dépasse largement la question du stationnement et nécessite comme préalable la définition d'objectifs clairs pour l'avenir de la commune concernée. Elle n'est pas seulement un problème de centre-ville, mais est perceptible également en périphérie et touche de plus en plus les villages auxquels elle a dévoré des espaces énormes. La politique à mener pour atteindre les objectifs définis suppose une vision globale et la mise en œuvre de mesures liées et coordonnées.

Vu l'importance du stationnement dans la définition de nouvelles politiques de déplacements, d'urbanisme ou de développement économique pour qu'il constitue un outil efficace, une bonne connaissance de l'offre, de son usage et du comportement des usagers est indispensable. Le résultat de la gestion de cette problématique doit en intégrer toutes les composantes.



Il relèvera d'un savant dosage, qui refuse le tout à la voiture, mais aussi sa suppression pure et simple, sans solution alternative crédible.

Cette première Cemathèque consacrée au stationnement a pour objet de rappeler les différents outils disponibles, de les définir et de les décrire brièvement, proposant ainsi un éclairage général sur le sujet.



C'est d'abord au niveau de l'aménagement du territoire, de l'affectation du sol et de la répartition des activités que vont se constituer la trame, les réseaux et les flux de trafic. Vont apparaître ensuite des besoins de stationnement. Aujourd'hui, beaucoup de choses sont déjà en place, fixées, quasi définitivement. Néanmoins, il subsiste des marges de manœuvre et les différents outils d'aménagement (schémas et plans),

sont à la disposition des pouvoirs locaux pour orienter l'avenir de leur commune.

Le plan communal de mobilité constitue un autre outil qui, en rapport avec les précédents et les grandes options de développement au niveau local, doit permettre de fixer des objectifs de gestion des déplacements et qui, pour rencontrer ceux-ci, définira la politique à mener et les mesures à prendre en matière de stationnement. Si la commune ne dispose pas de cet outil, il importe toutefois qu'elle ait une vision précise de la situation existante d'une part, de sa stratégie d'autre part, afin de rester maître de son devenir.

La réglementation du stationnement sur la voie publique constitue par excellence l'outil très concret et très pratique de mise en œuvre pour tout ce qui concerne le stationnement en voirie, et offre au gestionnaire diverses ressources à cet égard qu'il importe de bien maîtriser pour en tirer un maximum de profit.

Mais, comme il ne suffit pas de déterminer des règles pour que tout devienne simple, le législateur a également défini des modalités de contrôle permettant de sanctionner les contrevenants. Malheureusement, force est de constater qu'il est difficile de s'en passer : pas de politique de stationnement sans contrôles et sanctions. Toutes les études vont dans ce même sens !

Enfin, sanctionner sans avoir au préalable sensibilisé, expliqué ... ne permettrait pas une certaine prise de conscience des raisons du recours à une politique de stationnement et d'un retour à des comportements un peu plus civiques. Il faut donc communiquer ! Et ce n'est pas un luxe, même si aujourd'hui on est encore très frileux à l'idée de dépenser de l'argent et de l'énergie pour des campagnes d'information ...

Le rappel des concepts de base de la politique de stationnement complète ce premier dossier consacré à ce thème, afin de permettre à tous de savoir de quoi on parle ou de s'assurer qu'on parle bien la même langue⁽¹⁾.

⁽¹⁾ En particulier, le module 4 de la formation de base de conseiller en mobilité est entièrement consacré à ce thème.



2. Les outils d'aménagement du territoire

ARNOLD Pierre, BOXHO Christine, DE BUE Xavier,
VANDEYNZE Lauranne

Direction de la Politique Foncière et de la
Mobilité – Division de l'Aménagement et de l'Urbanisme / DGATLP

Introduction

La croissance du trafic automobile et ses conséquences sur la congestion des agglomérations ainsi que sur les stratégies de localisation des activités et les politiques publiques d'aménagement urbain, ont consacré les liens indéniables entre politiques publiques de mobilité d'une part et d'aménagement du territoire d'autre part.

Jusqu'il y a peu, les politiques urbaines mises en œuvre ont plutôt cherché à répondre aux besoins croissants en mobilité en adaptant le plus souvent la ville à l'automobile. Toutefois, les nuisances induites par ce mode de transport et la rareté de l'espace conduisent les pouvoirs publics à rechercher une meilleure cohérence entre les politiques de déplacement et les politiques d'aménagement du territoire.

Les enjeux d'une politique de stationnement

En sa qualité d'outil transversal, ayant des implications tant sur la mobilité que sur l'aménagement du territoire, le stationnement est un outil opérationnel porteur des enjeux suivants :

- la modification de la répartition modale des déplacements ;
- le développement économique local et l'accessibilité de l'habitat et des équipements publics ;
- la préservation du cadre de vie.

La modification de la répartition modale des déplacements

Les études récentes ont confirmé le lien existant entre l'offre de stationnement des actifs sur le lieu de travail, en ce qu'elle conditionne l'accessibilité automobile, et le choix modal qu'ils effec-

tuent dans leurs déplacements domicile-travail.

Par ailleurs, l'absence d'une offre résidentielle diurne à un coût peu élevé peut, de la même façon, inciter les actifs à utiliser l'automobile pour leurs déplacements domicile-travail.

Le développement économique local et l'accessibilité de l'habitat et des équipements publics

Durant les dernières décennies, le développement commercial s'est réalisé essentiellement à la périphérie des villes en des lieux qui tiraient leur attractivité des facilités de stationnement et d'accès en automobile. Il pouvait en conséquence entrer en concurrence favorable avec les commerces des centres urbains confrontés à la congestion automobile et aux difficultés de stationnement.

De la même manière, les stratégies de localisation résidentielle sont influencées par les offres de stationnement proposées dans les centres urbains ; ces dernières constituent un paramètre au même titre que le coût ou la disponibilité des logements.

Enfin, la localisation des grands équipements ouverts au public (administratifs, socio-culturels, sportifs, gares, écoles, hôpitaux, etc.) peut également être déterminée par leurs besoins en accessibilité dont le stationnement est un élément constitutif.

Ils engendrent du reste une demande de stationnement atypique qu'il est nécessaire d'organiser de façon à garantir leur accessibilité et à éviter des conflits d'usage de l'espace public.

La préservation du cadre de vie

Une grande partie de l'offre de stationnement se situe sur la voirie, c'est-à-dire sur un espace rare où doivent cohabiter différentes fonctions et différents usages de la ville. Le stationnement se trouve donc en concurrence avec les autres fonctions de l'espace public.

Des arbitrages sont nécessaires afin d'équilibrer l'une ou l'autre de ces fonctions selon les caractéristiques des lieux et les objectifs à atteindre.

Les objectifs poursuivis en matière d'aménagement du territoire

Le stationnement, en ce qu'il permet de hiérarchiser l'espace et d'en favoriser ou dissuader l'accès pour certaines catégories d'usagers, est un outil opérationnel au service d'une politique d'aménagement du territoire.

Il convient d'examiner en quoi les objectifs poursuivis en matière d'aménagement du territoire peuvent être mis en œuvre lors de chaque enjeu de mobilité décrit ci-avant.

La modification de la répartition modale

Afin notamment de diminuer pour les pouvoirs publics les coûts d'infrastructures, l'aménagement du territoire poursuit une politique de recentrage des activités et des résidences dans les noyaux urbains, favorisant ainsi leur densification.

Pareille densification crée assurément une raréfaction de l'espace urbain disponible qu'il convient de gérer en assurant un partage équilibré de l'espace public au profit de l'ensemble de ses usagers et une primauté à la défense du cadre de vie. En conséquence, la diminution du trafic automobile, à tout le moins en ville, et le développement en ces lieux des transports en commun et des modes doux (vélo, marche) constituent une mesure souhaitée.

En matière de stationnement, cela se traduit par une volonté :

- de diminuer les places de parking sur les lieux de travail et de limiter la création de nouvelles places de parking dans les constructions de bureaux en substituant aux normes minimales des normes plafond (fixées par exemple en fonction du niveau de service offert par les modes de transport alternatifs à la voiture) ;
- de créer des parcs-relais dans des lieux stratégiques et desservis par des transports en commun à haute performance ;
- de favoriser le stationnement longue durée pour les résidents ;
- de défavoriser le stationnement longue durée pour les autres usagers.



Le Parc-relais de la «plaine Saint-Nicolas» à Jambes offre un parking de délestage soutenu par une navette mise à la disposition des non résidents par le TEC pour proposer une accessibilité plus «douce» et plus simple au centre de la ville.

Sources : ICEDD et Ville de Namur



⁽²⁾ Braudel Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme : XV – XVIII*, Armand-Collin, 1979.



Le développement économique local et la localisation des grands équipements

Fidèle à la tradition héritée de l'enseignement de l'historien Fernand Braudel ⁽²⁾, l'aménagement du territoire considère que le développement économique et social se réalise par la promotion de grands pôles urbains qui entretiennent entre eux des liens d'interdépendance constituant pour chacun un gage de prospérité.

En conséquence, l'aménagement du territoire veillera à ce que les grands équipements publics ainsi que les grands centres commerciaux soient concentrés dans ces grands centres urbains.

Il veillera en outre à assurer une mixité sociale et fonctionnelle à l'intérieur de ces noyaux.

En matière de mobilité et de stationnement, cela se traduit par une volonté de veiller à assurer une réelle accessibilité à ces grands centres commerciaux et à ces grands équipements publics. Une offre de stationnement appropriée en constitue un élément.

La mixité sociale et fonctionnelle des centres urbains sera assurée par une offre de stationnement suffisante pour les riverains, privilégiant la rotation pour les autres usagers.

La préservation du cadre de vie

La volonté affichée par l'aménagement du territoire de recentrer les activités et les résidences dans les noyaux urbains se concrétise aussi par la nécessité de rendre ces lieux plus conviviaux et plus attractifs.

En matière de stationnement, cela se traduit notamment par :

- une dissuasion du parking de longue durée pour les non-résidents ;
- une offre de stationnement suffisante pour les riverains mais de préférence hors voirie (notamment par la création de parkings en élévation ou souterrains) et insérée de manière harmonieuse dans le tissu urbanisé ;
- une prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite ;



L'activité hospitalière génère naturellement un nombre important et varié de déplacements. Ci-dessus une vue aérienne du Sart-Tilman (zone nord aux abords du CHR de Liège) et accès au parking de la clinique «Saint-Luc» (Bouges).

- une organisation du stationnement pour la livraison de marchandises en centre-ville.

Les outils d'aménagement du territoire et le stationnement

En Wallonie, la gestion du stationnement par l'aménagement du territoire se conçoit à travers les différents outils que sont les schémas, les plans et les règlements, tous trois régis par le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP). Les schémas, qu'ils soient établis à l'échelle de la Wallonie dans son ensemble ou à l'échelle d'une partie du territoire (en général, communal) explicitent les objectifs et les options prises par les pouvoirs publics en matière d'aménagement du territoire et de développement territorial. Ces conceptions sont ensuite fixées au travers de plans à caractère réglementaire et/ou, pour certains aspects particuliers, de règlements régionaux ou communaux d'urbanisme (voir tableau 1).

⁽³⁾ Cette publication peut être obtenue sur simple demande auprès de la DGATLP.

Au niveau régional

Le Schéma de développement de l'espace régional (SDER)

Le SDER est l'outil de référence adopté par le Gouvernement wallon qui exprime les options d'aménagement et de développement pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne. Il se trouve au sommet de la hiérarchie et sert donc de guide à l'élaboration des autres outils.

