

la CeMathèque

dossier thématique

> Le stationnement dépenalisé

- > Politique du stationnement et stationnement dépenalisé. Quels enjeux ?
- > Les aspects réglementaires
- > La rétribution du stationnement
- > Les modes de gestion du stationnement



Wallonie



Service public
de Wallonie



Source : ICEDD.

> Préambule

Le stationnement à durée limitée constitue un instrument essentiel de la mise en œuvre d'une politique communale de stationnement, en particulier là où la pression de celui-ci est forte et où des mesures de gestion doivent être prises.

Pour décharger les zones de police de tâches qui ne relèvent pas réellement de la sécurité routière et de l'ordre public, le législateur a dépenalisé une partie des règles relatives au stationnement. Ainsi, depuis le 1^{er} mars 2004, il appartient au gestionnaire de la voirie d'assurer le respect du stationnement sur la voie publique, qualifié de « non dangereux », géré par des zones bleues, des horodateurs et l'usage de cartes communales de stationnement. Le stationnement considéré comme « dangereux », c'est-à-dire sur un passage piéton, sur une piste cyclable, dans un carrefour, ... par exemple, ainsi que quelques situations spécifiques de stationnement « non dangereux », restent pénalisés.

Les communes sont habilitées à organiser une politique de stationnement sur la totalité de leur territoire (voiries régionales, provinciales et communales).

La présente publication a pour objet de décrire le stationnement dépenalisé sur le plan réglementaire, de faire état des pratiques existantes et de passer en revue les différents modes de gestion envisageables ainsi que les critères à prendre en compte lorsque des décisions en la matière doivent être prises par les communes. À cet effet, elle tente de clarifier les zones d'ombre existantes et d'apporter une réponse aussi claire que possible aux diverses questions qui se posent.

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	4
2. Politique du stationnement et stationnement dépenalisé. Quels enjeux ?	5
3. Les aspects réglementaires	12
4. La rétribution du stationnement	21
5. Les modes de gestion du stationnement	26
6. Conclusion	37
7. Bibliographie	38



Sources : SPW, ICEDD.



> 1. Introduction

Le stationnement dépenalisé n'est ni une fin en soi, ni une occasion à ne pas manquer pour augmenter les recettes communales. Bien conçu, bien géré, il contribue à une meilleure gestion de la mobilité sur le territoire communal, et les rentrées financières qu'il génère doivent être mises à profit dans cette perspective.

Qui aborde la question du stationnement sur la voie publique, se place dans une perspective de mobilité, de gestion de l'espace collectif qu'il soit urbain ou rural, d'accueil des habitants et de vitalité des activités. Elle doit correspondre à la traduction des objectifs que se fixe la commune pour l'avenir de son territoire, de ses habitants, de son développement économique. Et il ne s'agit pas uniquement d'un problème de centre-ville, cela concerne aussi la périphérie, voire de plus petites communes. C'est ce que rappelle le chapitre suivant. Le stationnement dépenalisé est en prise directe avec la politique communale de stationnement et nécessite une approche pragmatique et systématique afin de définir au mieux les moyens d'atteindre les objectifs fixés.

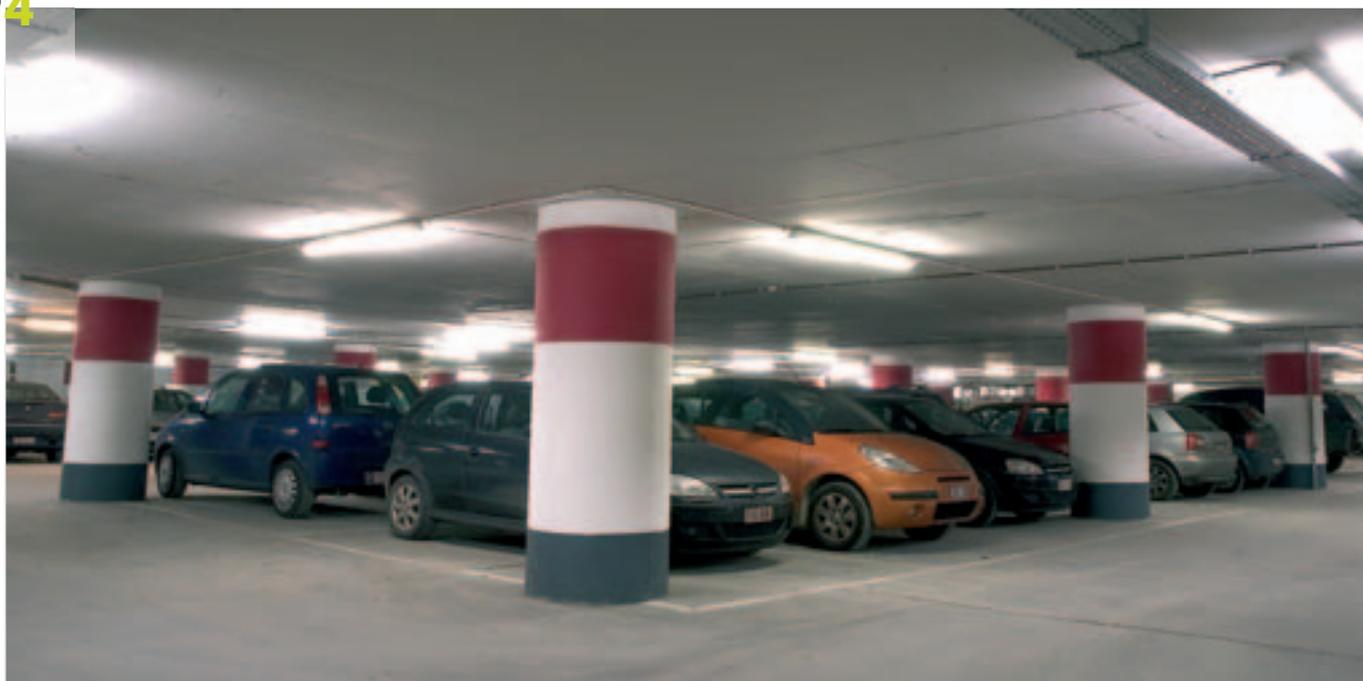
Parmi les difficultés rencontrées aujourd'hui par les villes et les communes, l'évolution cumulée de la réglementation, de la jurisprudence et des modes de gestion a complexifié la gestion communale du stationnement, tout en offrant des outils utiles.

La réglementation du stationnement sur la voie publique est l'un de ceux-ci. Un chapitre rappelle qu'il s'agit là d'un instrument pratique concret de mise en œuvre de la politique communale de stationnement et qu'il offre au gestionnaire diverses ressources qu'il importe de maîtriser pour en tirer un maximum de profit. Elle est définie dans le code de la route et dans le règlement

du gestionnaire de voiries. Ainsi, complémentairement aux règles générales et particulières en la matière, un arsenal de signaux et d'additionnels permet de préciser la nature et l'étendue des mesures prises par la commune. De nombreuses modulations sont possibles pour exploiter au mieux le stationnement à durée limitée et la carte communale de stationnement, en regard de chaque contexte précis.

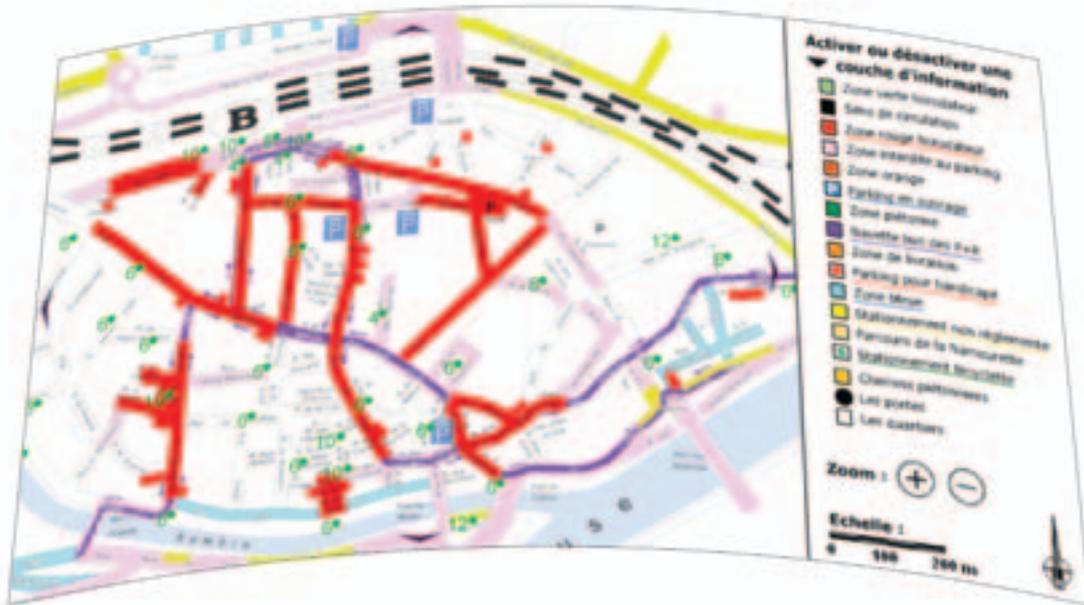
Avec l'adoption d'un règlement communal, certains comportements ou situations en matière de stationnement peuvent donner lieu au paiement d'une rétribution. Ce règlement peut en outre prévoir que d'autres situations constituent des exceptions (absence de rétribution ou rétribution moins élevée par exemple). Un chapitre est consacré aux deux modes de rétribution envisageables : la taxe et la redevance, et précise le principe, les modalités, le champ d'application et la portée de chacun.

Enfin, la gestion des différents stationnements dépenalisés, en ce compris le contrôle et le recouvrement des redevances ou des taxes, constitue une problématique importante pour les communes. Cinq cas de figures sont envisageables, parmi lesquels la commune va devoir faire un choix. En effet, la gestion peut être réalisée en interne par l'autorité (commune, régie communale ordinaire ou police locale). La commune peut également externaliser cette gestion, en confiant celle-ci à une régie communale autonome ou à une société privée spécialisée. Chaque formule a ses avantages et ses inconvénients qu'il convient de bien estimer et de soupeser avant de prendre une décision. Elles sont décrites dans le dernier chapitre de cette publication.



Louvain-la-Neuve : parking souterrain de la cité universitaire. Source : UCL, Service Presse.

> 2. Politique du stationnement et stationnement dépenalisé. Quels enjeux ?



Plan de stationnement de Namur, extrait. Source : <http://namurmobilite.maxslash.com/base/voiture/arreter/planstationnement.html>.

De nombreuses communes rencontrent des problèmes de stationnement qui nécessitent de prendre des mesures globales de gestion.

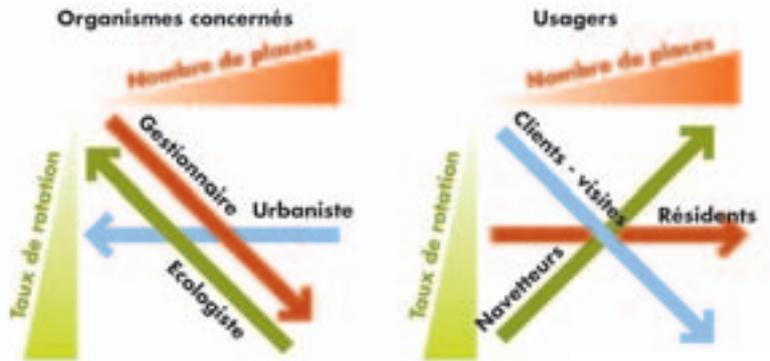
À cet égard, le plan communal de mobilité intègre le stationnement comme une composante à part entière de l'approche globale, concertée, stratégique et pragmatique des déplacements à l'échelon local. Toutefois, il n'est pas toujours possible, ou nécessaire, de disposer d'un PCM pour prendre les mesures qui s'imposent. Dans ce cas, une étude de plus petite ampleur peut être réalisée, qui intègre toutes les facettes de la problématique du stationnement et fixe des objectifs précis. Cela suppose de procéder avec de la méthode et de la rigueur, toujours avec une vision d'ensemble. Par ailleurs, il s'agit d'une problématique en évolution constante qui nécessite des mises à jour, indispensables pour coller à la réalité du terrain et rencontrer les objectifs fixés.

À cet égard, par le biais du stationnement à durée limitée et de la carte communale de stationnement, le stationnement dépenalisé est un instrument essentiel de la politique communale de stationnement là où la pression de celui-ci est forte, car il permet, selon le contexte, de favoriser la rotation, d'encourager le transfert modal, de contribuer à la revalorisation de l'espace public et/ou de rencontrer les besoins des riverains ou d'autres publics-cibles. Il permet une distribution plus adéquate des places de stationnement en fonction du type d'usager à favoriser.



Source : ICEDD.





Durée, tarifs, occupation, rotation, ...
Le stationnement, focalisation d'intérêts divergents, voire contradictoires.
Source : Formation des Conseillers en Mobilité, Transitec pour le compte du SPW-DGO2.

Une demande caractéristique de chaque catégorie d'utilisateur

La demande de stationnement sur la voie publique concerne trois grandes catégories d'utilisateurs :

- les **pendulaires** : ce sont les travailleurs qui utilisent leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail. Ils cherchent à stationner à proximité de celui-ci, ou de leur gare de départ, généralement pour une longue durée : le plus souvent pour une journée complète. Parmi ceux-ci, certains se déplacent avec leur voiture, durant la journée, d'autres pas. Il s'agit des employés des entreprises privées et publiques et des commerçants. À ces pendulaires, on peut ajouter les étudiants qui disposent d'un véhicule ;
- les **riverains** : leurs véhicules sont présents la nuit, le week-end, et pour certains la journée également. Leur souhait est de stationner si possible en face de leur logement ou à une distance très courte de celui-ci ;
- les **visiteurs** : en fonction du type d'activité, ils ont des exigences plus ou moins importantes quant à la distance à parcourir, mais comme les précédents ... ils sont demandeurs de déplacements à pied pas trop longs...