Les objectifs et grands principes mis en exergue par le SDER en matière de mobilité, qui s'inspirent du Plan de mobilité et de transport en Wallonie (adopté par le Gouvernement en 1995 à vérifier) dont une mise à jour devient par ailleurs essentielle, ont été abordés dans les paragraphes antérieurs. Pour atteindre ces objectifs, le SDER mentionne des actions à mener quant à la circulation automobile et au stationnement. Il encourage notamment à organiser le stationnement de manière à réduire la pression de la voiture en ville :

- en favorisant les possibilités de stationnement des habitants et l'accessibilité des commerces et des entreprises publiques et privées (visiteurs) ;

- en dissuadant le stationnement de longue durée en voirie dans les quartiers centraux de la ville et en réaffectant l'espace ainsi gagné au stationnement de courte durée et à des aménagements conviviaux ;
- en envisageant la création de parkings de dissuasion pour le stationnement de longue durée reliés au réseau de transports en commun.

Le règlement régional d'urbanisme (RRU)

Le RRU est édicté par le gouvernement régional et est applicable à tout le territoire de la Région wallonne, à une partie de ce territoire ou encore à telles catégories de communes ou parties de communes qu'il détermine. Les règlements édictés peuvent porter sur l'accès aux bâtiments, notamment pour les personnes à mobilité réduite, sur l'esthétique des voiries, en ce compris l'aménagement d'emplacements destinés à la circulation et au parcage des voitures en dehors de la voie publique.

À côté des outils du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP) existent plusieurs documents enrichissant la réflexion et l'action relatives au stationnement :

Tableau 1 : Table synoptique des outils d'aménagement du territoire

	Indicatif et/ou stratégique	Réglementaire
Régional	Schéma de développement de l'espace régional (SDER)	Règlement régional d'urbanisme (RRU)
Local	Schéma de structure communal (SSC)	Règlement communal d'urbanisme (RCU) Plan communal d'aménagement (PCA)

Tableau 1 : Table synoptique des outils d'aménagement du territoire

⁽⁴⁾ Cette plaquette d'information peut être obtenue sur simple demande auprès de la DGATLP.

⁽⁵⁾ Circulaire du 17 juin 1970. Rappelons que celle-ci ne fait qu'inviter les communes à suivre ses recommandations, mais qu'il est loisible de s'en écarter en motivant la décision.



Le Guide d'urbanisme pour la Wallonie

Récemment publié par la DGATLP, le Guide d'urbanisme pour la Wallonie ⁽³⁾ présente par aires différenciées (centre-ville, périphérie, village, aire d'activités économiques, ...) un ensemble de suggestions et de recommandations, tant au niveau d'une aide à la conception qu'à celui de la prise de décision dans le cadre de projet d'urbanisme. Ainsi, en matière de stationnement :

- dans les centres-villes (bâti continu) et les aires de première extension de la ville en bâti semi-continu, le stationnement se fait en voirie ou dans des garages intégrés dans les constructions principales et secondaires ou établis en sous-terrain dans la couronne de l'îlot susceptible de recevoir ces constructions. Dans les îlots de grande dimension, la construction de blocs de garages peut s'envisager sous respect de certaines conditions ;
- dans les aires des dernières extensions de la ville en bâti discontinu et dans les aires des villages, les garages sont situés dans les constructions qui bordent la rue et le stationnement extérieur se fait en voirie ou dans la zone de recul ;
- dans les aires de parc résidentiel en bâti discontinu, les garages sont situés dans ou à proximité immédiate de la construction principale ;
- dans les aires de voiries d'entrée dans les villes et les aires de commerces de distribution, afin de ne pas gaspiller des terrains urbanisables et de ne pas augmenter les surfaces imperméabilisées, les aires destinées au stationnement sont communes aux différentes activités commerciales riveraines. La nécessité de disposer d'un grand nombre d'emplacements de stationnement peut justifier la création de parkings en sous-sol ou exceptionnellement en toiture. Les emplacements destinés au stationnement seront munis d'un revêtement perméable ;
- dans les aires de bureaux, d'artisanat, de petite industrie et de recherche et d'activité économique industrielle du plan de secteur, les aires de stationnement sont disposées à l'arrière des bâtiments ou dans les dégagements latéraux.

Les places publiques, un enjeu local et régional ⁽⁴⁾

Les places publiques sont dans les villes et les villages le lieu de la rencontre, de la détente, de la discussion, du regard du badaud sur la vie qui s'y déroule. Cette plaquette, éditée par la Division de l'aménagement et de l'urbanisme, évoque les enjeux ainsi que les différents aspects à prendre en compte lors de l'aménagement d'un espace public. Elle décrit de façon concrète le cheminement à suivre et le processus du bon aménagement des places publiques, en ce compris le stationnement.



De haut en bas : aperçu du Guide d'urbanisme pour la Wallonie», vues de la «Place verte» et «Place du jeu de balles» à Soignies

La Circulaire « de Saeger »

Fruit d'une politique urbaine des années soixante, la circulaire dite de Saeger ⁽⁵⁾ a été créée afin de résoudre certains problèmes de circulation et de stationnement dus, entre autres, à l'accroissement du nombre de véhicules stationnés dans les villes. Toujours d'application en Wallonie lors de l'attribution de permis d'urbanisme, elle fixe un nombre minimal d'emplacements devant être construits avec un nouvel immeuble ou lors de sa rénovation.

Cependant, à l'heure actuelle, la croissance de la circulation automobile pour les trajets domicile-travail et la saturation de la plupart des zones urbaines voudraient que les gestionnaires publics agissent au contraire sur la réduction des incitants ayant tendance à favoriser l'usage de la voiture individuelle par la fixation de quotas maximum d'emplacements de parcage tel que cela a été réalisé en Région de Bruxelles-Capitale (par l'adoption de la Circulaire « Draps »). En ce sens, l'abrogation de la circulaire de Saeger doit être une priorité en Wallonie. Dans un second temps, une démarche globale, ambitionnant par exemple l'élaboration d'un véritable vade mecum du stationnement privé, doit être entreprise.



Le transit de marchandises en agglomération requiert, avec l'accroissement de la demande, la mise en oeuvre de mesures spécifiques : aménagements de voirie, zones de dessertes réservées, aires de dégagement, signalétique, etc.

Source : Portal

Au niveau local

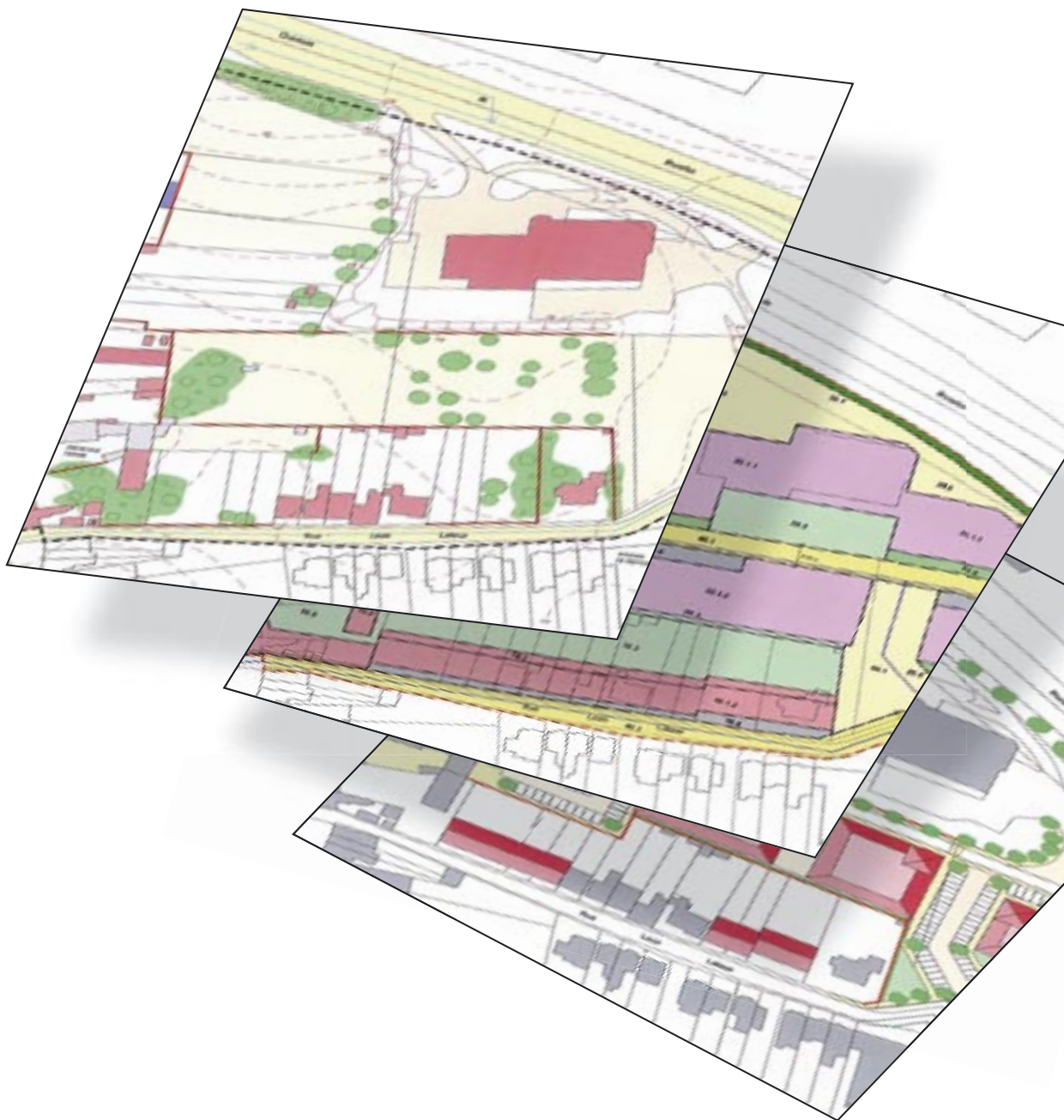
Le schéma de structure communal (SSC)

Le SSC est un document d'orientation, de gestion et de programmation du développement du territoire communal. Il permet d'affiner l'information fonctionnelle du plan de secteur et donc de préciser la réflexion sur la localisation des activités et les orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation, en ce compris les orientations relatives au stationnement.

En matière de stationnement, le SSC (dans son volet mobilité) peut notamment aborder la gestion du stationnement dans les noyaux urbains ainsi que le stationnement des poids lourds. Ces problématiques seront traduites dans les options d'aménagement et devront donner lieu à la programmation de mesures concrètes.

La gestion du stationnement, comme de la mobilité en général, est bien souvent laissée à un nombre limité d'acteurs, alors que la problématique influence pratiquement l'ensemble des compétences communales. Ainsi, à ce niveau, il est souhaitable d'associer un plan communal de mobilité à un schéma de structure communal afin de permettre la mise en place de politiques cohérentes en matière de stationnement et de mobilité.

En effet, l'analyse du système de transport ne peut se restreindre aux seuls actes de déplacement. Ceux-ci doivent s'inscrire dans une sphère plus large considérant les mesures d'aménagement du territoire, en réaction ou en anticipation de l'évolution de l'organisation spatiale des activités et des formes de localisation. Le projet, plus général, est alors d'acquiescer une meilleure compréhension des interactions entre le système de localisation et les déplacements. Cette vue systémique des interactions est importante. Elle garantit l'adéquation des objectifs sectoriels en matière de mobilité avec les orientations en terme de structuration du territoire. Ainsi, une priorité en matière de structuration du territoire peut être de freiner la délocalisation commerciale vers les périphéries en dynamisant la structure du centre-ville. La compréhension des interactions permet alors de définir des actions sectorielles concordantes comme de faciliter les opérations de distribution dans le centre à travers la création d'aires de livraison ou de dissuader le stationnement de longue durée pour les non-résidents de manière à accroître la rotation sur les emplacements.



L'élaboration d'un PCA passe par la réalisation de plans établis sur la base d'un fond commun. Ces plans dressent l'inventaire des contraintes liées au territoire étudié. Ils constituent un support essentiel à l'analyse de la situation (de fait et de droit). Ci-dessus et de haut en bas les extraits de : la «situation existante de fait», le «plan de destination» et le «plan de masse et de prescriptions urbanistiques»

Source : «le Plan communal d'aménagement (PCA)», CREAT, publication mars 2000 pour le compte de la DGATLP

Le règlement communal d'urbanisme (RCU)

Lié au schéma de structure communal et complétant les règlements régionaux d'urbanisme, le RCU traduit la ligne de conduite que s'est fixée la commune en matière d'urbanisme. Cette ligne de conduite peut s'appliquer à l'ensemble de la commune tout comme à des parties de celle-ci suivant leurs caractéristiques structurales et/ou architecturales (centre aggloméré, quartier résidentiel, zone rurale, etc.). Ainsi, des règles différenciées peuvent être d'application au sein d'une même entité suivant les aires auxquelles elles se rapportent. Le problème du stationnement au sens large (mode de revêtement, traitement du sol, mobilier urbain, plantations, ...), fait partie des prescriptions (sous une forme littérale) relatives aux éléments non bâtis, tels que la voirie et les espaces publics, pouvant être repris par le RCU. Par ailleurs, il existe également des règlements partiels d'urbanisme qui offrent la possibilité de traiter, parmi d'autres objets, de la thématique du stationnement

Le plan communal d'aménagement (PCA)

Le PCA est l'outil qui permet de préciser, tout en la complétant, la réflexion communale sur la localisation des activités telle que mentionnée dans le plan de secteur. Dans le cadre d'un aménagement particulier, il peut comporter des exigences particulières quant au tracé des voiries (et donc au stationnement éventuel sur celles-ci), aux matériaux à utiliser, au type de stationnement (de type privé ou public, sous forme collective ou individuelle, ...) ainsi que sur l'offre souhaitée de stationnement (en définissant par exemple le nombre d'emplacements).

En guise de conclusion

Si les implications d'une politique de stationnement en matière d'aménagement sont bien établies, la prise en compte de cette même politique dans les documents d'aménagement et d'urbanisme est loin d'être toujours effective.

Dans la pratique, il n'existe en effet que peu de règles ou de normes dans ces documents et, lorsqu'il en existe, force est de constater qu'elles sont rarement déterminées en lien avec la structure du territoire concerné. Concrètement, il n'est pas rare de trouver dans une commune, pour une catégorie d'immeuble donnée, une norme unique portant sur l'ensemble du territoire et exprimée sous la forme d'un minimum de places de stationnement à réaliser. Relevant d'une conception générale dépassée visant à adapter la ville à l'automobile et à offrir à tout actif la possibilité de stationner sur son lieu de travail, ces normes apparaissent aujourd'hui souvent surévaluées. Par ailleurs, elles ne concernent habituellement que le stationnement de type privé et portent sur de nouvelles constructions ou des changements d'affectation, lesquels sont relativement peu nombreux par rapport à l'étendue de la problématique du stationnement. En ce sens, la prise en compte de l'offre publique de stationnement devient indispensable. Il y a donc une réflexion globale à mener au niveau de l'attention portée au stationnement, tant public que privé, dans les documents d'aménagement et d'urbanisme.

Chacun des documents auxquels il a été fait référence constitue un cas particulier et se situe dans un contexte unique. Les mesures en matière de stationnement qu'ils contiennent (ou devraient contenir) leur sont propres. Néanmoins, ces mesures se rapportent à un ensemble de principes communs qui correspondent aux objectifs en matière d'aménagement qui ont été discutés précédemment.

S'il y a lieu de continuer à s'interroger sur la mise en place de mesures restrictives (dans les constructions neuves par exemple) visant à diminuer l'offre de stationnement, il s'agit tout d'abord, à travers cet ensemble de principes, de mieux gérer la situation existante, cette dernière demeurant largement contrainte par l'importance actuelle du parc automobile.



Toute ressemblance avec des personnes ou des faits ayant existés serait fortuite !!!

3. Gestion locale de la mobilité et stationnement

*Françoise Bradfer
ICEDD asbl*

Certaines communes sont essentiellement confrontées, malgré une offre de stationnement suffisante, à des problèmes de stationnement illicite qui se traduisent par du stationnement sauvage, en double file, sur les trottoirs, les passages piétons, les arrêts de bus, ... particulièrement dommageables lorsqu'ils nuisent à la sécurité et au confort de déplacement des usagers faibles, provoquent des embouteillages, ...

D'autres rencontrent, en outre, des problèmes qui nécessitent de prendre des mesures globales de gestion : maîtrise de l'offre, rotation des véhicules, tarification, ... Dans ce cas, il faut recourir à une méthodologie de travail, de façon à garantir une approche rigoureuse et cohérente de la problématique.

Le plan communal de mobilité (PCM) constitue l'outil, par excellence, permettant de réaliser une approche globale, concertée, stratégique et pragmatique des déplacements à l'échelon local.

Il intègre toutes les facettes de la mobilité, dont le stationnement qui constitue une composante à part entière de la démarche. D'autres outils, comme le schéma de structure communal ou le programme communal de développement rural, sont susceptibles d'apporter des éléments permettant d'orienter la politique de stationnement. Cependant, il n'est pas toujours indispensable de disposer d'un PCM, et une étude de plus petite ampleur peut être réalisée afin de déterminer les mesures à mettre en œuvre (celle étude devant cependant bien prendre en compte tous les éléments utiles), de fixer des objectifs et de procéder avec ordre et rigueur, avec toujours une vision globale du problème à résoudre.

Cet article a pour objectif de présenter brièvement quelques notions et éléments méthodologiques afin de familiariser le lecteur avec cette facette du stationnement, mais n'a pas l'ambition de remplacer un cours sur cette matière. Nous nous limiterons ici à rappeler les grandes composantes sans entrer dans le détail de la manière de les gérer, car cela dépasse le cadre de ce dossier. Nous renvoyons au cours de la formation de base de conseiller en mobilité et à la bibliographie en fin de dossier, qui reprend la littérature spécialisée sur cette matière.

Côté pile : la demande

Les besoins de stationnement différant en fonction des activités pratiquées, toute politique de gestion du stationnement s'appuie sur la distinction entre les différentes catégories d'utilisateurs qui ont chacune un comportement de stationnement propre et expriment une grande diversité des besoins. Ceux-ci varient en fonction du moment de la journée, de l'activité, de la localisation de l'origine et de la destination du déplacement, ... Ce sont les usagers et le contexte dans lequel ils effectuent leur déplacement qui déterminent la demande de stationnement. On identifie ainsi trois types d'usagers :

- **les visiteurs.** Ceux-ci stationnent, de préférence le plus près possible de leur destination, en général pour une courte ou une moyenne durée : < 4H ;
- **les pendulaires ou les actifs.** Les travailleurs cherchent à stationner si possible gratuitement et sur leur lieu de travail pour une longue durée : > 4H. Parmi ceux-ci, on doit distinguer les pendulaires fixes, c'est-à-dire ceux qui ne se déplacent pas durant leur temps de travail, des pendulaires mobiles, dont c'est le cas. Aux travailleurs, il faut ajouter les étudiants qui, dans certaines villes, peuvent représenter un public non négligeable ;
- **les résidents.** Leurs véhicules sont en tout cas présents la nuit, voire également le jour s'ils ne

se rendent pas à leur travail en voiture. Ils sont donc globalement très présents.

À ces trois catégories d'utilisateurs, il faudrait, en toute logique, ajouter les livraisons qui constituent une composante spécifique de la problématique du stationnement, que nous ne prendrons pas en compte dans ce dossier.

C'est à partir de ces différents groupes cibles qu'il va falloir travailler et composer en recherchant des solutions acceptables pour chacun tout en répondant à des objectifs de gestion du territoire, de qualité de vie, de développement économique et social et de mise en œuvre d'une mobilité durable.

Côté face : l'offre

L'autre côté de la problématique, c'est l'offre de stationnement. Elle concerne la capacité du stationnement, c'est-à-dire le nombre de places privées ou publiques à disposition, en voirie ou hors voirie, ainsi que les systèmes d'organisation et de gestion mis en place. En effet, le stationnement public peut être réglementé (interdit, payant, à durée limitée, ...) et réservé à certains usages (livraisons, handicapés, police, ...).

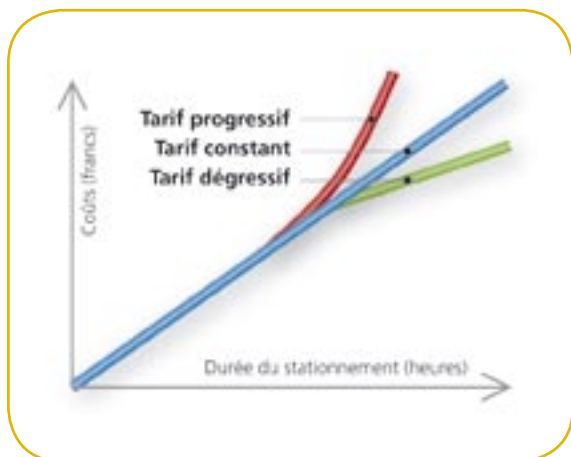
Il faut savoir que l'évaluation de la capacité du stationnement privé est généralement très imprécise, car mal connue. Or il s'agit d'une composante importante.





Les paramètres permettant de définir une image de l'offre de stationnement dans un périmètre donné sont les suivants :

- **la capacité.** C'est le nombre de places publiques et privées disponibles ;
- **la rotation.** C'est le nombre de véhicules accueillis en moyenne par chaque place d'un secteur déterminé durant une période fixée (en général un jour ouvrable de 6 à 20H). La rotation s'appuie sur la réglementation qui impose des limitations de durée en un lieu précis ;
- **la tarification.** Le stationnement payant est souvent lié à des limites de durée, mais pas systématiquement (stationnement des riverains, dans les parkings, ...). Il définit également, en fonction du mode de gestion mis en place, des systèmes de tarification propres à chaque zone considérée



Types de tarification

Source : «Le stationnement», Bays et Christe, 1994

Comme on le rappellera au point suivant, la réglementation du code de la route permet de matérialiser, au sol et avec l'arsenal de signaux disponibles, ces trois paramètres, auxquels il faudra ajouter les équipements propres au stationnement payant : horodateurs, parcmètres, ...