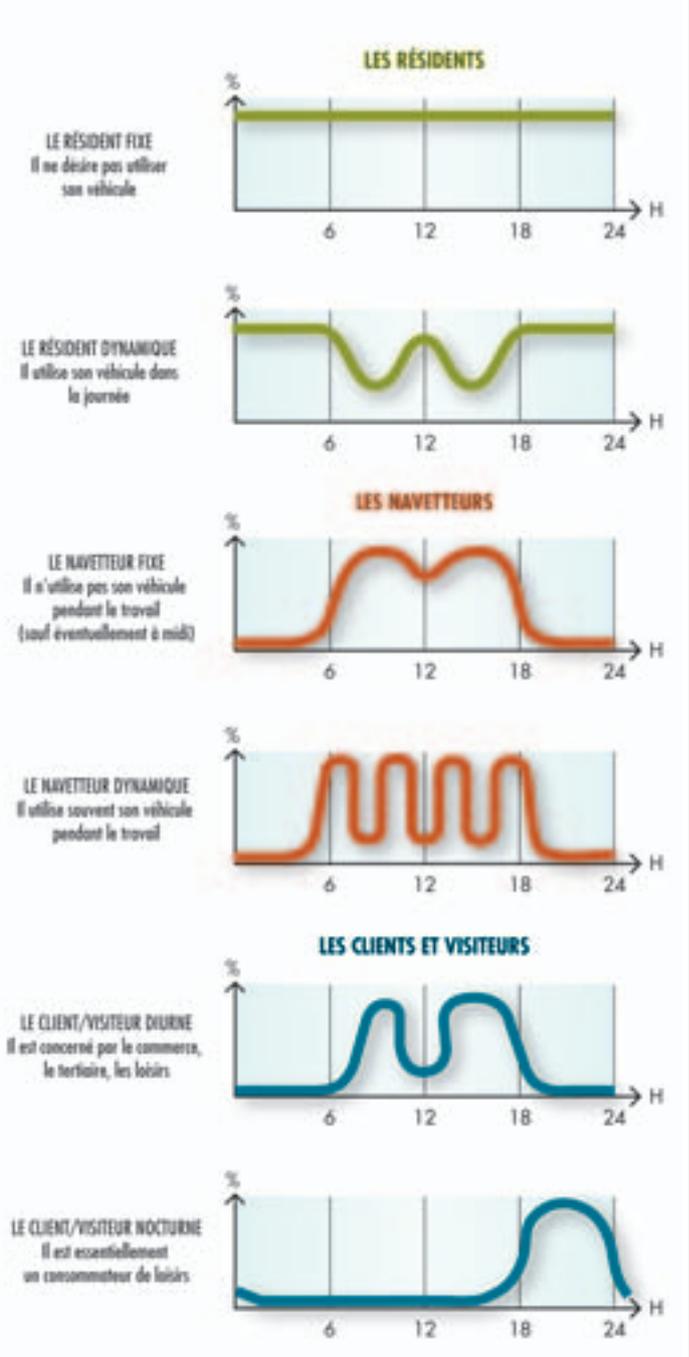
À ces trois catégories d'utilisateurs, il faut en toute logique ajouter les livraisons¹, les autocars touristiques et les poids lourds. Il s'agit d'une composante spécifique du stationnement, toutefois non intégrée dans le stationnement dépenalisé.

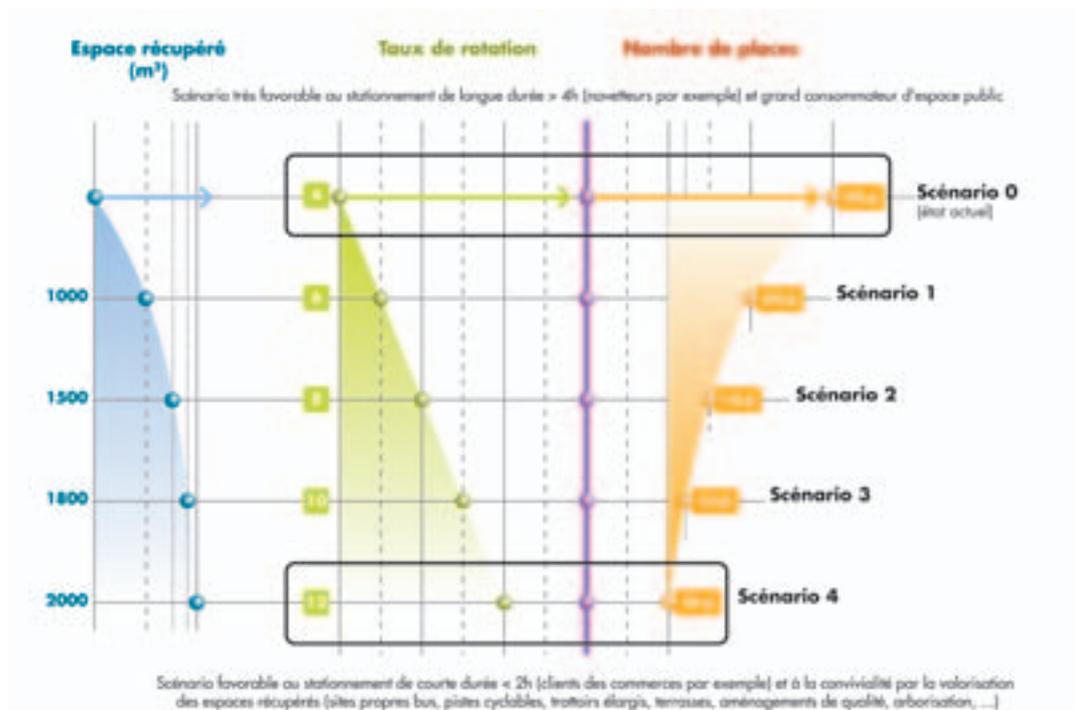
Toute solution envisagée devra prendre en compte différents paramètres afin de proposer une réponse adéquate et raisonnable à chacun.

	DISTANCE FAVORABLE	DISTANCE LIMITE
Résidents	0 - 100 m	300 m (5 min)
Pendulaires	0 - 200 m	300 m (5 min)
Visiteurs	0 - 100 m	200 m (3 min)

Source : Patrick Bays, Pascal Christe, Le stationnement, 1994.

¹ Cf. la publication : Comment prendre en compte le transport des marchandises quand on élabore et met en œuvre un plan communal de mobilité, CRR pour le compte du MET, Manuel du MET, Namur, 2003.





Scénarios «Nombre de places / taux de rotation». Source : Formation des Conseillers en Mobilité, Transitec pour le compte du SPW-DGO2.

La spirale du stationnement ...

Lors de la recherche d'une place de stationnement, l'automobiliste adopte une stratégie qui dépend du contexte urbain dans lequel il se situe et de caractéristiques liées à son déplacement : motif, type de stationnement recherché (gratuit, payant, sécurisé, de longue durée...). Au fur et à mesure de sa recherche, il élargit progressivement son cercle et lorsque le temps de recherche dépasse 15 minutes, la distance à destination croît et peut dépasser le quart d'heure.

Au-delà d'un éloignement plus ou moins important de sa destination en fonction des difficultés rencontrées, il va également être amené à prendre des décisions : recherche d'une place payante au lieu d'une place gratuite, d'une place dans un parking en ouvrage, choix d'une place interdite ...

Même s'il fait partie du quotidien de nombreuses personnes, ce temps perdu a des conséquences multiples sur les consommations énergétiques et les émissions diverses y afférentes notamment.

Une bonne raison supplémentaire d'optimiser l'offre en répondant à la demande avec des solutions appropriées.

Une offre qui rencontre les objectifs de développement de la commune

C'est l'autre face de la problématique. Elle concerne la capacité, c'est-à-dire la quantité de places mises à

disposition, mais également le système d'organisation et de gestion mis en place, qui permet de partager les places existantes selon des critères définis, et ainsi d'offrir des facilités à certains usagers et d'en dissuader d'autres.

Il faut donc réfléchir et travailler sur :

- la capacité, c'est-à-dire le nombre de places offertes ;
- la localisation : en centre-ville, en périphérie, en liaison avec une desserte en transport en commun ;
- la rotation : la durée de stationnement autorisée détermine le nombre de véhicules accueillis en moyenne par chaque place durant une période fixée. Elle est traduite sur le terrain par la création de zones bleues ou de zones à stationnement payant ;
- la tarification vise les stationnements payants à durée limitée, là où sont installés des horodateurs par exemple, mais aussi des catégories particulières d'usagers qui achètent un abonnement ou une carte communale de stationnement ;
- le type d'usager concerné. En effet, les règles peuvent être différentes pour certaines catégories de personnes : riverains en particulier, personnel soignant et voitures partagées par exemple.
- Pour être complet, ajoutons l'importance d'établir un lien entre l'offre privée de stationnement, toutefois très mal connue des services communaux, et l'offre publique : parkings sur la voie publique et parkings accessibles au public appartenant à la commune ou privés.



Comment s'y prendre - Approche méthodologique

Petit rappel ... avant de mettre en place des mesures de gestion, des investigations sont nécessaires, qu'il convient d'effectuer avec ordre et méthode. Elles sont brièvement évoquées ci-après. Les résultats se traduiront dans de nombreux cas par la mise en place d'emplacements de stationnement dépenalisés.

Quel est l'objectif poursuivi ?

Quel est le résultat attendu ? Diminuer l'offre pour requalifier l'espace public ? Favoriser les riverains ? Dissuader les pendulaires ? Remédier à des dysfonctionnements constatés : infractions ? Répondre à des plaintes des commerçants, des riverains ?

De manière générale, les riverains et les visiteurs sont les publics-cibles que l'on souhaite privilégier.

Il s'agit en général de faciliter le stationnement des résidents pour les dissuader de fuir durant la journée afin d'éviter le stationnement payant ou la zone bleue et conserver un attrait pour l'habitat en zone urbaine. En centre-ville, favoriser le stationnement des résidents encourage aussi un report vers les modes doux pour les petites distances, et vers les transports en commun et le vélo pour des distances plus longues. Effet pervers toutefois : cela implique d'allouer une partie de l'espace public à une catégorie particulière d'usagers. Il importe donc une fois de plus d'associer à la réflexion l'offre privée de stationnement résidentiel existante et à venir dans le cadre de nouveaux projets.

Le stationnement des visiteurs est généralement encouragé afin de soutenir le dynamisme des commerces et des activités économiques, sociales et culturelles, nonobstant la desserte en transport en commun de ceux-ci.

Le résultat doit viser une situation d'équilibre entre des usagers différents, qui ont des attentes parfois complémentaires, mais le plus souvent contradictoires.

Les éléments nécessaires à la prise de décision

Des données quantitatives et qualitatives sont nécessaires pour déterminer quelle solution permettra de rencontrer au mieux les attentes.

Un état des lieux préalable s'impose.

- Le périmètre de travail : il s'agit généralement du centre-ville ou d'un secteur sensible (quartier de la gare, abords de grands équipements, abords d'écoles, ...). Sa délimitation est une tâche essentielle, dans la mesure où il est indispensable de tenir compte de possibles reports du stationnement en périphérie de la zone directement concernée, susceptibles de générer des effets pervers et de déplacer les problèmes. On parle alors des « effets de bords ». Ce genre de situation est fréquent ;
- La capacité : offre publique et offre privée de stationnement ! Pour rappel, il est difficile d'obtenir une estimation précise, parfois même grossière, de l'offre privée. Mais on ne peut qu'encourager ce type de démarche, si la commune dispose d'un peu de moyens pour le faire. En ce qui concerne l'offre publique, on tiendra compte du système de gestion éventuellement déjà mis en place : zone bleue, zone payante, livraisons, carte communale de stationnement ;



(en haut). La carte de riverain favorise le stationnement des résidents et encourage le report vers les modes doux. Source : <http://blogs.vlan.be>

(en bas). Un enjeu important du stationnement : concilier l'offre de stationnement et la préservation de la qualité des lieux publics. Source : <http://blogs.vlan.be>.



Stationnement sauvage. Source : ICEDD.

- Les infractions éventuelles de stationnement : stationnement illicite (sur passage piéton, sur trottoir, ...) ou qui ne respecte pas le règlement-taxe ou le règlement-redevance communal ;
- Les taux d'occupation et de rotation. Il s'agit alors de réaliser des relevés des plaques d'immatriculation sur des secteurs « échantillons » 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). Le taux d'occupation déterminera la relation en pourcents entre le nombre de véhicules présents et les places autorisées ;
- Le cas échéant, quelle est la fréquence de contrôle de stationnement (voir également le rythme de remplissage des tirelires et consulter les rapports qui sont produits par celles-ci) ;
- Quelles sont les alternatives possibles à l'utilisation de la voiture. Il convient, en particulier, d'évaluer la desserte de transport public dans toutes ses composantes : fréquence, itinéraires, correspondances, 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, voire à l'aménagement d'un site propre bus par exemple : un choix qui sera guidé par le contexte, les besoins et l'espace disponible. La réflexion prendra également en compte cet aspect.

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 :

- 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.

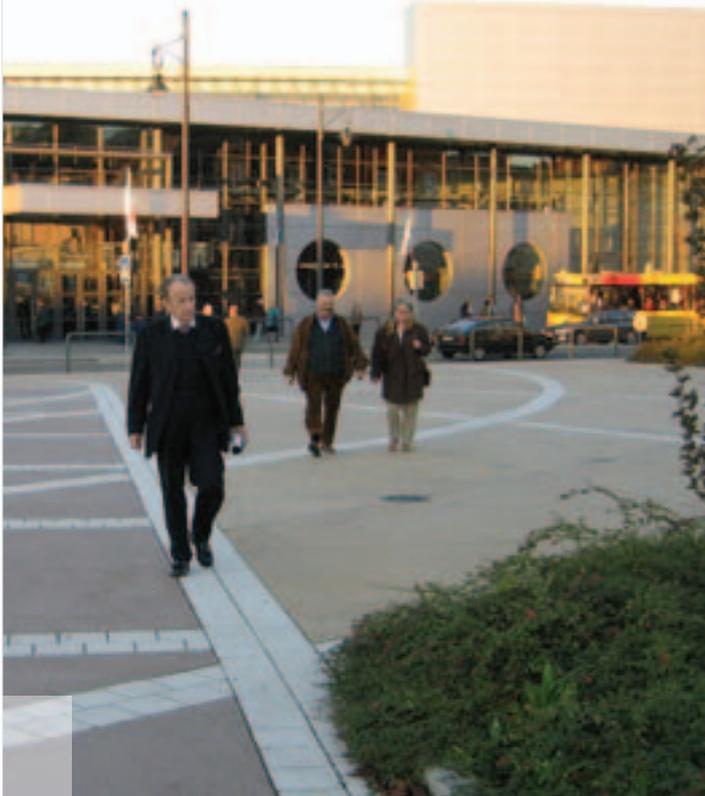
	PART MODALE VEHICULES PARTICULIERS	
	STATIONNEMENT ASSURÉ	STATIONNEMENT NON ASSURÉ
Besançon	90%	46%
Grenoble	94%	53%
Toulouse	99%	41%
Berne	95%	13%
Genève	93%	36%
Lausanne	94%	35%

L'utilisation de la voiture, notamment pour les pendulaires, dépend directement de l'offre en stationnement mise à disposition. Source : «Le stationnement et sa gestion au niveau communal». Transitec pour l'UVCW.



Le transfert modal résulte aussi d'une offre alternative de qualité. Source : <http://biotiful.unblog.fr>.





Namur : La navette TEC combinée au parking-relais «Namur Expo», favorise le désengorgement du centre-ville et apporte une réponse satisfaisante aux besoins des différentes catégories d'usagers. Source : SPW.

août 2010

La CeMatheque_n°30

P10

Déterminer les caractéristiques de l'offre à proposer

Il s'agit de définir les modalités d'organisation du stationnement et ses effets estimés, de manière à apporter des solutions concrètes et raisonnables à chaque catégorie d'usagers, sans oublier la mise en œuvre de mesures d'accompagnement qui s'inscrivent elles aussi globalement dans la gestion de la mobilité au niveau communal. Des mesures doivent également être prises 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.

L'étude déterminera la capacité et les modalités d'organisation du stationnement :

- le nombre d'emplacements 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 ;
- le périmètre dans lequel il doit être réglementé, avec la définition d'une ou de plusieurs zones ;
- la localisation des emplacements : 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, ... ;
- la gestion aux abords de certains lieux spécifiques : hôpitaux, abords d'écoles, ...
- le recours éventuel à des parcs-relais (localisation, capacité).

Pour limiter les effets de bords et éviter le report des problèmes à l'extérieur du périmètre de travail, il faut travailler en zones concentriques, avec un passage progressif du stationnement libre en périphérie au stationnement à durée de plus en plus réduite au cœur du périmètre considéré.

Le plan de stationnement comporte une ou plusieurs zones. Ainsi, 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 généralement l'application d'une tarification plus élevée ; une seconde zone prévoit un stationnement de moyenne durée, éventuellement moins coûteux ou gratuit ; une troisième zone permet un stationnement de longue durée, éventuellement à plus faible coût ou gratuit.

Il n'y a pas de recette, chaque cas doit être étudié afin de prendre en compte le contexte et les objectifs à atteindre. Et des nuances doivent être adoptées afin d'intégrer la réalité du terrain.

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 et 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) ;
- être cohérent au niveau des pratiques tarifaires sur la voirie et en ouvrage, en visant à favoriser la courte durée en voirie et la longue durée en infrastructure.
- ...

Par ailleurs, l'organisation de grands événements nécessite la réalisation de plans de stationnement spécifiques et la mise en place de mesures permettant de faire face à un afflux massif de visiteurs, qui transitent généralement par de grands parkings de délestage.

Les mesures d'accompagnement lors de la mise en œuvre d'un plan de stationnement

Nous ne nous attarderons pas sur ce point, qui ne constitue pas l'objet de cette publication. Rappelons toutefois que la mise en œuvre d'un plan de stationnement nécessite que quelques conditions essentielles soient remplies :

- tous les usagers, quels qu'ils soient, riverains, navetteurs de courte et de longue durée, travailleurs itinérants, personnel médical en visite chez des patients, visiteurs, touristes ... doivent être pris en compte et bénéficier de solutions et d'alternatives raisonnables !
- une campagne de communication doit accompagner la mise en place du projet : expliquer comment, expliquer pourquoi, de manière attractive, sympathique, claire et compréhensible. Un peu d'imagination est nécessaire pour surprendre, attirer l'attention, bien cibler les messages ;
- enfin évaluer régulièrement la situation et adapter, si nécessaire, pour corriger d'éventuels dysfonctionnements, répondre aux besoins et rencontrer les objectifs ...

En Région wallonne,

... les villes et communes gèrent le stationnement sur l'ensemble du territoire communal (routes régionales, provinciales et communales), moyennant toujours, bien sûr, l'approbation du règlement complémentaire de circulation routière.

En Région de Bruxelles-Capitale,

L'Ordonnance de janvier 2009 portant sur l'organisation de la politique du stationnement au sein de la Région de Bruxelles-Capitale et la création d'une Agence du stationnement donne aux communes la possibilité de gérer le stationnement sur l'entièreté des voiries (donc y compris les voiries régionales) de leur territoire et prévoit par ailleurs le versement à l'Agence d'un pourcentage des bénéfices éventuels en contrepartie de cette cession de gestion et de services rendus. Si le principe d'une cohérence supracommunale a tout son sens en la matière sur le territoire de la Région et n'est pas globalement remis en cause, quelques communes y voient une atteinte à leur autonomie et s'opposent à certains points de l'Ordonnance. L'étude du Plan régional de stationnement va démarrer prochainement et se déroulera en parallèle à la mise en place de l'Agence. À suivre donc ...



Dijon : campagne de communication. Source : <http://www.dijon.fr>



> 3. Les aspects règlementaires

La réglementation du stationnement sur la voie publique constitue un outil concret et pratique de mise en œuvre de la politique communale de stationnement et offre au gestionnaire diverses ressources qu'il importe de maîtriser pour en tirer un maximum de profit.

Elle est définie dans le code de la route et dans le règlement du gestionnaire de voiries. Ainsi, complémentairement aux règles générales et particulières en la matière, divers signaux permettent de préciser la nature et l'étendue des mesures prises par la commune. Ces mesures nécessitent bien sûr l'adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière.

Selon l'article 29, par. 2, al. 2, des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière, « les stationnements à durée limitée, les stationnements payants et les stationnements sur les emplacements réservés aux titulaires d'une carte de stationnement communale [...] ne sont pas sanctionnés pénalement, sauf le stationnement alterné semi-mensuel, la limitation du stationnement de longue durée et la fraude au disque de stationnement¹ ».

¹ Par exemple, l'utilisation de disques de stationnement, montés sur batteries et équipés d'une horloge à quartz, constitue bien sûr une fraude !

En pratique, ne font donc plus l'objet d'amendes pénales, les infractions aux stationnements suivants:

- le stationnement en zone bleue ;
- le stationnement sur des emplacements règlementés par le signal E9 avec limitation de la durée à moins de 30 minutes ;
- le stationnement payant ;
- le stationnement sur des emplacements réservés aux détenteurs d'une carte communale de stationnement.

Gratuité et souplesse avec la zone bleue

« Tout conducteur qui, les jours ouvrables ou les jours précisés par la signalisation, met un véhicule automobile en stationnement dans une zone de stationnement à durée limitée, doit apposer sur la face interne du pare-brise, ou à défaut sur la partie avant du véhicule, un disque de stationnement conforme au modèle déterminé par le Ministre des Communications. »². « Le conducteur doit positionner la flèche du disque de stationnement sur le trait qui suit celui de son arrivée »³, ce qui laisse, en fonction de l'heure d'arrivée une marge qui peut approcher la demi heure.

² Article 27.1.1 du Code de la route.

³ Article 27.1.2 du Code de la route.



En haut : disque de stationnement conforme à la norme européenne.
En bas : stationnement en zone bleue. Sources : SPW.

Depuis mars 2003, l'usage du disque européen est obligatoire. Diverses latitudes sont laissées au gestionnaire de voiries quant à la durée, les jours et les périodes concernées. Ces modulations doivent être précisées par des panneaux additionnels au panneau E9a, indiquant le début et la fin de la zone bleue. En l'absence de panneaux additionnels, le système en vigueur classiquement est d'application, à savoir l'obligation d'apposer le disque uniquement les jours ouvrables entre 9 et 18 heures, avec une autorisation de stationnement de maximum deux heures.

Le nouveau disque de stationnement et la nouvelle réglementation y afférente, permettent de gérer le stationnement gratuit à durée limitée de manière beaucoup plus souple et adaptée aux situations locales que par le passé et contribue ainsi à la mise en œuvre d'une politique de stationnement.

Les modulations possibles concernent :

- la durée du stationnement, avec un minimum d'une demi-heure, selon le taux de rotation des véhicules en stationnement souhaité. Lorsque la durée est inférieure à 30 minutes, il n'est plus question de zone bleue. Le signal E9 est apposé avec un additionnel indiquant la durée ;
- les jours de la semaine (jours de marché, samedi, excepté WE ...);

- les tranches horaires rendant possible l'application de la zone bleue (en soirée par exemple).

La taille de la zone de stationnement peut varier : un seul emplacement, une rue, tout un quartier, ...

Le montant de la redevance ou de la taxe due en cas de non respect de la zone bleue (disque absent ou dépassement de la durée autorisée) est déterminé dans le règlement-redevance ou le règlement-taxe adopté par la commune. Elle varie le plus souvent de 10 à 30 Euros par demi-journée ou par journée.

La réglementation relative à la zone bleue peut faire l'objet d'une dérogation pour les détenteurs d'une carte communale de stationnement, pour autant que le règlement-redevance ou le règlement-taxe communal le précise. La réglementation ne s'applique pas aux personnes handicapées.

Pour être efficace et suivie d'effets sur la rotation des véhicules, la zone bleue doit faire l'objet de contrôles. Les modalités d'organisation de celui-ci sont détaillées dans les chapitres qui suivent.

Les pratiques des communes wallonnes montrent que petit à petit, les modulations offertes par la zone bleue sont exploitées, de manière à tenir compte au mieux de la durée des activités qu'elles sont sensées favoriser dans un quartier (piscine, rendez-vous médical, ...). Mais le plus souvent la durée autorisée est de 2 ou 3 heures.

■ Tubize

... a défini trois durées maximum de stationnement différentes réglementées par la zone bleue : 30 minutes, 1 heure, deux heures, en fonction de l'attrait des rues concernées.

■ Tournai

... propose deux types de zones bleues : 2 heures et 4 heures dans les quartiers les plus éloignés de son hyper centre commercial et à proximité des établissements scolaires.



Tournai : stationnement le long des berges de l'Escaut. Source : ICEDD





Parking payant. Source : SPW

P 14

Des modulations également possibles avec le stationnement payant

La loi permet également aux communes d'établir des redevances ou des taxes de stationnement applicables aux véhicules à moteur stationnés sur la voie publique dans des zones payantes. Ainsi, « Aux emplacements munis de parcomètres ou d'horodateurs, le stationnement est régi suivant les modalités et conditions mentionnées sur ces appareils »¹.

Ce type de mesure est matérialisé par le signal E9a, avec la mention « payant » ou éventuellement le logo d'un horodateur, ou bien le signal à validité zonale, complété de la même manière.

De la même manière que pour le stationnement en zone bleue, la réglementation sur le stationnement payant permet une grande souplesse par rapport aux mêmes paramètres :

- la durée du stationnement autorisé peut varier selon les desideratas de la commune : maximum 1h, 2h, 3h, 4h ...
- les jours de la semaine (gratuit le dimanche par exemple) ;

¹ Article 27.3.1.1° du code de la route.

- les tranches horaires : de 10H à 18H par exemple. La gratuité peut être proposée pendant midi, de 12H30 à 14H ;
- la tarification : 15 premières minutes gratuites, tarif dégressif ou croissant en fonction de la durée ...
- la possibilité d'utiliser des systèmes « embarqués » permettant un décompte précis du temps de stationnement et d'éviter de se rendre jusqu'à l'horodateur.

Le code de la route prévoit que stationnement payant peut être géré « suivant d'autres modalités et conditions qui, sur place, sont portées à la connaissance des intéressés »² : agent communal (agent encaisseur), cartes à gratter, ...

La taille de la zone de stationnement est variable : une rue, un quartier, tout le centre-ville, ...

Des zones de caractéristiques différentes peuvent être mise en place : du centre-ville à la périphérie par exemple, imposant des durées et des tarifications spécifiques.

Le montant de la taxe ou de la redevance en cas de non respect du stationnement payant, due par demi-journée ou par journée, appelé « montant forfaitaire de la taxe ou de la redevance » varie le plus souvent de 10 à 30 € par demi-journée ou par journée.

De la même manière que pour la zone bleue, la commune va composer à partir de ces différents paramètres le système qui répond le mieux à ses objectifs.

Quelle tarification ?

Le Certu estime que l'heure de stationnement plus chère que le billet en transport en commun est favorable à ce dernier ... pour autant bien sûr que l'offre en transport en commun constitue une alternative crédible pour l'utilisateur !

Tarification constante ou croissante ? Un impact non négligeable sur la rotation !

Tout est question d'objectif. Pour éviter le stationnement ventouse, une tarification constante suffit, voire une zone bleue. Pour encourager la rotation, une tarification croissante a tout son sens. Plusieurs cas de figures peuvent être traités au sein d'une même agglomération, en instaurant un système de « zone », dont les caractéristiques seront chaque fois spécifiques. Le système qui propose une période gratuite (10, 15, 30 minutes selon les villes) encourage également la rotation.

Namur enregistre une occupation de 9 à 12 véhicules/place dans les zones rouges, c'est-à-dire dans l'hyper-centre, où le stationnement est limité à 2 heures et dont la tarification horaire est la plus élevée.

² Article 27.3.3 du code de la route.

■ À Bastogne,

... le premier quart d'heure est gratuit. Pour éviter aux automobilistes d'aller chercher chaque fois un ticket à l'horodateur, la Ville met à la disposition des usagers un disque spécifique avec lequel ils indiquent précisément leur heure d'arrivée.

Bastogne : stationnement au centre-ville.
Source : <http://wikimedia.org>.



Stationnement payant et zone bleue. Source : SPW.



Zone bleue ? Stationnement payant ? Comment choisir ?

L'un et l'autre offrent les mêmes avantages de la rotation. Leur réglementation permet des modulations tout à fait comparables. Tous deux permettent a priori d'exclure ce que l'on appelle le « stationnement ventouse », de favoriser les visiteurs des commerces et les riverains.

La mise en place de zones payantes est de nature à encourager le transfert modal, pour éviter de prendre son véhicule pour de courtes ou de longues distances, en fonction de la destination, pour autant que des alternatives crédibles soient disponibles. Elle est aussi une source de recette non négligeable pour la commune, via l'encaissement direct ou le paiement du montant forfaitaire. Toutefois, l'objectif n'est pas d'enrichir la commune mais de contribuer à des investissements en matière de mobilité qui encouragent ce transfert modal : des enjeux qui doivent être clairs et bien apparaître comme tels aux yeux des usagers, ce qui permet de rendre la mesure plus acceptable par ceux-ci. Mais celle-ci peut sembler discriminatoire.