De la rencontre de l'offre et de la demande

La demande, qui varie beaucoup au cours de la journée, est confrontée à l'offre caractérisée, elle, par une certaine rigidité. Concrètement, cela se traduit généralement par des périodes où la demande dépasse l'offre et d'autres où l'on relè-

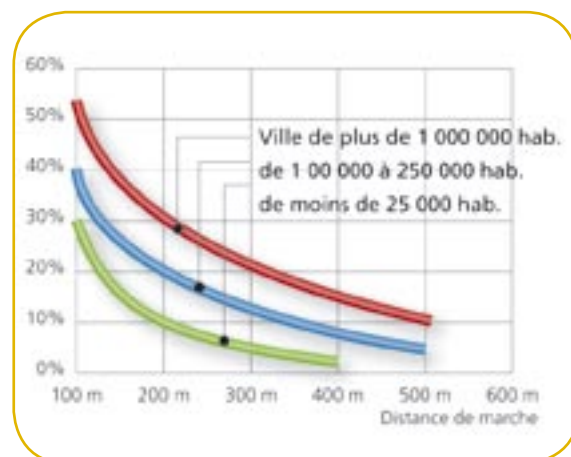
ve la situation contraire. La demande n'est pas une variable indépendante à laquelle il s'agira d'apporter une réponse en agissant sur l'offre puisque cette dernière influence sensiblement la demande. En effet, en général, une offre surabondante en stationnement créera une demande supplémentaire tandis qu'une réduction de l'offre va entraîner un report modal partiel vers des alternatives à la voiture.

L'adéquation entre l'offre et la demande est l'objet même de toute politique de stationnement. Elle ne peut être atteinte qu'avec des objectifs clairs et partagés et au travers d'une vision globale et multimodale de la problématique des déplacements. C'est l'objet même du présent dossier !

La dimension temporelle

On en parle peu, trop peu, et pourtant la dimension temporelle constitue un élément important à prendre en considération pour bien appréhender la problématique du stationnement dans ses dimensions multiples et ce, à différents niveaux. En effet, il importe de prendre en compte :

- **le temps d'accès** : c'est-à-dire le temps de déplacement entre le point de départ et le début de la recherche d'une place de stationnement ;
- **le temps de recherche** : c'est le temps passé à rechercher un emplacement ;
- **le temps de marche** : c'est le temps passé à marcher entre le lieu de stationnement et la destination à atteindre.



Pourcentage des usagers à marcher à une distance supérieure à D

Source : «Le stationnement», Bays et Christe, 1994



L'art d'accommoder l'offre et la demande ou la quête du Saint-Gréal ...

En particulier, il est tout à fait intéressant de s'attarder sur ce dernier point, sur lequel on reviendra dans le deuxième numéro consacré à cette problématique. Quelle distance (ou temps de déplacement) peut raisonnablement être parcourue à pied, mais aussi quels autres critères associer à cette question : motif et durée du déplacement, sécurité du cheminement, confort et qualité de l'espace, attractivité du parcours, ...

Une méthodologie bien rodée

En fonction de la complexité de la situation (une commune n'est pas l'autre, un quartier n'est pas l'autre non plus), le plan de stationnement

aura des répercussions plus ou moins lourdes sur la gestion des déplacements et vice versa. C'est pourquoi, dans le cas de communes d'une certaine taille qui disposent de centres-villes denses, l'idéal est de recourir à l'établissement d'un plan communal de mobilité afin de définir la politique de stationnement qui rencontrera les objectifs de développement de la commune et qui sera établie en cohérence avec les diverses composantes de la mobilité.

À cet égard, les PCM, bien répandus sur le territoire wallon, développent une méthodologie classique, déjà bien huilée, qui s'appuie sur les paramètres clés de la gestion du stationnement.

Diagnostic

Pour concevoir une politique de stationnement, il s'agit d'identifier les **périmètres** concernés. Ce sont d'abord les centres urbains et parfois d'autres secteurs sensibles (quartier de la gare, abords de grands équipements, abords d'écoles, ...). La définition du périmètre constitue un travail en soi, dans la mesure où il est indispensable de tenir compte de possibles reports du stationnement en périphérie de la zone directement concernée, qui généreraient des effets pervers et ne feraient que déplacer les problèmes. On parle alors des « effets de bords ». Ce genre de situation est fréquent.

Après avoir déterminé les périmètres de travail, sera entreprise la réalisation d'**enquêtes** :

- de **capacité**, afin de recenser l'offre publique et privée de stationnement. Pour rappel, il est difficile d'obtenir une estimation précise, parfois même grossière, de l'offre privée ;
- d'**occupation** et de **rotation**. Il s'agit alors de réaliser des relevés des plaques d'immatriculation sur des secteurs « échantillons » et de manière continue durant toute la période

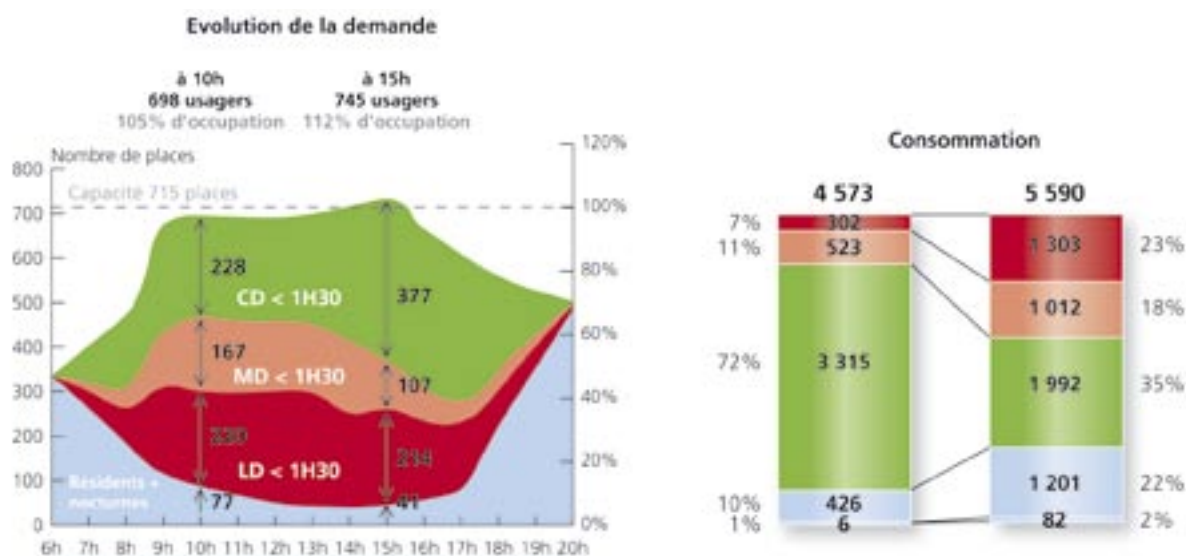
d'observation (par exemple un relevé toutes les demi-heures). Cela permet de déduire le taux de rotation et de définir la structure des usagers : courte durée (<2h), moyenne durée (2 à 4h) et longue durée (>4h) ;

- des **infractions** de stationnement : dépassement de la durée, stationnement non payé, stationnement illicite (sur passage piéton, sur trottoir, ...).

À ces données, il faut ajouter une évaluation des fréquences de contrôle de stationnement, permettant d'affiner le taux d'infraction et d'évaluer la perception des amendes.

Des ratios peuvent ensuite être établis. Ceux-ci permettent d'obtenir une sorte d'image de la réalité à partir de l'offre publique de stationnement. Sont calculés pour un secteur déterminé :

- le taux d'occupation, c'est-à-dire le pourcentage entre le nombre de véhicules présents et les places autorisées ;
- la répartition, par zone, de l'offre en voirie en fonction de la durée autorisée du stationnement et/ou du paiement ;
- le rapport du nombre de places publiques au nombre d'habitants, au nombre d'emplois, au nombre d'habitants et d'emplois.



Structure des usagers de l'hypercentre (places payantes en voirie) – Evolution de la demande et consommation

Source : « Plan de stationnement de Namur », Transitec, mai 19984

La structure des usagers permet de bien visualiser l'usage qui est fait du stationnement, en présentant une répartition des usagers en fonction de la durée de stationnement aux différentes heures de la journée, et à partir de là, si nécessaire, de modifier certains paramètres de l'offre.

Le diagnostic doit également s'intéresser aux alternatives possibles à l'utilisation de la voiture. Il convient donc, en particulier, d'évaluer la desserte de transport public dans toutes ses composantes : fréquence, itinéraires, vitesse commerciale, distance aux arrêts, confort des arrêts et des cheminements, coût, ...

et donc le potentiel de report sur ceux-ci. Quantité et qualité devront donc être mesurées et appréciées. Par ailleurs, les liens entre le stationnement et les transports en commun ne s'arrêtent pas là. En effet, l'un et l'autre sont consommateurs d'espace public. La suppression d'une bande de voirie réservée au stationnement dégage un espace non négligeable qui peut être affecté à l'élargissement de trottoirs, à la création de pistes cyclables ou d'un site propre bus par exemple : à voir en fonction du contexte et des besoins. La réflexion prendra également en compte cet aspect !

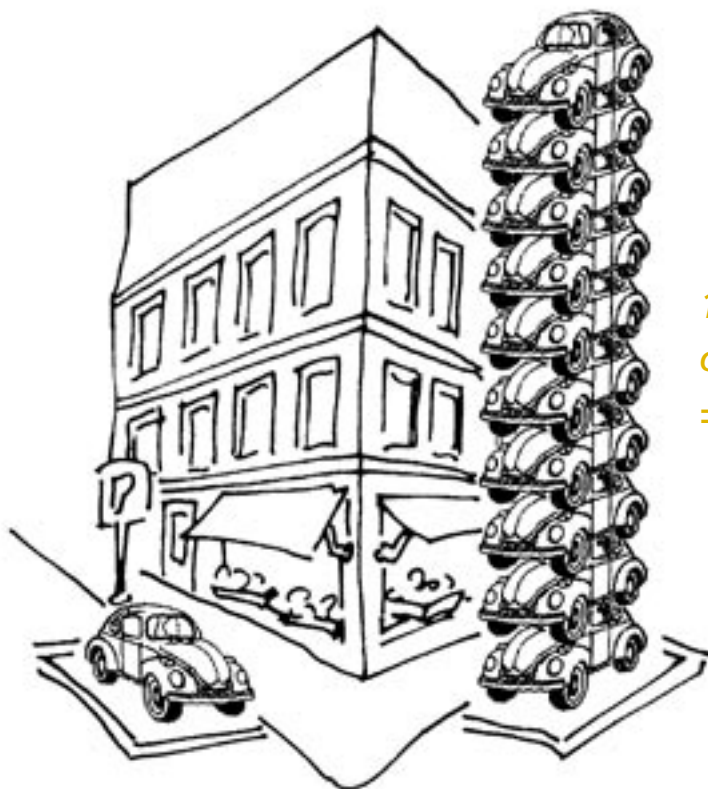


Mécanismes de base du stationnement : usagers et consommation

Source : «Formation des conseillers en mobilité», Transitec, mars 2000

Un véhicule qui stationne de 9H à 18H, ou 8 véhicules qui stationnent un peu plus d'une heure ? C'est l'heure des choix, des décisions. Quel est l'objectif ? Quelles sont les mesures à mettre en œuvre pour l'atteindre ? Diminuer la capacité ? Augmenter la rotation ?

*1 usager
a stationné
13 heures*



*10 usagers
ont stationné
± 1 heure 15*

Mécanismes de base du stationnement : usagers et consommation
Source : «Formation des conseillers en mobilité», Transitec, mars 2000



Objectifs

Sur base d'une bonne connaissance de la situation et des dysfonctionnements constatés, les acteurs locaux confirmeront les objectifs à atteindre et fixeront les priorités. Ceux-ci doivent être conçus globalement et liés.