Le stationnement coûte cher à la collectivité : occupation de l'espace public pour l'immobilisation d'un

véhicule, avec tout ce que cela implique également en termes de charges d'entretien et de gestion au quotidien.

Mais rendre le stationnement payant n'est pas une fin en soi ! Tout dépend donc des objectifs et du contexte. C'est pourquoi, dans les villes, la pratique de la zone bleue intervient généralement en deuxième, troisième ou quatrième zone, dans les quartiers plus calmes qui doivent simplement être protégés du stationnement de longue durée, sans toutefois que soit pénalisée la vie locale. Dans les petites villes et communes qui subissent une pression du stationnement ventouse, la zone bleue apparaît à première vue comme la solution. Celle-ci présente toutefois l'inconvénient de nécessiter un contrôle au même titre que les zones où le stationnement est payant, alors qu'il génère des recettes uniquement sur les contrevenants. C'est là où les problèmes interviennent. En effet, en général, le contrôle coûte plus qu'il ne rapporte en zone bleue et en l'absence de contrôle, ces zones ne sont pas respectées et apportent donc peu de solution. À cet égard, le respect du stationnement à durée limitée semble poser moins de problèmes dans les villes d'une certaine taille et dans les zones payantes, lorsqu'il est assorti d'un contrôle quotidien.



La Carte communale de stationnement. Pourquoi ? Pour qui ?

Initialement la carte communale de stationnement ne pouvait être délivrée qu'aux seuls riverains. Elle portait alors le nom de « carte de riverain ».

En vertu de l'arrêté royal du 9 janvier 2007, la carte communale de stationnement a une portée beaucoup plus large et vise à rencontrer les besoins des riverains, du stationnement des voitures partagées ou de toute autre catégorie de personnes déterminée objectivement par le conseil communal en :

- leur octroyant des facilités d'utilisation de certaines zones concernées par le disque de stationnement ou par des horodateurs¹ ;
- leur réservant des emplacements de stationnement.

Ainsi, il peut décider que les règles en vigueur dans une zone bleue ne leur seront pas applicables. La carte de

¹ Cfr. l'arrêté royal et l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 relatif à la carte communale de stationnement (Moniteur belge du 24 janvier 2007) et la circulaire du 16 janvier 2007 relative à la carte communale de stationnement.

stationnement, correctement apposée, remplace alors le disque de stationnement et le véhicule peut stationner librement sans être contraint à une durée limitée.

En matière de stationnement payant, la commune peut également décider d'exonérer le détenteur de la carte, partiellement ou totalement, de la rétribution. Celui-ci paie soit un montant réduit, soit est complètement exempt du paiement d'une rétribution.

Soulignons enfin que la mise en place d'une carte communale de stationnement nécessite une réflexion préalable importante, en particulier quant aux catégories d'usagers pouvant potentiellement en bénéficier et aux avantages qui y sont liés, afin d'éviter d'être en contradiction avec les objectifs de mobilité poursuivis par la politique de stationnement, c'est-à-dire de contraindre ou de limiter la rotation là où elle est nécessaire.

C'est le Conseil communal qui détermine :

- la catégorie de personnes auxquelles la carte communale de stationnement peut être délivrée ;
- les conditions de délivrance de la carte ;
- les dimensions de la carte ;
- le nombre maximal de plaques d'immatriculation qui peut être mentionné sur la carte ;
- la durée de validité de la carte ;
- le coût éventuel des cartes. Par exemple, la première carte peut être gratuite et les éventuelles cartes suivantes payantes. Le coût peut aussi varier en fonction de la zone de stationnement ;
- Les modalités d'utilisation de la carte. Des restrictions sont possibles quant aux rues dans lesquelles les détenteurs des cartes peuvent stationner. Par exemple, dans certaines communes, les riverains qui possèdent une carte de riverain peuvent stationner dans les zones bleues mais pas dans les zones payantes. L'autorisation de stationner est alors valable pour un périmètre déterminé ;

De même que pour les stationnements en zone bleue et payants, la commune dispose donc d'une certaine latitude quant aux modalités d'octroi et de gestion de la carte communale de stationnement. Nécessaire parfois, l'attribution de ces cartes à de nouveaux publics présente toutefois un risque de dérive important si elle s'amplifie trop à l'avenir.

Signalons encore que le code de la route² prévoit que « la commune peut remplacer l'utilisation de la carte communale de stationnement par un système de contrôle électronique basé sur le numéro d'immatriculation du véhicule. Dans ce cas, le règlement de stationnement particulier en matière de stationnement à durée limitée, de stationnement payant ou des emplacements de stationnement réservés est contrôlé sur la base de la plaque d'immatriculation du véhicule et aucune carte ne doit être apposée sur le pare-brise ».

² Code de la route : article 27quater.



Borne d'accès réservé aux « riverains » et « visiteurs » autorisés. Source : SPW.



Source : SPW.

■ Gratuite ou payante ?

Les formules varient considérablement d'une commune à l'autre et sont plus ou moins contraignantes ou volontaristes selon les cas. Elles ont des conséquences importantes en matière de mobilité, mais le choix final semble éminemment politique, quant au nombre et au coût des cartes octroyées.

La solution mise en place dépend également du contexte, des alternatives possibles pour les riverains et des objectifs à atteindre : difficile d'épingler « la bonne pratique ». Ensuite, des conditions spécifiques peuvent

être définies quant aux périmètres de validité de l'autorisation sur la base de la détermination de zones, quant aux périodes où le stationnement est gratuit, quant à l'application d'un tarif préférentiel riverains à certaines périodes et jours de la semaine.

À titre exemplatif seulement :

À Namur, une seule carte riverain peut être octroyée au prix de 80 €/an en zone payante. Deux cartes riverain maximum peuvent être demandées pour stationner en zone bleue. Dans ce cas, la première carte coûte 10 € et la seconde 150 €.

À Bruxelles-ville : une carte maximum peut être octroyée à un ménage en zone payante. Coût : 10 €/an.

À Berchem-Sainte-Agathe : 2 cartes riverain maximum sont octroyées en zone bleue (pas de zone payante dans la commune). La première carte est gratuite, la seconde carte coûte 100 €/an.

À Saint-Gilles : 3 cartes peuvent être octroyées en zone payante : première carte : 5 €/an, deuxième carte : 50 €/an, troisième carte 200 €/an.

À Mons : 1 seule carte riverain autorisée en zone payante. Elle coûte 10 €/an et permet d'inscrire deux immatriculations.

À Liège, la carte riverain est gratuite. Trois cartes maximum peuvent être octroyées par ménage en zone bleue ou en zone payante.

À Marche-en-Famenne, une seule carte riverain peut être octroyée. Elle coûte 25€/mois ou 250 €/an.

Un riverain habitant dans une zone payante ou dans une zone bleue est-il soumis à la réglementation de ces zones lorsqu'il stationne devant son garage ?

En cas de stationnement devant son propre garage ou l'accès carrossable de son logement situé en zone bleue, il ne faut pas utiliser le disque de stationnement. Bien entendu, le signe d'immatriculation du ou des véhicule(s) concernés doit être reproduit devant les accès de propriété¹ (sur la porte du garage ou au niveau de l'accès carrossable).

Aucune disposition n'est prévue dans le code de la route pour les zones payantes. C'est le règlement communal qui détermine le comportement à adopter, et éventuellement décide de dispenser du paiement du stationnement ou de l'utilisation d'une carte riverain, devant le ou les accès de propriété.

¹ Article 27.6 du code de la route.

La carte de riverain

Lorsque la carte de stationnement est destinée aux riverains, les mots « carte de stationnement » sont remplacés par « carte de riverain ». La carte de riverains ne peut être délivrée qu'aux personnes qui ont leur résidence principale ou leur domicile dans la commune. La zone ou la rue où la carte est utilisable est mentionnée sur la carte de riverain.

La carte « voiture partagée »

Lorsque la carte de stationnement est destinée aux voitures partagées, les mots « carte de stationnement » sont remplacés par « voiture partagée ».

Au préalable, la commune doit agréer le système (en Région wallonne, à l'heure actuelle il est uniquement représenté par la société Cambio). La mesure est d'application également si les copropriétaires d'un immeuble, créant une association de fait, prévoient la mise à disposition d'une voiture à partager entre ses différents membres. Dans ce cas, une carte « voiture partagée », pourra être attribuée à l'association pour autant que le règlement-redevance ou taxe ait prévu ce cas de figure.



Les autres bénéficiaires éventuels d'une carte communale de stationnement

Plusieurs villes octroient aujourd'hui des facilités de stationnement à des catégories de personnes précises. Ces cartes sont gratuites ou payantes. Et les conditions d'accès aux zones réglementées varient également.

Parmi les bénéficiaires autres que les riverains, citons le personnel soignant essentiellement. Certaines communes ont décidé d'octroyer des cartes communales de stationnement généralement payantes, plus rarement gratuites, à des entreprises ou des commerces qui ont leur siège dans des zones réglementées, à des associations, au personnel enseignant, voire à des personnes qui ne répondent à aucune de ces catégories. Il faut être attentif dans ce cas à ce que ces mesures ne soient pas trop favorables aux navetteurs, n'empêchent la rotation des véhicules, là où celle-ci est essentielle, et ne soit la source de conflits avec les riverains. D'où la nécessité d'une juste confrontation des besoins et des objectifs à atteindre. Il s'agit en quelque sorte d'abonnements.

L'exonération pour les personnes qui disposent d'une carte de handicapé ?

Certaines personnes disposent d'une carte de handicapé¹, conformément à l'arrêté ministériel du 29 juillet 1991. Elles ne sont pas concernées par la réglementation limitant la durée de stationnement².

En effet, en vertu du Code de la route, les limitations de la durée de stationnement ne sont pas applicables aux véhicules utilisés par des personnes handicapées à condition que leur carte spéciale soit apposée sur la face interne du pare-brise ou à l'avant du véhicule. Cette carte remplace le disque de stationnement dans une zone bleue.

Ainsi, ces véhicules peuvent librement stationner sur n'importe quel emplacement de la voie publique, et ce sans limitation de temps.

Les conducteurs doivent s'acquitter du paiement de la redevance ou de la taxe dans les zones avec horodateurs, sauf lorsqu'une exemption a été inscrite dans le règlement communal : ce qui est le cas excepté dans six communes belges. Il s'agit donc d'une décision communale et non d'une loi.

Précisons cependant que le stationnement sur des emplacements réservés aux personnes handicapées reste quant à lui pénalisé.

¹ Rappelons que cette notion est plus restrictive que celle de personnes à mobilité réduite. Cfr la Circulaire ministérielle du 3 avril 2001 relative aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées (Moniteur belge du 5 mai 2001) et Circulaire ministérielle relative aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées (Moniteur belge du 25 avril 2003).

² Cfr l'article 27.4 du code de la route.

■ La carte communale de stationnement : pour qui ?

À Namur : seul le personnel soignant peut obtenir une carte communale de stationnement. Le prix est de 150 €/an et autorise son détenteur à stationner dans les zones horodateurs durant maximum 1H.

À Liège : une carte communale de stationnement peut être obtenue moyennant le paiement de 500 €/an (le prix initial, de 250 €/an, vient de doubler, de manière à freiner la demande, bien trop élevée !) et permet de stationner à durée indéterminée dans les zones bleues et à stationnement payant.

À Nivelles : la carte communale de stationnement peut être obtenue par le personnel soignant au prix de 150 €/an, par les autres usagers, elle coûte 350 €/an.

À Mons : le « macaron » de stationnement est octroyé à toute personne qui en fait la demande, au coût de 300 €/an. Il permet de stationner 3H maximum dans les zones payantes en apposant un disque de stationnement.

La réglementation prévoit un ratio d'une place réservée minimum, pour les personnes qui disposent d'une carte de handicapé, par tranches successives de 50 emplacements en voire.



Source : ICEDD.



Source : ICEDD.

■ Dépénaliser le stationnement sur les zones de livraisons ?

Rappelons tout d'abord que le concept de « zone de livraison » n'existe pas au sens du code de la route. Il a donc fallu se débrouiller avec les signaux disponibles pour créer des zones autorisant exclusivement le chargement / déchargement, a priori de marchandises.

C'est ainsi que les zones de livraisons sont le plus souvent signalées par le signal E1 (interdisant le stationnement mais autorisant l'arrêt), généralement avec un additionnel précisant la période durant laquelle s'applique la réglementation : de 7H à 11H30 du lundi au vendredi par exemple. Durant cette période, le stationnement sur ces emplacements relève du stationnement pénalisé et donc de la compétence stricte des services de police. En dehors de cette période, si le périmètre de cette zone est inclus dans une zone payante ou une zone bleue, ces emplacements relèvent du stationnement dépénalisé.

On comprend de suite la difficulté de gérer les infractions durant la période réservée aux livraisons, lorsque les places qui sont réservées à ces usagers sont occupées par des véhicules en stationnement. Il ne s'agit pas en l'occurrence de stationnements dangereux.

Manque de temps et de moyens, ils sont rarement sanctionnés par la police.

C'est pourquoi, des tests sur ces zones de livraison sont en cours dans 4 communes de la Région de Bruxelles-Capitale (à Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek, Uccle, Etterbeek), à la recherche d'une formule qui permettrait de faire entrer les zones de livraisons dans le registre du stationnement dépénalisé, en utilisant par exemple la signalisation zonale du stationnement payant, avec deux additionnels : « Sauf livraisons du lundi au vendredi de ...h à ... h » et « Redevance forfaitaire de ... 100 € » par exemple.

À Etterbeek, les zones en test sont des zones de livraisons transformées en parking « Minute ». Ainsi, actuellement tout le monde peut prendre un ticket gratuit de 15 minutes. La durée de la livraison n'est pas limitée mais le véhicule doit garder ses portes grandes ouvertes. La taxe est de 25 €.

Les tests sont suivis avec beaucoup d'intérêt. Ils ont commencé avec une phase de sensibilisation et sont évalués en continu.

Pour en savoir plus : cfr. Le Moniteur de la mobilité, n°25, été 2009, p.24-26, AVCB et RBC.



Source : ICEDD.

Quels stationnements restent pénalement sanctionnés ?

Sont concernés :

- le stationnement alterné semi-mensuel ;
- le stationnement de durée limitée visé à l'article 27.5 du code de la route qui concerne :
 - les véhicules hors d'état de circuler. Durée maximum autorisée : 24 heures ;
 - les véhicules automobiles et les remorques de plus de 7,5 tonnes de masse maximale autorisée. Durée maximum autorisée en agglomération : 8 heures ;
 - les véhicules publicitaires. Durée maximum autorisée : 3 heures.



Source : SPW.

- le stationnement sur les emplacements réservés aux personnes handicapées (signal E9 avec l'additionnel ad hoc) ;
- la fraude au disque de stationnement ;
- Toutes les autres obligations et interdictions en matière de stationnement : soit les stationnements dits « gênants » ou « dangereux », notamment le stationnement sur le trottoir ou un passage piétons.

Les constats des infractions à ces règles de stationnement continuent donc à appartenir aux « agents qualifiés », au sens de l'article 3 du Code de la route, à savoir principalement la police.

> 4. La rétribution du stationnement

Chaque commune, chaque ville définit une politique de stationnement qui lui est propre, c'est-à-dire qui répond à ses objectifs en matière de mobilité, de développement économique, de convivialité de l'espace public ... pour autant que cette problématique nécessite l'adoption de mesures, ce qui n'est généralement pas le cas dans des communes de petite taille et rurales.

La gestion proprement dite du stationnement dépenalisée pose également de nombreuses questions quant aux choix à faire.

Que vise la rétribution ?

Avec l'adoption d'un règlement communal ad hoc, certains comportements ou situations en matière de stationnement peuvent donner lieu au paiement d'une rétribution. Ce règlement peut en outre prévoir que d'autres situations constituent des exceptions (absence de rétribution ou rétribution moins élevée par exemple).

En zone bleue

Par définition, aucune rétribution n'est due lorsque le disque de stationnement est valablement apposé et que la durée maximale n'a pas été dépassée, conformément au code de la route, tel qu'expliqué au chapitre 3.

Cependant, l'usager qui excède cette durée ou qui n'utilise pas correctement son disque de stationnement

est redevable d'une rétribution forfaitaire et dissuasive fixée par le conseil communal. La commune peut cependant prévoir que celle-ci ne sera pas due par les détenteurs d'une carte communale de stationnement. La carte correctement apposée remplaçant le disque de stationnement, son détenteur pourra stationner librement pour une période de temps illimitée.

Le stationnement payant

Le fait même de stationner en zone payante oblige au paiement d'une rétribution via les horodateurs disposés dans ces zones, ou via un horodateur embarqué.

À défaut de paiement volontaire, un tarif plus élevé, fixé forfaitairement, sera déterminé par la commune, dissuadant ainsi l'usager de réitérer le même comportement à l'avenir. L'autorité communale peut par ailleurs décider que l'apposition d'une carte communale de stationnement, soit dispense du paiement des rétributions, soit permet le paiement d'une rétribution moins élevée.

Certaines villes ont opté pour un système de carte communale de stationnement annuel, bisannuel, mensuel ... qui permet aux usagers le stationnement à durée illimitée sur ces emplacements payants moyennant le paiement d'une vignette : une pratique qui permet de satisfaire certains besoins spécifiques mais doit être mise en œuvre avec beaucoup de circonspection car elle n'encourage pas la rotation du stationnement.



Source : SPW.



■ L'horodateur embarqué

... est un petit appareil qui permet le paiement de son stationnement en voirie sans devoir se déplacer jusqu'à l'horodateur.

L'utilisateur active l'appareil pendant la période de stationnement et le place sur le tableau de bord de manière à permettre à l'agent constatateur de vérifier que l'appareil est bien en fonction.

Outre le fait de ne pas devoir se déplacer jusqu'à l'horodateur, ce système permet le paiement exact du temps où le véhicule est resté immobilisé. Le chargement de l'appareil est effectué via Internet, ou via une carte à puce. L'appareil est prêté (avec caution) ou bien vendu par la Ville. Son usage est donc a priori limité à une Ville précise.

On constate toutefois que l'utilisation d'horodateurs embarqués reste limitée.



Source : <http://www.agt-systemes.fr>

■ Le paiement par « SMS 4411 »

... d'abord en test dans quelques villes flamandes (Anvers, Bruges, Diest, Louvain ...) puis en Région de Bruxelles-Capitale (Schaerbeek) commence à se répandre petit à petit. Le système dispose de tous les avantages de l'horodateur embarqué, mais en outre ne nécessite pas l'achat d'un appareil, ni de recharger régulièrement celui-ci. Le paiement est effectué via la facture GSM ou directement par déduction du crédit d'appel.

Un simple SMS au numéro 4411 suffit pour valider son stationnement dans la ville. Il contient le numéro du parcètre (indiqué sur le parcètre) correspondant à l'emplacement de parking suivi d'un espace et du numéro d'immatriculation du véhicule. Un deuxième SMS contenant la lettre Q, envoyé au même numéro, permet de marquer la fin du stationnement. Il est également possible d'opter automatiquement pour la durée de stationnement maximum ou faire coïncider la fin du stationnement et la fin de journée. Plus besoin de monnaie ni de ticket de stationnement. Le système fonctionne avec chaque GSM ou opérateur et la première utilisation est gratuite. Le coût du service SMS est de 0,15 €/SMS envoyé ou reçu.



Page d'accueil du site «<http://www.4411.be>» de promotion pour une solution de parking par SMS. La Ville de Charleroi compte offrir fin 2010 un service de SMS-parking. Source : <http://www.4411.be>.

La carte communale de stationnement

Enfin, en matière d'emplacements réservés au titulaire d'une carte communale de stationnement, une rétribution est prévue pour tout usager stationnant sur les emplacements en question, dont seront cependant exonérées les catégories de personnes bénéficiant de ladite carte.

La délivrance de la carte de stationnement peut également être soumise au paiement d'une rétribution dont il appartient au conseil communal de fixer le montant. Comme mentionné au chapitre précédent, le montant demandé est extrêmement variable et de nombreuses formules sont possibles.

Taxe ou redevance ? Des conséquences différentes

La rétribution du stationnement peut consister soit en une taxe, soit en une redevance. Les caractéristiques propres de la taxe et de la redevance communale, de même que les règles gouvernant l'un ou l'autre mécanisme de rétribution, diffèrent. Ainsi, le choix de la taxe ou de la redevance entraîne diverses conséquences importantes, en matière de gestion, qu'il importe de bien connaître !

La redevance

Principe

La redevance consiste en la rémunération réclamée par la commune aux usagers en contrepartie d'un service fourni.

Cette rémunération doit donc être proportionnelle au coût ou à l'intérêt de ce service.

Si un juge devait constater une disproportion, la redevance serait requalifiée en taxe, avec toutes les conséquences que cela implique en matière de perception et de recouvrement (voir plus loin dans ce chapitre).

À l'heure actuelle, il n'existe aucune jurisprudence claire déterminant ce qui constitue une rémunération proportionnelle ou non.

Relevons toutefois l'arrêt de la Cour de cassation, qui a considéré que le fait que la redevance forfaitaire soit supérieure à celle payée spontanément via l'horodateur, condition essentielle pour encourager les usagers à payer volontairement la redevance, ne constitue pas forcément une preuve de disproportion¹.

¹ Arrêt de la Cour de cassation, 10.5.2002, n° de rôle : RG C.01.0034.F, <http://www.juridat.be>.

La relation entre la commune et l'usager se verra appliquer le droit commun des obligations, et donc le droit civil. Le règlement-redevance peut, par analogie, être considéré comme un ensemble de conditions générales contractuelles auxquelles l'usager a volontairement décidé de souscrire par le fait même qu'il a stationné son véhicule sur un emplacement où un tel règlement est applicable.

Aussi en cas de non-paiement, des indemnités forfaitaires peuvent être prévues dans le règlement-redevance.

La commune peut également envoyer un ou plusieurs rappels de paiement.

Elle n'y est pas obligée, mais si elle le fait, elle doit respecter le prescrit de la loi du 20 décembre 2002, relative au recouvrement amiable des dettes du consommateur.

Recouvrement des impayés

Comme toute créance contractuelle, l'obtention d'un titre exécutoire, nécessaire au recouvrement 'forcé' de la redevance – et, le cas échéant, de l'indemnité forfaitaire – se fera par un détour préalable devant le juge civil. La commune pourra ensuite requérir d'un huissier qu'il signifie au débiteur une expédition du jugement revêtu de la formule exécutoire.

Le juge compétent est en principe le juge de paix, dans la mesure où sa compétence s'étend aux demandes dont le montant est inférieur à 1.860 euros¹.

La commune étant demanderesse, c'est à elle d'apporter la preuve (photographies,...) que la redevance est due par l'intéressé, avec les difficultés que cela implique parfois.

Une fois seulement que la commune l'a emporté, elle peut faire procéder à l'exécution du jugement si l'intéressé ne s'y soumet pas volontairement (par exemple par une saisie-exécution mobilière ou une saisie-arrêt-exécution, à laquelle la commune mandate un huissier de procéder).

¹ Code judiciaire, art. 590.



Source : SPW.

Prescription : quel délai ?

La prescription applicable au paiement d'une redevance est de dix années¹. L'on veillera donc à conserver les constats effectués pour les véhicules immatriculés à l'étranger dont il n'est pas toujours aisé au niveau procédural d'obtenir les coordonnées de l'usager. En effet, la conclusion d'éventuels accords internationaux endéans ce délai de dix ans pourrait considérablement faciliter le recouvrement de ces redevances et permettre par conséquent de les recouvrer.

¹ Code civil, art. 2262bis.

La taxe

Principe

La taxe est un prélèvement sur les ressources des personnes pratiqué par voie d'autorité pour être affecté aux services d'utilité générale¹.

La commune est donc libre de choisir le montant de la taxe, sans qu'il soit nécessairement proportionnel au coût éventuel d'un service.

Principe d'égalité devant l'impôt

S'agissant d'un impôt, le principe constitutionnel d'égalité des citoyens devant l'impôt doit être respecté. Cela signifie que tous ceux qui se trouvent dans la même situation doivent être également imposés.

Ce principe n'exclut cependant pas qu'une distinction soit faite selon certaines catégories de personnes, pour autant que cette distinction soit susceptible d'une justification objective et raisonnable. C'est le cas de la différence de traitement qui s'applique aux usagers qui alimentent l'horodateur – ils paient une taxe d'un montant proportionnel au temps de stationnement – et à ceux qui « oublient » de le faire – ils paient une taxe forfaitaire par demi-journée ou par journée de stationnement¹.

¹ Cfr. sur cette question M. Lambert, Stationnement payant: taxe pro rata temporis, taxe forfaitaire et principe d'égalité, sur le site de l'UVCW à l'adresse <http://www.uvcw.be/articles/1346,96,37,37,1348.htm>.

En matière de taxe, les règles du droit civil sont inapplicables. Les règlements-taxes ne peuvent pas prévoir de clauses pénales ou d'indemnités forfaitaires en cas de non-paiement.

¹ Arrêt de la Cour de cassation, 20.3.2003, Pas., 2003, I, p. 556; v. aussi arrêt de la Cour de cassation 12.10.1954, Pas., 1955, I, p. 106 et Cass. 29.10.1968, Pas., 1969, I, p. 225.



Source : SPW.

l'on appliquera les règles de recouvrement des taxes communales.

Selon celles-ci, une taxe peut être perçue au comptant – ce sera le cas du stationnement payant avec horodateurs – ou recouvrée par voie de rôle – dans les autres cas : stationnement payant sans apposition du ticket, stationnement en zone bleue sans apposition correcte du disque ou dépassement de la durée autorisée, et stationnement sur des emplacements réservés sans apposition de la carte ad hoc.

Le rôle est arrêté sur base des constats et de l'identification reçue par le receveur de la part de la DIV. Il est rendu exécutoire par le collège communal.

Dès lors que le rôle est le titre exécutoire qui permet d'exiger le paiement de la taxe, l'administration se donne à elle-même un titre et ne doit pas le réclamer au juge, contrairement à la redevance. C'est ce qu'on appelle le privilège du préalable de l'administration.

C'est ensuite le receveur communal qui se charge de l'envoi des avertissements-extraits de rôle. La taxe est payable dans les deux mois de cet envoi.

En cas de non-paiement, un rappel (envoi recommandé) doit être envoyé préalablement au commandement par voie d'huissier. À noter que ces frais sont automatiquement ajoutés au montant dû, ce qui réduit le désagrément de ne pas pouvoir mettre à charge du redevable une indemnité forfaitaire en cas de non-paiement.

Recouvrement des impayés

S'il n'y a pas de contestation de la part du redevable, le receveur peut faire procéder d'office au paiement de la taxe, sans aucun détour préalable devant le juge, et ce contrairement à la redevance.

Le redevable peut toutefois contester devoir payer cette taxe. Pour ce faire, il doit, dans un délai de six mois, déposer une réclamation auprès du collègue communal. C'est la phase administrative de la procédure. S'il n'a pas obtenu gain de cause, il peut alors, en deuxième lieu, exercer un recours devant le tribunal de première instance. C'est la phase judiciaire.

À qui incombe la charge de la preuve ?

En matière fiscale, c'est l'Administration qui supporte la charge de la preuve, sauf lorsqu'une disposition légale précise le contraire. Aucune disposition de ce type n'existe en matière de taxation du stationnement dépenalisé.

La charge de la preuve repose donc sur le demandeur, c'est-à-dire celui qui fait valoir des prétentions – et donc l'Administration –, « non uniquement le 'demandeur', au sens de 'personne introduisant l'action'. En droit judiciaire, le contribuable aura toujours, ipso facto, la qualité de demandeur, puisqu'il est le seul à pouvoir introduire le recours contre [l'autorité] administrative. Ce renversement des rôles – en règle générale, c'est en effet le créancier qui agit contre son débiteur pour être payé, et non l'inverse – n'est dû qu'à la qualité particulière que revêt l'administration fiscale, autorité publique bénéficiant du privilège du préalable, et par conséquent susceptible de se créer à elle-même un titre exécutoire. Ceci n'a aucune influence sur la charge de la preuve, qui repose toujours sur l'administration fiscale »¹, le redevable devant bien sûr, de son côté, apporter la preuve de ce qu'il avance.

¹ T. Afsharif, *Traité de la preuve en droit fiscal*, 2^e éd., Larcier, Bruxelles, 2004, p. 88.