En centre-ville, les objectifs sont généralement d'améliorer la qualité de vie, de stimuler le dynamisme économique, d'accueillir la clientèle des commerces et d'attirer des résidents, ces derniers constituant un autre moteur de vitalité important des centres urbains. Dans les centres-villes, favoriser la rotation du stationnement par un stationnement de courte durée est de nature à satisfaire un plus grand nombre d'usagers tout en permettant de réduire le nombre de places. Répondre aux besoins des résidents constitue un autre enjeu majeur. Ce type d'objectifs suppose inévitablement des mesures à mettre en œuvre : de réglementation, de contrôle et d'alternatives crédibles pour les pendulaires par exemple (transfert modal notamment), ainsi que pour les résidents (conditions particulières). À noter que la diminution du stationnement des pendulaires au profit d'une rotation des visiteurs est favorable à une diminution du trafic aux heures de pointe. Cependant, elle est susceptible de générer un accroissement journalier global des kilomètres parcourus, qui le seront néanmoins dans de meilleures conditions de circulation.

Scénarios, évaluation, mesures et actions

Avant de définir des mesures et des actions à mettre en œuvre, des scénarios sont utilement élaborés afin de permettre de considérer différentes solutions, de les comparer et de faciliter ainsi la prise de décision.

Les scénarios feront l'objet d'une évaluation afin :

- de vérifier la cohérence entre la satisfaction des différents types d'usagers et les objectifs fixés ;
- de mesurer le trafic généré et ses effets sur la capacité du réseau ;
- d'estimer les distances parcourues (véhicules-kilomètres) en regard des préoccupations environnementales ;

- de prendre en compte l'espace récupéré au profit d'autres usages (trottoirs plus larges, piste cyclable, site propre bus, ...) ;
- de calculer l'impact financier du système envisagé.

Les trois grands leviers d'action s'appuient tout simplement sur les trois paramètres de l'offre de stationnement qui ont déjà fait l'objet d'enquêtes et d'analyses.

L'étude détermine les modalités d'organisation du stationnement :

- le nombre de places souhaitable pour chaque catégorie d'utilisateurs. Celui-ci sera pondéré en fonction d'un ensemble de critères dont la qualité de l'accessibilité par les autres modes de déplacement : train, bus, vélo, marche ;
- le mode de gestion : la durée, la tarification ;
- les périmètres dans lesquelles il doit être réglementé par la définition d'une ou de plusieurs zones ;
- la localisation des places : en voirie ou en ouvrage, quelles rues éventuellement libérer du stationnement pour favoriser d'autres modes de transport et/ou requalifier l'espace public ;
- les mesures spéciales en faveur des résidents, des taxis, des livraisons, des PMR, ... ;
- le recours éventuel à des parcs-relais, (localisation, capacité).



Qui a dit que la citoyenneté était une valeur en voie de perte ...

Comme mentionné dans les paragraphes consacrés au diagnostic, toutes les mesures envisagées prendront bien en compte les « effets de bord » qui résulteront d'un ajustement des comportements des utilisateurs suite à la nouvelle politique mise en place, souvent au détriment des riverains. Pour atténuer ceux-ci, il s'agira de travailler en zones concentriques, avec un passage progressif du stationnement libre en périphérie au stationnement le plus contraignant au cœur du périmètre considéré.

Une modulation des caractéristiques de l'offre est souvent proposée pour répondre à des besoins spécifiques. De manière un peu simplifiée, les choses peuvent se présenter comme suit : une zone centrale concerne un stationnement de courte durée, avec une tarification élevée, une seconde zone prévoit un stationnement de moyenne durée, moins coûteux, une troisième zone permet un stationnement de longue durée, à plus faible coût ou gratuit. Il n'y a pas de recette, chaque cas mérite d'être étudié afin de bien prendre en compte le contexte et les objectifs à atteindre.

In fine, l'étude réalisée déterminera les modalités d'organisation du stationnement et ses effets, de manière à apporter des solutions concrètes et raisonnables à chaque catégorie d'usagers, et prévoira généralement la mise en oeuvre de mesures d'accompagnement qui s'inscrivent elles aussi globalement dans la gestion de la mobilité au niveau communal. Des modalités doivent également être mises au point afin de favoriser le respect de la réglementation : l'information et la sensibilisation aux enjeux d'une politique de stationnement et le contrôle, préventif et répressif. Elles font l'objet d'articles spécifiques aux points 5 et 6 de ce dossier.

Il existe aussi de nombreuses pistes qui permettent de mener des actions circonstanciées et de répondre de manière plus adéquate aux objectifs visés, avec un peu d'imagination et la volonté d'établir des partenariats, des synergies. En voici quelques exemples :

- définir une politique de répression du stationnement non réglementaire qui vise en priorité les gênes aux transports en commun, aux piétons et aux vélos ;

- rechercher, avec les gestionnaires privés de parkings accessibles au public situés hors voirie, la possibilité d'appliquer un tarif préférentiel aux résidents ;
- étudier, avec les gestionnaires de parkings d'entreprises privées non accessibles au public, la possibilité de rendre ces parkings accessibles aux résidents durant le week-end, en soirée et la nuit (complémentarité) ;
- harmoniser les tarifs respectifs sur la voirie et en ouvrage, en visant à favoriser la courte durée en voirie et la longue durée en infrastructure.

Enfin, maîtriser l'offre publique est une chose, maîtriser l'offre privée en est une autre, et constitue une composante tout à fait essentielle dans une politique de stationnement. Les normes, dont il est question au point consacré aux outils d'aménagement du territoire, sont susceptibles d'apporter des éléments de réponse à long terme. C'est une matière complexe, car il faut pouvoir apprécier les multiples interactions des mesures prises, mais c'est un des maillons de la chaîne.



Le nouveau parking de délestage «Expo» à Namur est accessible 24h sur 24h

Evaluer les résultats

La mise en place d'un observatoire du stationnement, qui relève périodiquement une série d'indicateurs via des **enquêtes** et des statistiques, constitue un outil précieux pour suivre finement l'évolution de la situation, pour réajuster les mesures si elles ne répondent pas aux objectifs, enfin pour communiquer avec la population. Ce point sera développé dans le second dossier.



Parking payant situé à proximité des Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix, à Namur.

4. Les aspects réglementaires liés au stationnement

Francis Meunier

Service public fédéral Mobilité et Transports

Un véhicule est immobile en moyenne durant 90 à 95% de son temps de vie ! Le **code de la route** ⁽⁶⁾ a prévu un ensemble de dispositions déterminant le comportement à adopter par l'utilisateur en matière de stationnement. Elles sont d'application uniquement sur le domaine public ⁽⁷⁾, et très importantes dans la gestion de l'espace public.

En complément des règles générales et particulières de stationnement, un arsenal de signaux a été mis à la disposition du gestionnaire de voiries lui permettant de préciser la nature et l'étendue des mesures prises par la commune.

Cet article a pour objectif de rappeler et de clarifier les principaux aspects de la réglementation sur le stationnement. Celle-ci offre divers outils qu'il importe de maîtriser et d'exploiter au mieux, pour concrétiser la politique de stationnement souhaitée par la commune.

Distinction préliminaire

Tout d'abord, afin d'éviter toute confusion, il importe de rappeler la distinction entre le stationnement et l'arrêt (article 2).

Ainsi, l'**arrêt** se définit comme étant le temps nécessaire pour embarquer ou débarquer des personnes ou des choses (déménagements – livraisons). Un véhicule sera considéré comme étant en **stationnement** s'il est immobilisé au-delà du temps requis pour l'arrêt.

Il est à noter qu'un véhicule immobilisé dans une file ou devant un feu rouge n'est ni à l'arrêt ni en stationnement mais sera considéré comme « en circulation, immobile » !

Rappelons que les bicyclettes et les cyclomoteurs ne sont pas concernés par les règles de stationnement. Le code de la route précise à cet égard (article 23.3) qu'ils doivent être rangés de manière telle qu'ils ne gênent pas ou ne rendent pas dangereuse la circulation des autres usagers, à moins que leur stationnement soit prévu et annoncé par le signal E9 accompagné du panneau additionnel M1 ou M8.



De gauche à droite : signal E9 accompagné du panneau additionnel M1 et panneau additionnel M8

⁽⁶⁾ Cfr. l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la sécurité et de l'usage de la voie publique, Moniteur belge du 9 décembre 1975, et modifications.

⁽⁷⁾ Certains parkings privés peuvent être considérés comme voies publiques. À ce sujet, on se référera utilement à l'article de l'UVCW Code de la route et compétence policière sur les aires de stationnement du domaine privé, consultable sur leur site Internet : <http://www.uvcw.be>.

Les règles générales

C'est l'article 23 du code de la route qui reprend les règles de base.

En principe, le stationnement doit toujours s'effectuer à droite dans le sens de la marche. Toutefois, si la chaussée est à sens unique, le véhicule peut être rangé de l'un ou de l'autre côté.

Dans les agglomérations, le stationnement est autorisé uniquement sur les accotements de plain-pied, à condition de laisser 1,50 m disponible pour les piétons du côté extérieur de la voie publique. Il est donc interdit, dans ce cas, sur les accotements en saillie.

En dehors des agglomérations, il prendra place sur n'importe quel accotement, toujours en laissant 1,50 m disponible pour les piétons.

S'il n'y a pas d'accotement disponible, le stationnement s'effectuera alors en chaussée. Dans ce cas, le véhicule sera placé :

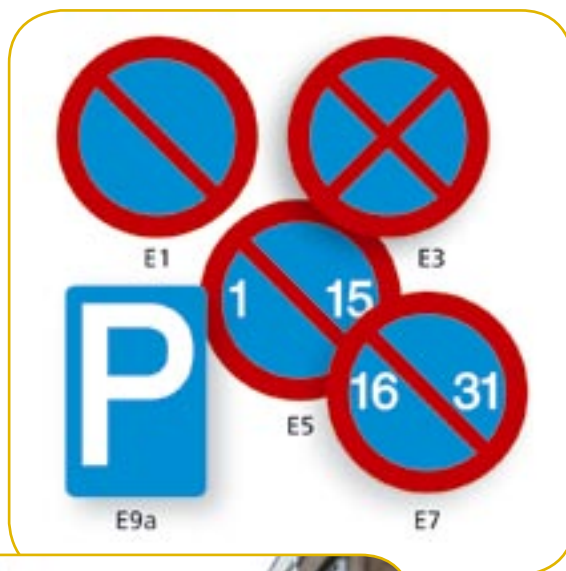
- à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée ;
- parallèlement au bord de la chaussée ;
- et en une seule file.

Les interdictions

Le stationnement est interdit :

- dans les voiries à statut spécial comme les autoroutes, les routes pour automobiles, les zones résidentielles, les zones piétonnes ;
- aux endroits où les articles 24 et 25 du code de la route l'interdisent, c'est-à-dire :
 - sur les trottoirs, les pistes cyclables, les passages pour piétons, ... ;
 - si la chaussée est divisée en bandes de circulation, si le véhicule ne laisse pas plus de 3 mètres disponibles en chaussée,
- aux endroits où une réglementation particulière va l'interdire au moyen d'une ligne jaune discontinue ou des signaux prévus à cet effet :
 - E3 ou E1 ;
 - E5 et E7 ;
- E9a complété par la mention : « Sauf tel jour de x à x h » ;

- dans les zones résidentielle et de rencontre, sauf là où il est spécifiquement indiqué : signal routier ou délimitation de l'emplacement sur lequel est reproduit la lettre P.



Zone résidentielle : à Jambes

Des mesures d'interdiction vont se justifier dans certains cas. Elles auront leur raison d'être par exemple pour :

- faciliter le passage des véhicules ou leur changement de direction dans des rues étroites ;
- dégager l'approche des carrefours pour améliorer la visibilité ;
- faciliter l'accès à des entreprises ou à des accès carrossables ;
- permettre des livraisons en empêchant l'arrêt en double file qui – rappelons-le – est toujours interdit ;
- dégager certaines rues ou certains espaces pour des activités particulières (marchés, ...) ;
- permettre l'arrêt des véhicules devant les écoles ;
- ...



Cas particuliers

Pour interdire le stationnement dans une rue pour un marché, on utilisera le signal E1 avec la mention « tel jour de x à x h ».

Pour interdire le stationnement sur une place ou un parking les jours de marché, on utilisera le signal E9a avec une mention « sauf tel jour de x à x h ». Cette mention ne pourra figurer sous un signal E9a « payant » ou « disque obligatoire » car elle pourrait laisser croire que le stationnement est toujours autorisé le jour du marché mais en n'alimentant pas l'horodateur et en ne plaçant pas de disque de stationnement. Pour interdire le stationnement dans ces cas particuliers on utilisera un signal : ??? voir Monsieur Meunier

Un grand principe à retenir !

L'article 11.1.4° de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 interdit de matérialiser par de la signalisation une interdiction résultant des articles 24 et 25 du code de la route.

Cela revient à dire qu'on ne placera pas, par exemple, de signaux E1 ou des lignes jaunes discontinues dans une rue étroite où les véhicules qui stationneraient ne laisseraient pas 3 m de chaussée disponibles. On ne tracera pas non plus de lignes jaunes à moins de cinq mètres d'un passage pour piétons, aux arrêts de bus ou si la chaussée est divisée en bandes de circulation.

Ces mesures visent évidemment à empêcher une multiplication inconsidérée de la signalisation et donc sa dévalorisation.

Règlementations particulières

Zones de livraisons

Si ce type de mesure est matérialisé généralement par un signal E1, celui-ci peut s'accompagner d'un logo (ouvrier déchargeant un camion) indiquant à l'usager la raison de l'interdiction.

Réservations de stationnement

Ce type de mesure ne peut s'envisager que pour des catégories de véhicules ou des catégories de personnes prévues par le code de la route, comme les riverains ou les handicapés, et jamais dans une rue à stationnement alternatif. De manière générale, le S.P.F. Mobilité et Transports a fixé les critères d'approbation suivants :

Véhicules de médecins

Sauf exception motivée, on ne prévoira pas d'emplacements à hauteur des habitations des médecins. Ce type de réservation n'est envisageable que devant les établissements où ils sont amenés à intervenir d'urgence (Service 100).

Ambulances

On ne prévoit d'emplacements réservés que pour les ambulances travaillant avec le service 100.



Véhicules utilisés par les handicapés

En principe, on peut prévoir systématiquement des réservations de stationnement pour les handicapés sur les parkings et là où de nombreux emplacements sont disponibles.

Des emplacements de stationnement réservés aux handicapés peuvent également être prévus près de leur lieu de travail ou près de leur domicile aux conditions suivantes :

- le stationnement doit être réglementairement autorisé à cet endroit (pas de stationnement alternatif) ;
- le requérant doit disposer d'une carte spéciale de stationnement ;
- le requérant ne doit pas disposer d'un garage ou d'un parking privé.

À ce sujet, on prendra également en compte la circulaire ministérielle du 3 avril 2001 modifiée le 25 avril 2003.

Véhicules communaux, postaux et véhicules de police.

Des réservations peuvent être prévues pour ces véhicules selon les besoins.

Véhicules C.D.

Ce type de mesure ne peut s'envisager que moyennant l'avis du Service du Protocole du S.P.F. des Affaires Etrangères.

Voitures, voitures mixtes et minibus ou véhicules ne dépassant pas un certain tonnage.

Ce type de mesure, qui vise à empêcher le stationnement des poids lourds, devrait s'accompagner de mesures complémentaires visant à réserver à ces véhicules certains emplacements dans la commune de manière à leur offrir une solution de rechange.



De gauche à droite et de haut en bas :

Bruxelles : zone de stationnement avec dérogation pour la desserte de marchandises ;

Namur : aire de stationnement réservée aux personnes à mobilité réduite ;

« vignette » réservée à l'usage des médecins ;

zone de « délestage » pour le stationnement des véhicules de la poste.



Début de «zone bleue» avec dérogation aux riverains

Limitations de la durée de stationnement

La limitation de la durée du stationnement constitue un outil particulièrement précieux pour encourager la rotation du stationnement. Elle peut être mise en oeuvre de différentes façons.

Lorsque la durée est inférieure à 30 minutes, le signal E9a sera complété de la durée maximum autorisée.

Nouvelles dispositions relatives à la zone bleue

Lorsque la durée est supérieure ou égale à 30 minutes, l'usage du disque de stationnement doit être imposé. La zone bleue est l'instrument de gestion le plus utilisé par les communes wallonnes.

Il est indiqué par les signaux E9a avec le logo du disque, ou bien les signaux E5 ou E7 avec l'additionnel adéquat s'il s'agit d'une rue, ou avec le signal à validité zonale, s'il s'agit d'un ensemble de rues ou d'un quartier.

À cet égard, rappelons que la réglementation relative à la zone bleue a été modifiée. Un nouveau modèle de disque de stationnement a été déterminé, correspondant au disque européen. Il autorise la modulation de la durée et de la période d'application du stationnement, ce qui permet

une gestion beaucoup plus souple du stationnement gratuit à durée limitée que par le passé. Ces modulations doivent être précisées par les panneaux additionnels au signal E9a indiquant le début et la fin de la zone bleue. Ainsi :

- la durée du stationnement en zone bleue peut être modulée : de 30 minutes à deux heures, selon le taux de rotation des véhicules en stationnement souhaité ;
- les jours de la semaine où la zone bleue est applicable sont également modulables (jours de marché, le samedi, ...) ;
- les tranches horaires d'application peuvent être définies, par exemple en soirée ;
- des zones de stationnement d'ampleur très différenciée peuvent être créées.

En l'absence de panneaux additionnels, le disque devra être apposé uniquement les jours ouvrables entre 9 heures et 18 heures pour une durée maximale de 2 heures.

Exemples : Mouscron et Fleurus : expériences de zones bleues

Stationnement payant

La loi permet également aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur stationnés sur la voie publique.

Ce type de mesure peut être matérialisé soit par le signal E9a+payant+flèche pour une seule rue ou par le signal à validité zonale pour un ensemble de rues ou pour un quartier.

Stationnement résidentiel

Il est possible de faire bénéficier les riverains de certaines rues de facilités de stationnement, sur base d'une carte de « riverain », délivrée par l'administration communale, aux conditions suivantes :

- délivrance à des personnes physiques ;
- le requérant doit prouver qu'il s'agit bien de sa résidence principale ;
- le véhicule du requérant doit être inscrit à son nom ou utilisé fréquemment par ce dernier (voiture de société, de location).

Pour davantage de détails, on consultera à cet égard la circulaire ministérielle du 18 décembre 1991 et l'arrêté ministériel du 3 mai 2004.

Des réservations de stationnement peuvent être créées pour les riverains. Cependant, celles-ci ne peuvent concerner tous les emplacements d'une rue !

De plus, les riverains disposant de cette carte sont exemptés de la limitation de la durée de stationnement.

Enfin, des mesures peuvent être prises pour exempter ou offrir des facilités de paiement aux riverains.

Conclusion

La diversité, et parfois la complexité, des mesures de gestion de stationnement souhaitées, ne permettent pas de présenter tous les cas de figure. Le présent article s'est limité aux plus grandes lignes de la réglementation. C'est pourquoi, on ne peut que recommander au gestionnaire de s'adresser au Service d'Inspection du S.P.F. Mobilité et Transports, compétent dans cette matière, afin de rechercher ensemble la solution la plus adéquate pour répondre aux objectifs fixés en matière de politique communale de stationnement.

De haut en bas :

carte personnalisée à l'usage des riverains ;

zone de stationnement payante : signalétique de rappel



5. Le contrôle depuis la dépénalisation

Sylvie Smoos

Conseiller, Service Mobilité

Union des Villes et Communes de Wallonie



Le contrôle du stationnement constitue, malheureusement, une des pierres angulaires de toute politique de stationnement. En effet, pas de changement de comportement des usagers sans un contrôle fréquent et drastique du respect des règles mises en place. Les études vont toutes dans le même sens. Un relâchement de la surveillance entraîne rapidement le retour des vieilles pratiques, ... Et en centre-ville, une diminution de la surveillance a des conséquences tout à fait négatives car elle encourage le stationnement des pendulaires au détriment des visiteurs.

Pour que le contrôle soit efficace, différentes conditions doivent être remplies. Le personnel affecté à cette tâche devra notamment jouir d'un soutien constant de la hiérarchie et des élus. Il conviendra également, afin d'optimiser le travail sur le terrain, de conférer un caractère aléa-

toire à la pratique du contrôle (contrôle régulier de manière différenciée dans le temps et dans l'espace). De plus, une analyse des résultats doit être réalisée et ceux-ci communiqués dans le but de sensibiliser largement les usagers à la problématique.

Depuis peu, la dépénalisation de certaines infractions a apporté de nombreuses questions. La présente contribution a pour objet de clarifier cette matière un peu aride afin de permettre aux communes de s'organiser en conséquence et de faire face, au mieux, à ces nouvelles dispositions.

En effet, depuis le 1er mars 2004, date d'entrée en vigueur de la loi du 7 février 2003 ⁽⁸⁾, trois types d'infractions ont été dépénalisés, à savoir :



De gauche à droite : les contrôles répétés des infractions au « code de la route » viendront-ils un jour à bout de « l'homo cum vehiculum qui male restat » ?

Quant à l'autre point de vue, c'est un peu l'arbre qui cache la forêt, non ...

- le stationnement à durée limitée, c'est-à-dire le stationnement en zone bleue, le stationnement de maximum 24 heures en agglomération de véhicules hors d'état de circuler, le stationnement de maximum trois heures sur la voie publique des véhicules publicitaires et le stationnement de maximum huit heures consécutives en agglomération des véhicules automobiles et des remorques dépassant 7,5 tonnes de masse maximale autorisée ⁽⁹⁾ ;
- le stationnement payant, qui est défini comme étant toute réglementation concernant un

⁽⁸⁾ Loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière - Moniteur belge du 25 février 2003

⁽⁹⁾ Article 27 du code de la route (arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière - Moniteur belge du 9 décembre 1975).

⁽¹⁰⁾ Article 2.33 du code de la route ; ce stationnement est réglementé à l'article 27.3 du même code.

emplacement ou un ensemble d'emplacements de stationnement dont l'utilisation est autorisée contre paiement suivant les modalités et conditions portées sur place à la connaissance des intéressés ⁽¹⁰⁾ ;

- le stationnement sur les emplacements réservés aux riverains, c'est-à-dire le stationnement réservé aux véhicules utilisés par les personnes qui sont en possession d'une carte de riverain ⁽¹¹⁾.

Avant le 1er mars 2004, toutes les infractions liées au stationnement étaient punissables pénalement. Cela avait comme conséquence que le contrôle se faisait par les services de police et que l'infraction pouvait être poursuivie par le Parquet. Dans le but de gérer au mieux le stationnement sur le territoire communal, certaines communes ont instauré le système de stationnement payant à double tarif. Ainsi, le conducteur qui stationnait son véhicule à moteur dans une zone où le stationnement était payant avait le choix entre deux tarifs, à savoir le tarif horaire (x euros/heure) et le forfait (si l'individu ne payait pas,

il était censé avoir accepté le forfait de x euros pour la journée ou la demi-journée). Cette pratique a eu comme conséquence que le procès-verbal qui était apposé sur le pare-brise par un policier comprenait une invitation à payer le forfait et une clause dans laquelle on réservait une suite pénale en cas de refus de payer ce forfait dans un délai déterminé.