La commune dispose par ailleurs du privilège de l'exécution d'office, en vertu duquel, même en cas de réclamation, l'imposition est considérée comme une dette liquide et certaine qui peut être recouvrée par voie d'exécution, sans devoir attendre l'issue du litige. Une limite importante a néanmoins été apportée par le législateur à ce principe: l'exécution ne peut porter que sur la part incontestablement due de la dette fiscale.

En pratique, il est rarement possible de distinguer une part incontestablement due d'une autre qui est véritablement contestée par le redevable. C'est d'autant plus vrai en matière de stationnement: un redevable va contester sa présence à tel endroit à tel moment ou encore affirmer qu'il avait bien apposé le disque, pour ne pas devoir payer la taxe.

Dans ce cas, il n'y a pas de part incontestablement due et le privilège de l'exécution d'office perd de son intérêt.

Prescription : quel délai ?

Alors que la redevance se prescrit par dix ans, la taxe elle se prescrit par cinq années. Il s'agit donc d'une des différences majeures entre les deux modes de rétribution.

Est-il possible de percevoir des amendes administratives ?

Ces stationnements étant dépenalisés, l'on pourrait penser qu'il est dorénavant possible d'insérer dans le règlement général de police une disposition sanctionnant d'amendes administratives les infractions aux règles de stationnements en zones bleues, zones payantes et sur les emplacements réservés aux détenteurs de cartes communales de stationnement.

Base légale

En effet, sur la base de l'article 119bis de la nouvelle loi communale, le conseil communal peut adopter pareille sanction en matière de police administrative générale. Cette possibilité est défendue par d'aucuns¹.

Cependant, la mise en place de zones de stationnement nécessite l'adoption par le conseil communal d'un règlement complémentaire de circulation routière selon une procédure bien particulière². En effet, les mesures permanentes ou périodiques en matière de police de la circulation routière sont expressément exclues de la compétence de la police administrative générale des communes par l'article 10 des lois coordonnées de 1968 et par l'article 135, par. 2, al. 2, 1^o, de la nouvelle loi communale.

¹ V. B. Lombaert, *Les sanctions administratives communales: une alternative valable pour la gestion du stationnement sur la voie publique?*, in R. Andersen, D. Déom et D. Renders, *Les sanctions administratives*, Bruylant, Bruxelles, 2007, pp. 365 et ss.

² V. A. Ponchaut, *Compétences des organes communaux en matière de circulation routière*, UVCW, 2/2010, <http://www.uvcw.be/articles/3,99,37,37,3247.htm>.

Les infractions aux zones de stationnement relevant de la police spéciale ne peuvent selon toute vraisemblance être passibles de sanctions administratives dans le règlement général de police.

La redevance et la taxe constitueraient les seuls modes de rétribution possibles. Notons qu'il n'existe aucun jugement clair tranchant cette question.



> 5. Les modes de gestion du stationnement

La gestion de tous les stationnements dépenalisés (zone bleue, stationnement payant et carte communale de stationnement), en ce compris le contrôle et le recouvrement des redevances ou taxes, peut être réalisée «en interne» par l'autorité (commune, régie communale ordinaire ou police locale). La commune peut également externaliser cette gestion, en la confiant à une régie communale autonome ou une société privée spécialisée.

La gestion « en interne » par la commune

Trois cas de figures sont possibles : la gestion par l'administration communale, la création d'une régie communale ordinaire ou la gestion par la police.

L'administration communale

Des agents de l'administration, statutaires ou contractuels, affectés ou non en permanence à cette tâche, peuvent être chargés du contrôle des stationnements dépenalisés et constater le non-paiement de la redevance ou de la taxe.

Aucune formation particulière, ni assermentation n'est requise pour permettre à ces agents de contrôler les stationnements.

C'est le receveur communal qui, sur base des constatations de ces agents, peut alors réclamer à la DIV (Direction pour l'Immatriculation des Véhicules du SPF Mobilité et Transports) l'identité des contrevenants sur base des numéros d'immatriculation relevés.

Pour ce faire, la commune doit préalablement conclure une convention avec la DIV permettant le transfert de ces données.

La perception de la redevance ou de la taxe appartient également au receveur, à moins qu'un agent de l'administration ait été désigné agent spécial des recettes par le conseil communal¹.

Les constatations – y compris des photos éventuelles – des agents communaux n'ont aucune force probante particulière. En cas de litige porté devant la juridiction civile compétente, elles ne vaudront que comme simples renseignements et n'auront pas plus de poids que les dires du défendeur.

¹ Code de la démocratie locale et de la décentralisation, article L.1124-44, par. 1^{er}, al. 1^{er}.



Source : SPW.

Les coûts d'une gestion en interne

Coût moyen d'un horodateur : 700 €

Durée de vie : en théorie 10 ans, mais bien entretenus, ils peuvent être opérationnels durant 15 à 20 ans.

Frais d'entretien : faibles : 1 batterie de temps en temps, une carte mère tous les dix ans.

Coût d'un contrôleur : 35 000 €/an, tous frais compris.

■ Organisation du contrôle

Contrôle optimum : 1 contrôleur pour 250 à 300 places/jour en phase de lancement, ensuite 1 pour 500 places.

Fréquence de contrôle. Zones payantes : 1 à 2 fois/jour. En zone bleue : cela dépend des enjeux : de tous les jours à quelques fois par semaine.

■ Taux de paiement en zone horodateur

Exemple de Namur (chiffres 2005 – résultats sur base d'un contrôle 1 à 2 fois par jour)

Paiement direct à l'horodateur : 90 % (en moyenne 75 à 80 %, mais peut tomber à ... 30 %)

Suivi des créances envoyées :

Paiement direct : 80 %
Après mise en demeure : + 11 %
Après lettre comminatoire : + 6 %
Après citation en justice : + 1 %
Impayés : 2 %



Contrôle du stationnement par les agents communaux. Source : ICEDD.

Sur base de ces éléments de preuve, le juge fondera son intime conviction. Toutefois, dans la pratique, le juge ne rechigne pas à donner raison aux communes munies d'élément(s) probant(s). Il est par contre vrai que l'absence de force probante peut rendre l'issue du différend moins certaine.

La régie communale ordinaire

Une régie communale ordinaire est un service communal qui a reçu une certaine autonomie de gestion, selon des principes commerciaux.

La création d'une régie ordinaire implique ainsi qu'un patrimoine particulier soit affecté à son exploitation et qu'un échevin soit délégué à sa gestion journalière. Son personnel est communal. En outre, son budget est séparé du budget des services généraux de la commune et ses bénéfices peuvent être versés, selon la décision du conseil communal, à la caisse communale.

Par conséquent, les mêmes règles que celles énoncées précédemment (gestion par l'administration communale) lui seront appliquées.

La police locale

La zone de police peut affecter des agents (ex-auxiliaires) de police au contrôle des stationnements dépenalisés.

Cette compétence leur avait été refusée par d'aucuns, arguant qu'il s'agit là d'une tâche administrative qui ne leur avait pas été expressément attribuée¹. La loi du 1^{er} avril 2006 confirme leur compétence à cet égard².

¹ V. M. Maus, *Verplichte herstelproeven voor de parkeerheffing ? Het verhaal van kleine bedragen en grote principe*, T. Vred., themanummer "Consumentenrecht", 3-4/2009, p. 195 et s.

² Loi du 1^{er} avril 2006 relative aux agents de police, à leurs compétences et aux conditions d'exercice de leurs missions.

Selon les travaux préparatoires de cette loi cependant, les constatations des agents de police n'auraient, en cette matière, aucune force probante particulière. Toutefois rappelons que les agents de police étant désignés pour surveiller l'application des lois relatives à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celles-ci et pour constater les infractions à ceux-ci (y compris donc les infractions aux règles de stationnement figurant dans le Code de la route), les infractions aux stationnements même dépenalisés peuvent faire l'objet de « procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire »³. C'est donc un renversement de la charge de la preuve qui s'opère : c'est à l'usager à démontrer qu'il ne doit pas la rétribution du stationnement.

Un autre avantage est sans conteste le fait que les agents de police peuvent simultanément contrôler les stationnements dépenalisés et ceux toujours pénalisés, à l'inverse d'un agent communal ou d'un employé d'un concessionnaire qui ne pourra que constater les stationnements en zones bleues, en zones payantes et sur les emplacements réservés aux titulaires d'une carte communale de stationnement.

Le choix de la gestion des stationnements dépenalisés par la police locale – sauf le recouvrement des redevances impayées, qui reste une compétence du receveur communal – n'est bien sûr pas aisé partout. Premièrement, il implique un nombre suffisant d'agents de police dans la zone, et ce compte tenu des autres missions qui lui incombent. Ensuite, lorsque la zone de police couvre plusieurs communes, l'affectation de certains agents à une mission augmentant exclusivement les recettes d'une seule commune devra recueillir l'accord des autres municipalités de la zone.

³ Lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière, art. 62, al. 1^{er}.



Gand

... a opté pour la création, il y a vingt-cinq ans, d'une régie communale ordinaire, en charge de la conception, de la mise en œuvre et du suivi de la politique de stationnement, de l'élaboration des règlements-redevances et des règlements complémentaires de circulation routière pour les zones réglementées, de l'achat et de la gestion du matériel (horodateurs et signalisation), de l'organisation du contrôle ...

Mais ce sont des équipes « mixtes » qui effectuent simultanément le contrôle du stationnement, elles sont composées d'un agent de contrôle et d'un agent de police. Les stationnements dépenalisés sont contrôlés par une société privée en vertu d'un marché public de service confié par la Ville. Les stationnements non dépenalisés sont constatés par la police. En accord avec la zone de police, la régie finance le contrôle effectué par la police.



août 2010

La CeMathèque_n°30

Sources : <http://www.best2stay.nl/>, <http://www.polnam.be>.

La gestion « externalisée »

Deux cas de figures sont possibles : la création d'une régie communale autonome ou la concession à une société privée spécialisée.

La primauté communale est garantie dans ces organes de gestion qui peuvent toutefois accueillir d'autres partenaires, tant publics que privés.

La gestion externalisée du stationnement par le biais d'une régie communale autonome ne peut donner lieu à la perception d'une taxe. En effet, comme expliqué précédemment, la taxe est une des manifestations les plus explicites de la « puissance publique » – l'*imperium* de l'autorité dit-on –, permettant de prélever d'office sur les citoyens une part de ses ressources. En outre, alors que la récupération d'une créance contractuelle, telle une redevance, fait l'objet de règles communes à tout un chacun, des règles particulières et impératives s'appliquent à la perception d'une taxe.

Par conséquent, la rétribution du stationnement dans le cadre d'une gestion externalisée ne peut consister qu'en une redevance, dont le montant est déterminé par le conseil communal⁴.

Au jour d'aujourd'hui, l'accès au répertoire de la DIV semble ne pouvoir être effectué que par l'intermédiaire du receveur communal. L'adoption d'un éventuel décret devrait cependant leur permettre d'avoir un accès direct.

La régie communale autonome

La régie communale autonome¹ permet de gérer, avec une personnalité juridique propre, un service public à caractère économique appartenant à une liste exhaustive d'activités déterminées, dont l'exploitation de parkings². Elle est donc une « émanation directe de la commune vis-à-vis de laquelle, toutefois, elle jouit d'une réelle autonomie »³.

Créée sur décision du conseil communal, la régie autonome est gérée par un conseil d'administration et un comité de direction.

¹ Visée aux articles L.1231-4 et suivants du Code de la démocratie locale et de la décentralisation.

² Arrêté royal du 10 avril 1995 déterminant les activités à caractère industriel ou commercial pour lesquelles le conseil communal peut créer une régie communale autonome dotée de la personnalité juridique.

³ P. Blondiau, M. Boverie, La régie communale autonome ... Quelques réflexions prospectives, in M. Boverie (dir.), La régie communale autonome, UVCW, 1999, p. 63.

⁴ Comme rappelé par la Cour de cassation le 29 mai 2009 (http://jure.juridat.just.fgov.be/pdfapp/download_blob?idpdf=F-20090529-5)

Des modifications récentes de la loi du 22 février 1965¹ prévoyaient explicitement qu'à côté des villes et des communes, les régies communales autonomes et les concessionnaires étaient habilités à demander directement l'identité du titulaire d'une plaque d'immatriculation auprès de la DIV, et ce à condition bien sûr de respecter la loi sur la protection de la vie privée.

La Cour constitutionnelle a cependant annulé ces modifications estimant que cette matière appartenait au seul législateur régional. Les modifications envisagées ne peuvent donc se faire que par un décret et non par une loi².

Au jour de la finalisation de cette Cemathèque, il est trop tôt pour savoir si un tel décret sera ou non adopté.

¹ Loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur modifiée par les articles 14 à 16 de la loi du 22 décembre 2008 portant des dispositions diverses (I).

² Arrêt de la Cour constitutionnelle, 27 mai 2010, n° 59/2010. www.const-court.be

Comme pour celles des agents communaux, les constatations des agents des régies communales autonomes n'ont aucune force probante particulière. En cas de litige devant le juge, il appartient donc à la régie de démontrer que la redevance est bien due, et ce avec les mêmes incertitudes qu'en ce qui concerne la commune.

La concession de service public à une société privée spécialisée

La concession du stationnement en voirie est une pratique qui s'est peu à peu développée en l'absence d'un cadre juridique clair.

Selon la doctrine, il s'agit « d'un contrat administratif par lequel les autorités publiques chargent temporairement un particulier de gérer un service public à ses frais, risques et périls, sous leur contrôle et selon les modalités qu'elles déterminent, moyennant une rémunération qu'il doit en principe percevoir à charge des usagers »¹.

C'est donc un contrat, avec des droits et des obligations réciproques, qui a ceci de particulier d'être administratif, c'est-à-dire que l'élément d'autorité publique est prépondérant. En cela, si l'autorité concédante doit en principe remplir ses obligations contractuelles, elle peut cependant modifier les obligations du concessionnaire en cours de contrat ou mettre fin prématurément à la concession, pour des motifs tenant à l'intérêt général². Il n'en demeure pas moins que le concessionnaire dispose d'un droit de créance personnel de telle sorte que, même si c'est légalement que l'autorité y porte atteinte, elle sera tenue, le cas échéant, au paiement de dommages-intérêts pour violation de ses obligations contractuelles³.

En pratique, les éléments essentiels d'une concession de service public sont les suivants :

En pratique, les éléments essentiels d'une concession de service public sont les suivants :

- le contrat a pour objet de confier une activité d'intérêt général assurée ou assumée au départ par une personne publique, soit un service public ;
- l'autorité publique cessant de gérer ce service, le concessionnaire l'exploite à ses frais, risques et périls ;
- l'autorité publique conserve le contrôle de la gestion ;
- le montant de la rémunération est fonction de la durée du contrat et, le cas échéant, de l'importance des investissements consentis, cette rémunération étant en principe perçue directement auprès des usagers.