La dépénalisation de certains stationnements a comme conséquence que ces infractions ne sont plus poursuivies pénalement, à moins qu'il ne s'agisse d'un stationnement gênant ou d'une occupation illicite d'emplacements réservés (par exemple, les emplacements réservés aux personnes handicapées.).

Diverses questions se posent aujourd'hui concernant la gestion et le contrôle des ces stationnements dépénalisés. Nous examinerons, tout d'abord, si la police est toujours compétente pour contrôler les lieux de stationnement qui ont été dépénalisés ; ensuite, nous envisagerons les différentes possibilités offertes aux communes pour gérer au mieux le stationnement.



⁽¹¹⁾ Article 27ter du code de la route.

⁽¹²⁾ Loi du 5 août 1992, Moniteur belge du 22 décembre 1992.

⁽¹³⁾ Circulaire du 16 février 1999 : Tâches administratives des services de police - Application de l'article 25 de la loi sur la fonction de police - Abrogation et remplacement de la circulaire du 7.4.1995 du même objet, Moniteur belge du 14 avril 1999.



Contrôle par la police ?

Depuis le 1er mars 2004, le contrôle des lieux de stationnement dépenalisés est entré dans la sphère des tâches administratives.

Ainsi, il convient d'analyser ce que dit la loi concernant ces tâches. L'article 25 de la loi sur la fonction de police ⁽¹²⁾ énonce que : « les fonctionnaires de police ne peuvent être chargés de tâches administratives autres que celles qui leur sont attribuées expressément par ou en vertu de la loi.

Par dérogation de l'alinéa 1er, peuvent leur être confiées des tâches administratives qui exigent, pour leur réalisation, l'exercice de compétences de police, et dont le Ministre de l'Intérieur et le Ministre de la Justice arrêtent la liste de commun accord. Les autorités judiciaires peuvent confier aux fonctionnaires de police des enquêtes en matière disciplinaire (...) »

La liste dont il est question à l'alinéa 2 du présent article a été reproduite dans la circulaire du 16 février 1999 relative aux tâches administratives des services de police ⁽¹³⁾. Cette circulaire comprend une série de tâches qui peuvent encore être exécutées par la police communale. En effet, la circulaire précise que « les tâches administratives autres que celles qui sont précisées au point A ne peuvent plus être exécutées par un service de police ».

Or, nous ne retrouvons pas le contrôle des stationnements dans le point A cité dans la circulaire. Cette circulaire poursuit en indiquant que les agents auxiliaires de police ainsi que le personnel contractuel civil « ne peuvent pas non plus être chargés d'exécuter des tâches dont la police communale est déchargée en vertu de l'article 25 de la loi sur la fonction de police. »

On peut ainsi en conclure qu'en l'état actuel du droit, le contrôle des lieux de stationnement qui ont été dépenalisés ne peut plus se faire par des agents de police. Ainsi, ce sont les communes qui

devront gérer ce type de stationnement, il leur appartiendra de mandater des agents pour le contrôle de ce stationnement. Il s'ensuit que certaines communes ont engagé du personnel pour constater les infractions et d'autres communes ont passé un contrat avec une société privée.

Concernant les lieux de stationnement non dépenalisés, les services de police sont seuls compétents pour les contrôler.



Gestion par la commune

Comme la législation actuelle ne permet pas le contrôle des stationnements dépenalisés par la police, la commune doit, soit faire appel à des agents communaux, soit passer une convention avec une société privée.

⁽¹⁴⁾ Moniteur belge du 8 août 2001.

⁽¹⁵⁾ Article 6 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules (Moniteur belge du 8 août 2001).

Personnel communal

Si la commune souhaite gérer elle-même le stationnement sur son territoire, elle devra désigner du personnel spécialement habilité au contrôle de ces stationnements.

Ces agents, qui pourront être des fonctionnaires ou des contractuels, rédigeront le formulaire de débit de la redevance, sans pouvoir recevoir de perception immédiate. En effet, l'article 136 de la nouvelle loi communale (ci-après NLC) énonce que le receveur communal est chargé, seul et sous sa responsabilité, d'effectuer les recettes communales. Toutefois, l'article 138, paragraphe 2 de la NLC, donne la possibilité au Collège des bourgmestre et échevins de charger certains agents communaux de la perception de recettes en espèces, au moment où le droit de la recette est établi ; ces agents pourront ainsi percevoir immédiatement le montant de la redevance si le redevable est identifié. Cependant, l'article indique que ces agents ne peuvent être chargés de la perception de recettes en espèces que de manière accessoire à l'exercice de leurs fonctions.

Société privée

La privatisation des tâches liées au stationnement sur la voie publique s'est développée dans différentes communes. Néanmoins, la question se pose de savoir si un gestionnaire privé peut obtenir l'identification des contrevenants. En effet, en vertu de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules ⁽¹⁴⁾, l'accès au répertoire « matricule » des véhicules à moteur n'est possible que dans des cas limitativement énumérés et des finalités déterminées. Parmi ceux-ci, on retrouve « 2° l'identification de la personne physique ou morale par laquelle sont dues les taxes ou les redevances liées à l'acquisition, l'immatriculation, la mise en circulation, l'utilisation ou la mise hors circulation d'un véhicule » ⁽¹⁵⁾.

Concernant cette question, la Commission de la protection de la vie privée a rendu un avis d'initiative le 28 août 2003.





Dans cet avis, avant d'examiner le cas des sociétés privées, la Commission a indiqué que les villes et les communes pouvaient « se faire communiquer l'identité du titulaire de la plaque d'immatriculation, lorsque ce dernier n'a pas payé la redevance pour le stationnement ». Elle a ajouté qu'un accès direct pouvait être octroyé au receveur communal du fait que c'était lui qui avait comme mission de percevoir les recettes de la commune, seul et sous sa responsabilité en vertu de l'article 136 NLC.

Concernant les sociétés privées, la Commission est d'avis que l'accès direct au répertoire leur est exclu. De plus, elle ajoute que « le concessionnaire privé ne peut invoquer utilement l'article 6, par. 2, 2° de l'arrêté royal pour se faire communiquer par le maître du répertoire l'identité du titulaire de la plaque minéralogique qui a omis de payer une taxe ou redevance. Le concessionnaire privé ne peut pas davantage obtenir cette information de manière indirecte par le biais du concédant parce que ce dernier n'a pas droit à cette information du répertoire. »

En plus de cet avis, le 14 mai 2004, le juge de paix d'Arlon a débouté la société City Parking qui voulait récupérer une redevance impayée auprès d'un récalcitrant, dont elle avait obtenu l'identité par la Direction générale Mobilité et Sécurité routière du Service public fédéral Mobilité et Transport, aux motifs qu'étant une société privée, elle n'a pas le droit d'invoquer l'article 6, par. 2, 2° de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 pour se faire communiquer l'identité du titulaire de la plaque minéralogique qui a omis de payer la redevance. Selon le tribunal, il n'y a que l'autorité publique qui peut se faire communiquer cette identité.



Perspectives

Le Ministre de l'Intérieur aurait l'intention d'adopter une circulaire dans laquelle il serait indiqué que la police peut toujours contrôler le stationnement, et ce pour une période transitoire.

Cette circulaire permettrait aux communes, dans un premier temps, de trouver un palliatif aux conséquences inattendues de la dépénalisation de certains stationnements. Dans un second temps, les communes devraient avoir la possibilité d'examiner les points positifs et négatifs des différents types de contrôles existants pour, à terme, gérer au mieux le stationnement sur leur territoire.



Conclusion

Nous avons pu constater que la dépénalisation des stationnements pose un certain nombre de problèmes aux villes et communes. Ainsi, le cadre légal relatif au contrôle du stationnement devrait encore évoluer afin de permettre aux communes de gérer au mieux les stationnements sur leur territoire, notamment en les laissant libres de choisir la gestion adéquate : soit via un gestionnaire privé, soit via des agents communaux.



Selon l'expression consacrée : « Les loups ne se mangent pas entre eux » !

Stationnements dépenalisés

Stationnements non dépenalisés

- stationnements en zone bleue
- stationnements de maximum 24 heures en agglomération de véhicules hors d'état de circuler
- stationnements de maximum 8 heures consécutives en agglomération des véhicules automobiles et des remorques dépassant 7,5 tonnes de masse maximale autorisée
- stationnements de maximum 3 heures sur la voie publique des véhicules publicitaires
- stationnements payants
- stationnements sur les emplacements réservés aux riverains

stationnements sur les trottoirs

- stationnements sur les pistes cyclables
- stationnements sur les passages pour piétons
- stationnements sur les passages à niveau
- stationnements à moins de vingt mètres en deçà des signaux lumineux de circulation placés aux carrefours
- stationnements à moins de vingt mètres en deçà des signaux routiers
- stationnements à moins de quinze mètres de part et d'autre d'un panneau indiquant un arrêt d'autobus, de trolleybus ou de tram...

Contrôle par les communes

Contrôle par la police



Si tous les conducteurs du monde se donnaient la main ...

6. La communication : parent pauvre de la politique du stationnement ?

Françoise Bradfer, ICEDD

Comment favoriser le respect de la politique de stationnement mise en œuvre dans les villes et les villages et éviter tant de pratiques de stationnement illicites ... Les infractions atteignent des proportions assez impressionnantes. En matière de stationnement payant par exemple, on estime en France que 60 à 70% des automobilistes n'acquittent pas leur dû. Cette situation n'émeut pas grand monde, alors que les 15% d'usagers des transports en commun qui ne payent pas leur place sont considérés comme des fraudeurs ⁽¹⁶⁾ !

Bien sûr, il y a la répression. Mais complémentai-
rement à celle-ci, probablement incontournable, il faut également mettre en œuvre des moyens pour informer, sensibiliser, convaincre ... des bonnes raisons pour la commune de gérer de la sorte cette problématique ô combien sensible ... Faire respecter les règles et même ... adhérer aux mesures mises en œuvre et modifier les comportements des publics cibles visés.

Comme dans la plupart des projets qui touchent de près à la mobilité du citoyen, qu'il soit résident, visiteur ou pendulaire, une bonne communication constitue donc, indubitablement, une des conditions de réussite de la politique menée par la commune en cette matière. Elle prendra appui sur le fort ancrage comportemental de cette problématique.

Le développement d'une culture « stationnement » est donc à inscrire progressivement au programme des actions à mettre en œuvre. C'est un travail qui doit être conçu sur du long terme et qui suppose un professionnalisme certain. La communication, c'est tout un métier ! ⁽¹⁷⁾
Pertinence des concepts, variété et qualité des

supports, fréquence des actions, ... sont des éléments fondamentaux pour obtenir des résultats. Par ailleurs, la communication sur le stationnement suppose un travail à plusieurs niveaux : informer pour simplement faire savoir où et à quelles conditions stationner, guider vers les infrastructures, convaincre ... Or, on le constate, elle constitue bien, dans de nombreux cas, le parent pauvre de la politique de gestion de la mobilité ⁽¹⁸⁾.

Cet article a pour objet d'apporter un éclairage sur cette question, sur les enjeux d'une bonne communication et sur les difficultés rencontrées, et de donner quelques éléments auxquels il faudra être attentif dans l'organisation des campagnes.