¹ P. Orianne, La loi et le contrat dans les concessions de service public, Bruxelles, Larcier, 1961, n° 79, p. 84.

² Arrêt de la Cour de cassation, 31.5.1978, Pas., 1978, I, pp. 1126-1130.

³ Arrêt de la Cour de cassation, 4.9.1958, Pas., 1959, I, pp. 7-14.



Source : SPW.



Une concession de service public et non un marché public

La concession se distingue du marché public de service en ce qui concerne l'objet du contrat. Dans le premier cas, il s'agit de gérer un service public dans son ensemble et de le mettre à disposition des usagers. Dans le second, il s'agit seulement pour le cocontractant de l'administration de fournir à celle-ci un service. Autrement dit, « un critère sûr de la concession de service public est la présence dans la convention [...] de clauses imposant des 'prestations positives' dans l'intérêt général des usagers »¹.

Ainsi, la commune qui souhaiterait seulement confier à une société privée des tâches telles que le placement et l'entretien des horodateurs ou encore le seul contrôle des stationnements dépenalisés (constat des impayés) devrait conclure avec elle un marché public et non une concession de service public.

En revanche, s'il s'agit de confier à une société privée toute la gestion d'emplacements de stationnement dépenalisé, en ce compris la perception des redevances et la poursuite des paiements, la convention qui lie la commune à la société privée sera un contrat de concession.

¹ M.-A. Flamme, obs. sous Mons, 24.3.1987, op. cit., p. 173.

Quelle mise en concurrence ?

Dès lors que la concession de service public se distingue du marché public, les règles propres à ces derniers, notamment en ce qui concerne les modes de passation des marchés, ne lui sont pas applicables.

Néanmoins, comme le précise la Cour de Justice des Communautés européennes, les autorités publiques doivent respecter les principes d'égalité de traitement, de non-discrimination et de transparence².

Par conséquent une mise en concurrence s'impose, tant au regard du droit européen que dans l'intérêt de la commune, qui cherche nécessairement à contracter aux meilleures conditions. En vue de permettre cette mise en concurrence, la commune peut faire le choix d'appliquer par analogie les règles des marchés publics compatibles avec la concession mais elle n'y est pas obligée.

² Voir notamment les arrêts de la Cour de justice des communautés européennes du 13.9.2007 (affaire C-260/04) et du 13.10.2005 (affaire C-458/03).

Pour les mêmes raisons qu'en matière de gestion par une régie communale autonome, la taxe communale ne peut constituer le mode de rétribution du stationnement géré par un concessionnaire privé. La redevance, dont le montant est déterminé par le conseil communal, constitue la seule mode de rétribution.

Enfin, les constats des préposés du concessionnaire n'ont aucune force probante particulière. En vue de la récupération de la redevance, il appartient donc au concessionnaire de convaincre le juge que la redevance en question est bien due.

Concrètement, les redevances de stationnement sont perçues par le concessionnaire et, le plus souvent, placées sur un compte d'exploitation de la société avant qu'une partie ne soit ensuite reversée à la commune. Il s'agit là d'une pratique qui s'est petit à petit imposée.

Actuellement, l'identité des titulaires de plaques d'immatriculation s'obtient via le receveur communal, ce dernier ayant un accès direct auprès de la DIV.



Source : SPW.



Comme expliqué précédemment, la loi du 22 février 1965 avait été récemment modifiée en vue de permettre aux concessionnaires privés de demander directement l'identité des titulaires de plaques d'immatriculation auprès de la DIV.

Cette modification législative a cependant été annulée par la Cour constitutionnelle¹ au motif que la matière était une compétence des régions. À plus ou moins court terme, le législateur régional pourrait conférer explicitement l'accès direct à la DIV pour les concessionnaires privés, à l'instar de ce qui était prévu dans les modifications annulées.

¹ Arrêt de la Cour constitutionnelle, 27 mai 2010, n° 59/2010. www.const-court.be.



Les clauses d'un contrat de concession

Sans prétendre à l'exhaustivité, les principales clauses auxquelles il faut être particulièrement attentif sont commentées ci-après.

• L'objet du contrat et les modalités de son exécution

Il s'agit de décrire au mieux le service public dont la gestion est déléguée. Pratiquement, l'on essaiera d'établir la liste exhaustive des emplacements ou des zones de stationnement visées ainsi que des tâches que doit remplir le concessionnaire.

Pour plus de précision encore, il peut être utile d'indiquer dans la convention elle-même les modalités pratiques de son exécution : fonctionnement des horodateurs, fréquence des collectes des recettes, fréquence des contrôles, nombre d'agents de contrôle ...

Bien que cela soit inhérent à la concession de service public, l'on n'hésitera pas à rappeler que le stationnement concédé est géré aux frais, risques et périls du concessionnaire. Le cas échéant, l'on dressera même la liste de ces charges (frais d'études, matériel, personnel, charges administratives), avec mention d'éventuelles exceptions (par exemple la signalisation et le marquage au sol).

Enfin, l'on précisera que la commune concède également les parcelles de son domaine public nécessaires à l'exécution de la concession de service public, par exemple pour le placement des horodateurs.

• La durée du contrat

La période pendant laquelle les parties seront liées doit nécessairement être prévue par le contrat de concession de service public.

Une durée fort longue pourra manquer de souplesse pour la commune, par exemple pour changer de mode de gestion, sans préjudice toujours de la possibilité de mettre fin unilatéralement au contrat en raison de l'intérêt public (mais contre paiement d'indemnités le cas échéant). Une durée plutôt courte offre certes plus de souplesse à la commune, mais risque d'avoir pour conséquence de ne pas se voir proposer des conditions financières intéressantes par les candidats concessionnaires.

À titre d'exemple, pour les concessions ne nécessitant pas de gros investissements, comme c'est le cas du stationnement en voirie, l'Administration française recommande aux municipalités la durée de six ans¹.

Si le contrat prend logiquement fin à l'échéance du terme convenu, il est possible de prévoir un mécanisme de reconduction tacite pour un terme inférieur ou le même terme, si le contrat n'est pas dénoncé dans tel délai avant l'échéance ou encore s'il n'est pas répondu négativement à l'invitation à reconduire la convention, manifestée dans tel délai avant l'échéance.

Il est également possible de prévoir des facultés de résiliation anticipée dans le chef des deux parties, avec le cas échéant paiement de telle indemnité. Par exemple:

« Le concessionnaire peut mettre prématurément fin au contrat moyennant un préavis d'au moins [...] mois et le paiement à la commune d'une indemnité de [...] euros.

La commune peut mettre prématurément fin au contrat :

- soit pour un motif d'intérêt général, moyennant un préavis de [...] [ou sans préavis] et le paiement au concessionnaire de la part non encore amortie des investissements consentis ;

- soit pour un autre motif, moyennant un préavis de [...] mois et le paiement d'une indemnité de [...] euros. »

• La cession du contrat

La cession du contrat de concession vise l'hypothèse où le concessionnaire cède l'ensemble de ses droits et obligations à une entreprise tierce, qui devient le contractant de la commune. Bien que le principe veuille que l'autorité concédante doive toujours autoriser pareille cession, il n'est pas inutile de le rappeler explicitement dans le contrat.

• Les clauses financières

Ces clauses ont à la fois pour objet de limiter la marge de manœuvre du concessionnaire quant aux redevances perçues en contrepartie du service et également de déterminer la rémunération qui lui reviendra.

Ainsi, si les parties peuvent certainement prévoir que « la commune et le concessionnaire se concertent, notamment pour établir et, le cas échéant, modifier les zones de stationnement réglementé et les montants des redevances de stationnement », il demeure que la commune est seule compétente pour rendre ces zones et ces redevances obligatoires pour tous, par l'adoption des règlements complémentaires de circulation routière et des règlements-redevances ad hoc.

En effet, le caractère mixte de la concession fait que « le concessionnaire exploite le service tel qu'il est organisé [...] par l'administration; celle-ci est titulaire d'un droit souverain de modification [...]. Le statut du service résulte de dispositions à caractère légal ou réglementaire, qu'il appartient à l'administration seule de rapporter ou de changer »².

¹ X. Matharan et G. Mauvais, Les politiques de stationnement, Voiron, Editions de «La Lettre du Cadre Territorial», 2003, p. 90.

² P. Orianne, La loi et le contrat dans les concessions de service public, op. cit., n° 82bis, pp. 87-88.

Cela étant, il est certainement très utile de préciser dans la convention que « les horodateurs fonctionneront aux seuls jours et heures indiqués dans le règlement-redevance » et, surtout, que « le concessionnaire appliquera les montants fixés par ledit règlement-redevance, sans préjudice de la faculté pour la commune de les modifier », le cas échéant après concertation avec le concessionnaire.

L'on se souviendra qu'il s'agit néanmoins d'un contrat, que le concessionnaire dispose d'un véritable droit de créance à l'égard de la commune et qu'il pourrait donc vouloir lui réclamer des dommages-intérêts, par exemple si une diminution du montant de la redevance est décidée, laquelle entraîne une réduction de la rémunération du concessionnaire. En effet, le rapport établi par le contrat entre les charges et les profits du concessionnaire doit être garanti au concessionnaire pendant toute la durée de la concession¹.

Il pourrait éventuellement être possible de prévoir dans la convention qu'une telle diminution du montant des redevances ne pourrait pas donner lieu au paiement de quelque indemnité au concessionnaire. Mais dans une telle hypothèse, le candidat concessionnaire sera peu enclin à proposer des conditions financières avantageuses pour la commune.

Quant à la rémunération du concessionnaire et la part des redevances revenant à la commune, la pratique actuelle montre qu'elles représentent des proportions prédéterminées du solde positif du compte d'exploitation du concessionnaire, compte au crédit duquel sont portés les montants des redevances perçues et au débit duquel sont portés les charges directes liées à la gestion du stationnement (salaires et charges sociales du personnel de contrôle et, pour partie seulement, du personnel d'encadrement; les coûts d'achat, d'installation, d'amortissement et d'entretien des horodateurs ..., le tout ayant pu faire l'objet d'un plan financier prospectif joint à la convention).

Peut-être pour s'éviter des difficultés de calcul ou d'examen minutieux des comptes, les parties conviennent parfois aussi que les parts revenant au concessionnaire et, par voie de conséquence, à la commune sont calculées sur base du « chiffre d'affaires », soit donc le montant total des redevances perçues, sans tenir compte des charges du concessionnaire. Dans cette hypothèse, le pourcentage revenant à la commune est bien sûr moins élevé.

Ainsi, la pratique montre une très grande disparité dans le pourcentage ristourné à la commune et celui conservé par le concessionnaire au titre de rémunération. De même, des différences sont également observées en ce qui concerne les redevances incluses dans le chiffre d'affaires ou portées au crédit du compte d'exploitation: dans certaines communes, toutes les redevances sont concernées (redevance prorata temporis payée à l'horodateur, redevance forfaitaire en zone payante ou en zone bleue, ...), alors que dans d'autres, seules sont concernées les redevances « horodatées » par exemple.

¹ Ibid., n° 110, pp. 116-118.

• Le contrôle de l'exécution de la convention

En vue de permettre le contrôle de l'exécution de la convention, il est utile que celle-ci précise que la commune pourra à tout moment exiger du concessionnaire la production des justificatifs des éléments portés au débit et au crédit du compte d'exploitation notamment.

Par ailleurs, outre ce contrôle administratif, la convention peut prévoir la création d'un comité d'accompagnement, composé paritairément, chargé du suivi de l'exécution de la concession².

Certaines conventions appliquent, par analogie, la procédure prévue par la réglementation des marchés publics, en cas de manquements constatés dans le chef du concessionnaire : constat immédiat et PV de carence, mise en demeure du concessionnaire de s'exécuter immédiatement, possibilité pour lui de faire valoir ses moyens de défense, etc.

La convention peut également prévoir des pénalités qui seront d'application en cas d'inexécution : un montant forfaitaire unique et/ou une pénalité par jour d'inexécution d'une obligation contractuelle. Celles-ci ne dispenseront bien sûr pas le concessionnaire de remédier sans délai à ses manquements.

En outre, sans préjudice de l'application de ces pénalités, la convention peut prévoir que la commune se substituera au concessionnaire pour exécuter ses obligations, à ses frais, risques et périls, soit immédiatement si l'intérêt général l'exige, soit dans tel délai après la mise en demeure de s'exécuter. La résiliation unilatérale de la convention pour inexécution de celle-ci par le concessionnaire peut être envisagée. Aussi, à moins que la convention dresse la liste de chaque manquement possible – ce qui est a priori peu faisable –, il revient à la commune d'apprécier la sanction qu'elle appliquera dans chaque cas, le cas échéant sous le contrôle du juge éventuellement saisi par le concessionnaire. Mais dans tous les cas, la décision devra être bien motivée et faire apparaître la gravité du manquement justifiant la sanction.

L'application des peines prévues par la convention laisse bien sûr subsister la possibilité pour la commune de réclamer des dommages-intérêts couvrant le préjudice subi.

² On se souviendra qu'un comité d'accompagnement est un organe de dialogue et de concertation, non un lieu de décision. Chaque acteur représenté conserve donc son rôle, sa liberté d'action et ses responsabilités.



Comment choisir ?