Le stationnement apparaît aux yeux du citoyen comme un droit alors, qu'en réalité, il devrait être considéré comme un service. En effet, c'est le rapport à l'espace public, à son rôle, au partage de celui-ci en vue d'accueillir les diverses fonctions urbaines qui est en jeu.

Quels acteurs sont concernés ?

On retrouve ici bien sûr, les différentes catégories d'usagers concernées par la problématique du stationnement : les visiteurs, les pendulaires, les résidents. Ce sont les cibles directes des mesures mises en œuvre. En outre, il importe d'associer aux initiatives de communication les organismes en charge du stationnement, ainsi que les éventuels partenaires des projets.

Quels objectifs ?

Les objectifs correspondent à des niveaux de communication et d'implication des acteurs directement concernés. Dans ce cadre, il s'agit d'informer, et c'est déjà bien, mais cela ne suffit pas. Il faudra également communiquer, sensibiliser, voire même concerter.

⁽¹⁶⁾ Cfr. le rapport d'étude du Certu : Politiques de stationnement : l'enjeu de la communication, analyses et perspective, septembre 2003, p. 13.

⁽¹⁷⁾ On se réfèrera utilement à la brochure La participation citoyenne dans les plans communaux de mobilité, MET, Namur, 2001.

⁽¹⁸⁾ Cfr. le rapport d'étude du Certu



Informer

L'utilisateur doit être parfaitement renseigné sur l'offre de stationnement, sa localisation, la réglementation, les tarifs. L'information doit être particulièrement pratique et claire. C'est évidemment le préalable indispensable, car elle permet déjà de faire des choix adaptés aux besoins et de limiter les recherches inutiles qui contribuent à l'encombrement des villes.

Elle prend généralement la forme d'un dépliant, mais on trouve de plus en plus d'information sur l'offre de stationnement à la rubrique mobilité des sites Internet de grandes villes, dans des articles de presse, ...

Une bonne signalisation des parkings, à l'aide des panneaux prévus par la réglementation, est un autre outil d'information et de guidage de l'utilisateur à ne surtout pas négliger. Elle peut comporter différentes indications, comme la capacité du parking, la distance à parcourir à pied (en mètres ou en minutes par exemple), ...

La signalisation dynamique constitue également un outil de guidage très utile pour renseigner les parkings payants en ouvrage, mais son usage est limité aux villes qui disposent de ce type d'infrastructure. Outre le fait de conduire l'utilisateur à destination, elle permet de renseigner celui-ci, en temps réel, sur la disponibilité de places de stationnement, soit en affichant les mentions « libre » ou « complet », soit en indiquant le nombre de places encore inoccupées.

Communiquer

Il s'agit d'expliquer la démarche, les motivations, la politique menée ... pour convaincre. C'est le moment de décliner le stationnement non plus comme un droit mais comme un service. C'est l'occasion de l'aborder sous un angle positif, d'expliquer l'intérêt de la rotation dans le cadre d'une véritable politique des déplacements, le rôle de l'espace public et la place de chaque utilisateur au sein de celui-ci. Ainsi, le stationnement apparaît comme un élément d'un tout.



Signalisation dynamique à Gand et à Namur

Sensibiliser

Cette approche va encore plus loin que la précédente puisqu'il s'agit de tenter de modifier les comportements. Cela concerne plus spécifiquement la fraude (stationnement non payé ou dont la période est dépassée) et le stationnement gênant. C'est aussi l'occasion de promouvoir les différents modes de transport alternatifs à la voiture pour accéder au centre-ville en particulier, mais ce type de démarche est tout aussi utile pour ce qui concerne l'accessibilité de certains grands pôles générateurs de trafic, et surtout des écoles.

Consulter / Concerter ?

Il est évident qu'une concertation avec les principaux intéressés constitue parfois un bon préalable, voire un préalable indispensable aux mesures prises. Il s'agit selon les cas des commerçants, des résidents, de la direction d'écoles ... Le niveau d'implication est ici tout à fait différent des situations précédentes. Cette démarche est de nature à instaurer le dialogue et le débat et permet la prise en compte de points de vue permettant de faire évoluer, mûrir ou d'amender un projet. Elle intervient de préférence en amont, avant la prise de décision.

Comment faire ... pour bien faire ?

Quelques règles élémentaires peuvent être rappelées pour réaliser une bonne communication.

De la clarté, de l'efficacité et de la créativité

Fixer clairement les enjeux, afficher les priorités, être transparent, recourir à des démonstrations simples et concrètes. Ainsi, on respecte simplement les règles classiques de la communication. En effet, communiquer, c'est d'abord dire quelque chose. Il faut donc se poser correctement la question du contenu du message. Eviter d'être simpliste, creux mais aussi d'être trop technique, trouver le bon ton.

Développer une véritable campagne de communication

Il importe de traiter la communication sur le stationnement dans le cadre de véritables campagnes et de développer une communication à différentes échelles : de la ville à l'individu, donc on prévoira aussi une communication de proximité, par le contact personnel. Construire une opération qui s'appuie d'abord sur la mise au point d'un concept, mettant en scène des messages. La campagne doit avoir pour effet d'interpeller, en interrogeant, en surprenant ou en dérangeant, selon le ton choisi. Le concept constitue en quelque sorte le fil conducteur de la campagne, un outil qui permet d'immédiatement l'identifier, de la rattacher aux messages précédents pour construire petit à petit une action en profondeur.



Affiche extraite de la campagne de l'IBSR sur l'incivisme du stationnement sur les trottoirs – Source : IBSR, février-mars 2004

Intégrer le thème du stationnement dans le cadre d'autres campagnes

La communication sur le stationnement est un sujet qu'il peut être très intéressant de traiter aussi dans le cadre de la communication sur d'autres enjeux : plan communal de mobilité, sécurité routière, plan de déplacements scolaires, promotion des transports en commun, semaine de la mobilité ..., mais aussi des thèmes qui ne sont pas liés à la problématique de la mobilité : incivilités ... Il faut donc essayer de travailler avec des relais.



Multiplier les outils et les supports

Comme pour toute bonne communication, il importe de varier les supports : presse écrite, spots télévisés, site Internet, dépliants, affiches, événements, voire contact direct avec l'individu, dans la rue par exemple.

Aussi un relais ou un soutien régional ou fédéral

La Région et le Fédéral participent, chacun à sa façon, et appuient certainement un encouragement au respect des règles. On mentionnera, par exemple, la campagne de l'IBSR sur l'incivisme du stationnement sur les trottoirs. Celle-ci est de nature à appuyer les démarches qui sont menées au niveau local ..., celles de la semaine de la mobilité, dans laquelle la voiture et le stationnement font souvent grise mine !

L'IBSR a conçu une campagne à l'intention des automobilistes, qui ont encore trop souvent l'habitude de s'arrêter ou de se garer « quelques instants » sur le trottoir ou sur la piste cyclable, et leur a rappelé que la voie publique ne leur appartient pas. Les affiches et affichettes montrent des traces de pas bien visibles sur la carrosserie d'une voiture, laissant supposer qu'un piéton n'a pas eu d'autre choix que de passer dessus – un clin d'œil à la logique inversée des conducteurs qui estiment pouvoir s'approprier le trottoir ... Le spot TV met en scène une situation similaire mais, cette fois, du point de vue d'une passagère qui, à sa grande stupéfaction, voit quelqu'un marcher sur le toit de la voiture garée de manière non réglementaire

Grenoble mène depuis 1995 des actions de communication sur le stationnement. Chaque mesure en matière de stationnement est d'abord présentée à tous les acteurs, à la presse, puis relayée par une action de communication : mise en service du macaron résident, lancement de la carte magnétique ... En 1999, pour faire face au stationnement nocturne illicite, la ville lance la campagne « Papillons » : référence à l'émblématique « PV », détournée et rendue conviviale par une opération de sensibilisation. Elle joue sur l'alerte au recto : « vous êtes en infraction » et l'information

au verso qui présente l'offre de stationnement en ouvrage et des tarifs attractifs. La campagne a porté ses fruits puisque la ville a pu mesurer une réduction du stationnement illicite la nuit et une augmentation de l'utilisation des parkings en ouvrage.

Sous la signature « Mieux vivre à Narbonne », la municipalité a diffusé une campagne de communication visant des gestes incivils. Elle pointe du doigt quatre attitudes : les excès de vitesse en ville, les déjections canines sur les trottoirs, le non respect des places de stationnement pour les handicapés et le dépôt des ordures au mauvais moment. Pour le respect des places de stationnement pour les handicapés, le visuel est une femme qui s'éloigne sereinement alors qu'elle vient de garer sa voiture sur un emplacement réservé aux handicapés, avec l'accroche légende « Madame Sanscœur gare sa voiture » et l'accroche réponse « En ville, laissons leur place aux handicapés ». La distance induite par la création de personnages caricaturaux est dédramatisante. L'approche est nuancée et non agressive et met en jeu la relation qu'entretiennent les citoyens avec la ville et l'espace public.

La commune d'Aywaille vient de mettre sur pied une campagne d'information, suite à la création d'une zone bleue. Un dépliant toutes-boîtes a été distribué à tous les habitants, les usagers ont été invités à se procurer un disque chez les commerçants, un agent d'accueil circule dans le quartier concerné afin d'informer les visiteurs et toute



De gauche à droite : la campagne « Papillons » lancée par la Ville de Dijon vise à sensibiliser les conducteurs à la question du stationnement en détournant l'image traditionnelle du « PV » ;

À Dijon, les « agents encaisseurs » se chargent directement du prélèvement du prix du stationnement



La politique de stationnement se décline aussi en ligne ...

l'information est disponible en détail sur le site Internet de la commune : modalités, périmètre, ...

À Dijon, la ville a expérimenté, puis pérennisé, une nouvelle formule pour prélever le paiement du stationnement. Des « agents encaisseurs » sur place perçoivent le prix du stationnement et l'utilisateur ne paie que le temps du stationnement, c'est-à-dire qu'il est remboursé s'il a trop payé. Cette manière de procéder dépasse le simple prélèvement du stationnement, elle s'inscrit aussi comme un service à l'utilisateur et permet une forme de communication de proximité. Pour fonctionner correctement, un certain nombre de conditions doivent être remplies, ce système n'est pas généralisable à l'ensemble des places payantes d'une ville.

À noter que la transposition d'une telle démarche en Belgique est possible, mais est soumise à des règles particulières.

En effet, la Nouvelle Loi Communale précise que seul le receveur communal peut percevoir une redevance en matière de stationnement à l'exception de fonctionnaires communaux qui peuvent recevoir délégation à la condition que cette mission soit ponctuelle, tout en pouvant être récurrente.

Des exemples de municipalités qui présentent leur politique de stationnement sur leur site Internet :

- <http://www.parkingsdeparis.com/>
- www.ottawa.ca/city_services/parking/16_0_fr.shtml
- <http://www.gent.be/>
- <http://www.mairie-lyon.fr/vdl/sections/fr/transport>
- <http://www.nantes.fr/ville/pratique/transport/station.asp>
- http://www.strasbourg.fr/Strasbourgfr/FR/SeDeplacer/EnVoiture/EnVoiture_new.htm



Déjà paru dans cette collection

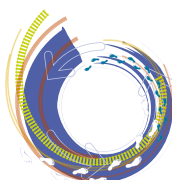
1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le Charoi agricole

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
D.311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord 8
B5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
Courriel : reseau-cem@met.wallonie.be
Site : <http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Delphine ROSSOMME et Brigitte ERNON – Gestionnaires
D.311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord 8
B5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
Courriel : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
Site : <http://documentation.mobilite.wallonie.be>



**mobilité
en wallonie**
direction générale
des transports