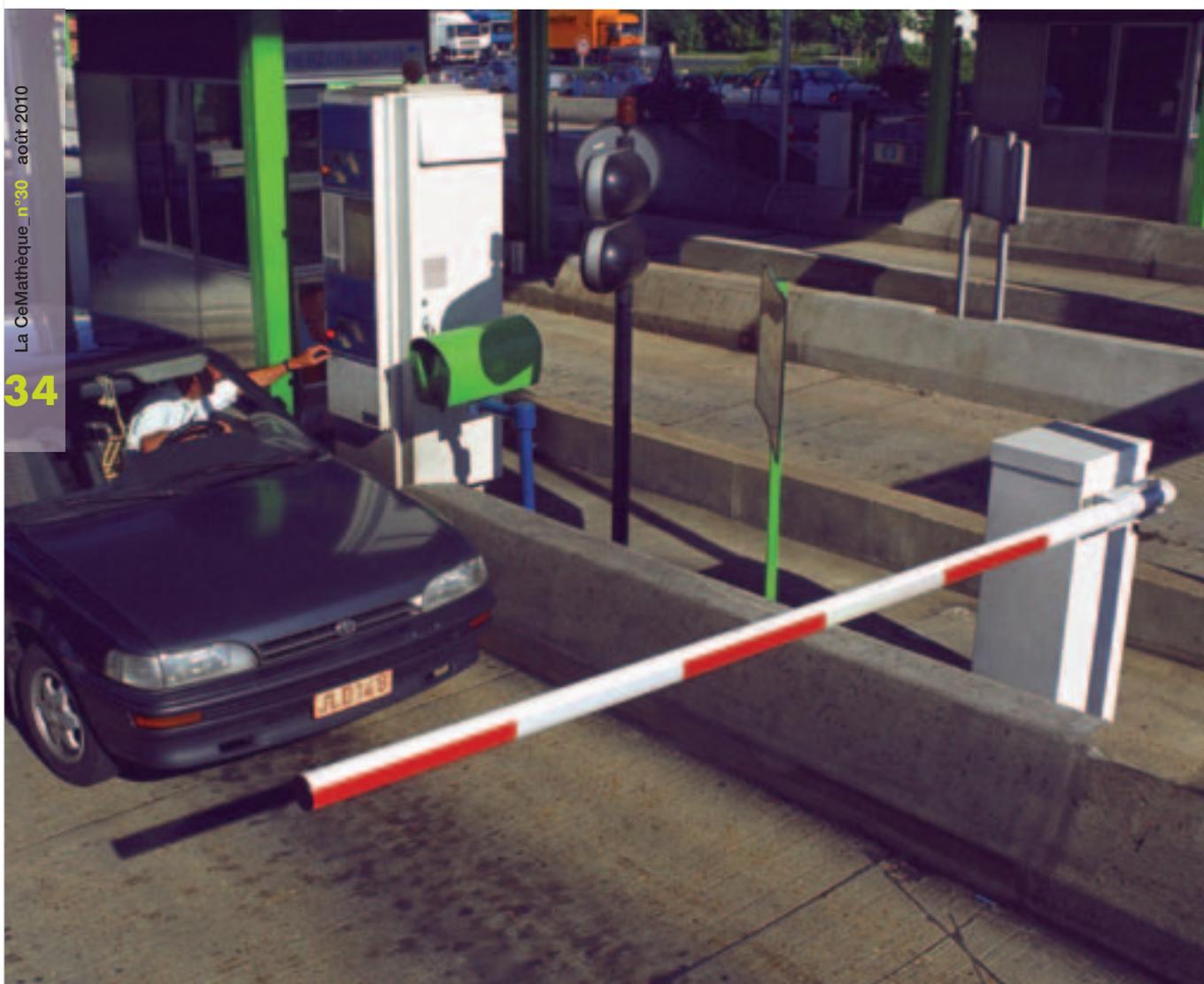
Quel système de rémunération lie les sociétés privées aux communes ? Cela dépend des contrats. Dans certains cas, la société est redevable à la Ville d'un pourcentage du solde positif du compte d'exploitation, avec un minimum garanti. Dans d'autres, la société verse chaque année un pourcentage du chiffre d'affaires, avec, ou non, un minimum garanti.

Impossible de comparer deux communes entre elles. Tout dépend bien sûr du nombre d'emplacements concernés, de la tarification, des charges du concessionnaire, des redevances incluses dans le chiffre d'affaires ... En outre, comme indiqué plus haut dans ce chapitre, chaque clause du contrat a son importance dans la recherche d'une gestion du stationnement qui rencontre les objectifs de la commune, assure un juste contrôle, lui laisse une souplesse d'organisation et de négociation dans le temps de manière à permettre d'ajuster, de corriger et d'optimiser la situation.

Ensuite, il faut trouver une juste rétribution des deux parties ...

Signalons, également à titre d'exemple, qu'en 2005, la Ville de Namur, qui gère elle-même son stationnement, a réalisé un bénéfice de 1 500 000 €, et Mons de 1 000 000 €. À Bastogne, les recettes tournent autour de 200 000 €. La formule semble plus rentable, en ce que l'ensemble des bénéfices tombent exclusivement dans le budget communal. Et si l'objectif n'est pas d'enrichir la commune mais d'améliorer la gestion de la mobilité et de rééquilibrer le partage de l'espace public, les bénéfices sont, idéalement, réinvestis en faveur des transports en commun, de la création de parcs-relais, de l'amélioration des cheminements piétons ...

Il faut donc bien peser les avantages et les inconvénients de chaque solution, et tenter une petite simulation sur papier, afin d'estimer les coûts et bénéfices, en fonction du contexte local, des objectifs et des tendances d'évolution.



Source : Portal.

Les avantages et les inconvénients de chaque mode de gestion

LA GESTION «EN INTERNE»			
	L'ADMINISTRATION COMMUNALE	LA RÉGIE COMMUNALE ORDINAIRE	LA POLICE LOCALE
LES +	<p>La commune reste à tout moment maîtresse de la gestion du stationnement et de ses choix en matière de mobilité</p> <p>L'ensemble des recettes revient à la commune</p> <p>Choix entre la perception d'une taxe ou d'une redevance</p> <p>Possibilité de confier, via un marché public, certaines tâches au privé : achat et entretien des horodateurs par exemple</p>	<p>La commune reste à tout moment maîtresse de la gestion du stationnement et de ses choix en matière de mobilité</p> <p>L'ensemble des recettes revient à la commune</p> <p>Choix entre la perception d'une taxe ou d'une redevance</p> <p>Indépendance de gestion, selon des principes commerciaux</p> <p>Possibilité de confier, via un marché public, certaines tâches au privé : achat et entretien des horodateurs par exemple</p>	<p>La commune reste à tout moment maîtresse de la gestion du stationnement et de ses choix en matière de mobilité</p> <p>L'ensemble des recettes revient à la commune</p> <p>Choix entre la perception d'une taxe ou d'une redevance</p> <p>Possibilité de contrôle simultané des infractions dépenalisées et de celles qui restent pénales (stationnement sur trottoir ...)</p> <p>Les constats dressés font foi jusqu'à preuve du contraire</p> <p>Possibilité de confier, via un marché public, certaines tâches au privé : achat et entretien des horodateurs par exemple</p>
LES -	<p>Investissements de départ nécessaires (p.ex. en personnel, en matériel ...), lesquels dépendent du budget communal</p> <p>Mise en place plus lente (création d'un service, le cas échéant, choix ou recrutement et formation du personnel ...)</p> <p>Contrôle uniquement du stationnement dépenalisé</p> <p>Les constats dressés valent comme simple élément probant</p>	<p>Investissements de départ nécessaires (p.ex. en personnel, en matériel ...), lesquels dépendent du budget communal</p> <p>Mise en place plus lente (création d'un service, le cas échéant, choix ou recrutement et formation du personnel ...)</p> <p>Contrôle uniquement du stationnement dépenalisé</p> <p>Les constats dressés valent comme simple élément probant</p>	<p>Investissements nécessaires en matériel, lesquels dépendent du budget communal</p> <p>Nécessité d'avoir des agents de police disponibles et en nombre suffisant</p> <p>Dans les zones de police pluri-communales, l'accord de toutes les communes de la zone doit être obtenu, moyennant parfois compensation, ce qui n'est pas toujours aisé vu que la question porte (notamment) sur des recettes ne bénéficiant qu'à la commune concernée.</p>

LA GESTION «EXTERNALISÉE»		
	LA RÉGIE COMMUNALE AUTONOME	LA CONCESSION DE SERVICE PUBLIC
LES +	<p>Bénéficie d'une indépendance comptable et de gestion, tout en conservant un lien étroit avec la commune</p> <p>L'ensemble des recettes revient à la commune</p> <p>La commune reste maîtresse de la gestion du stationnement et de ses choix en matière de mobilité</p>	<p>Permet une mise en place assez rapide</p> <p>S'agissant souvent d'une société privée spécialisée, celle-ci bénéficie d'une connaissance et d'une expérience en la matière, ce qui n'est pas probablement pas le cas au sein de l'administration communale</p> <p>La commune peut définir certaines modalités particulières dans le contrat de concession telle une rotation du personnel de contrôle à l'échelle de plusieurs communes. Cela permet d'assurer une certaine indépendance et transparence du contrôle</p> <p>Les investissements de départ nécessaires ne dépendent pas du budget communal</p>
LES -	<p>Impossibilité de percevoir des taxes de stationnement</p> <p>Investissements de départ nécessaires pour la régie communale autonome (personnel, matériel ...)</p> <p>Mise en place nécessite une adaptation de la régie communale autonome (création d'un service, le cas échéant, choix ou recrutement et formation du personnel ...)</p> <p>Contrôle uniquement du stationnement dépenalisé</p> <p>Les constats dressés valent comme simple élément probant</p>	<p>Impossibilité de percevoir des taxes de stationnement</p> <p>Une part des recettes revient à la société privée et échappe donc à la commune</p> <p>Pour certains, un problème éthique se pose : la société privée recherche par nature du profit</p> <p>Lie la commune pendant plusieurs années</p> <p>Contrôle uniquement du stationnement dépenalisé</p> <p>Les constats dressés valent comme simple élément probant</p>





La CeMathèque_n°30 août 2010

P 36

Source : ICEDD.

> 6. Conclusion

Le stationnement dépenalisé ou « non dangereux » soulève nombre de questions délicates. Le propos de cette Cemathèque était d'en faire état et d'apporter un éclairage technique, juridique et exemplatif, qui constitue un outil d'aide à la réflexion, à la négociation et à la décision.

Par rapport à cette problématique, toutes les communes n'en sont pas au même point. Certaines sont déjà très avancées, d'autres moins. Les problèmes ne surviennent pas simultanément partout, et ne se présentent pas avec la même acuité, la même complexité. Par ailleurs, elles ne sont pas outillées de la même manière et bénéficient d'un encadrement qui diffère selon leur taille. Rappelons alors tout l'intérêt d'engager un dialogue avec d'autres communes, de poser des questions et de partager bonnes et moins bonnes pratiques.

Pour conclure, gérer, maîtriser, optimiser l'offre de stationnement public est une chose, c'est le côté « pile » de cette problématique. Gérer, maîtriser et optimiser l'offre de stationnement privé est le côté « face », et constitue une composante tout à fait essentielle dans une politique de stationnement. Des recommandations en la matière et une méthode de travail à toutes les phases du projet, c'est-à-dire des premières ébauches d'aménagement d'un îlot au permis d'urbanisme, sont susceptibles d'apporter des éléments de réponse, car le stationnement privé interagit directement avec les besoins en stationnement sur le domaine public et dans les parkings publics. Un vade-mecum sur ce sujet est actuellement en cours d'élaboration au sein de la Région wallonne, pour aider les communes en la matière.

Il faut donc pouvoir apprécier les multiples interactions de chaque mesure prise, à travers les différents choix à faire en matière de stationnement dépenalisé : réglementation et gestion, notamment en regard de la nécessaire coordination des offres privée et publique, jusqu'aujourd'hui encore à peu près inexistante, par manque de données quantitatives de ces dernières.

Par ailleurs, il s'agit d'une problématique en évolution constante qui nécessite de la part de chaque commune des remises en question, des adaptations et mises à jour, indispensables pour coller à la réalité du terrain, rencontrer les besoins et être cohérent avec les objectifs fixés.



> 7. Bibliographie

Publications

Code de la route, IBSR, Bruxelles, sd, mise à jour annuelle.

Code du gestionnaire, IBSR, Bruxelles, sd, mise à jour annuelle.

Le point sur ... Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises. Quelles évolutions ? Quelles contributions aux politiques de déplacement ? Fiche n°11, Lyon, Certu, décembre 2009.

Dépénaliser et décentraliser le stationnement pour confier le contrôle et la sanction des infractions aux collectivités locales. L'expérience britannique et ses enseignements pour la France, Rapport d'étude, Lyon, Certu, janvier 2008.

C. Béné et J. Legaignoux (CETE Méditerranée), **L'acceptabilité de l'extension du stationnement payant.** L'enjeu de l'information, de la communication et de la concertation, rapport d'étude, Prédit, 2007.

Le Stationnement. 3. Besoins spécifiques, Cemathèque n°21, mai 2007, Namur, ICEDD pour le compte du SPW.

Le stationnement. 2. Applications et effets. Cemathèque n°12, février 2005, Namur, ICEDD pour le compte du SPW.

Le stationnement. 1. Problématique générale. Cemathèque n°11, décembre 2004, Namur, ICEDD pour le compte du SPW.

La problématique du stationnement, actes du colloque du 12 décembre 2002, UVCW, Namur, 2003.

Patrick Bays, Pascal Christe, **Le stationnement**, Lausanne, EPFL, 1994.

Modèles de documents

- Modèle de Règlement-taxe : zone bleue, payante et carte communale de stationnement
- Modèle de Règlement-redevance : zone bleue, payante et carte communale de stationnement
- Modèle de Règlement relatif à la carte communale de stationnement, à la carte de riverain et à la carte de stationnement pour véhicules partagés.

Région wallonne :

<http://www.uvcw.be/espaces/mobilite/modeles/>

Région de Bruxelles-Capitale :

http://www.avcb-vsgeb.be/fr/Publications/documents.html?doc_id=193&vID=121.

Réalisation

Dossier préparé et mis en forme par
ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban 4, B-5000 Namur



Rédaction

Françoise BRADFER – ICEDD asbl
Mathieu LAMBERT – UVCW
Alexandre PONCHAUT – UVCW

Comité de lecture

Christine BERNARD – Ville de Tournai
Erik CAELEN – AVCB
Nathalie DEREME – Ville de Namur
Tom DE SCHUTTER – UVCW
Brigitte ERNON – SPW-DGO2
Bernadette GANY – SPW-DGO2
François HALBARDIER – Ville de Verviers
Francis MEUNIER – SPW-DGO2
Chantal ROLAND – RBC-Bruxelles-Mobilité
Dominique VAN DUYSE – SPW-DGO2

Éditeur responsable

Ir Yvon LOYAERTS
SPW – Direction générale opérationnelle Mobilité et
Voies hydrauliques
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
reseau-cem@spw.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Brigitte ERNON – Gestionnaire
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

Photo de couverture : SPW.



Sources : ICEDD, SPW, Police de Namur.





■ DÉJÀ PARUS 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 charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail



**DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES**

Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

<http://spw.wallonie.be> • N° Vert : 0800 11 901 (informations générales)

