

## SYNTHÈSE DE L'ATELIER B3 « stationnement : vers une optimisation pour l'utilisateur et la collectivité »

---

Cinq exposés ont été présentés sur le stationnement :

1. Les places de stationnement en temps réel et en *open data* – Éric LEGALE – ISSY MEDIA
2. ParkPredict Control – Un outil prédictif pour optimiser le contrôle du stationnement en voirie – Arnaud DESSEIN – QUCIT
3. Mise en place d'une gestion innovante des parcs relais (P+R) sur l'agglomération Toulousaine pour Tisséo – Savina Colote-Acaye – INGEROP/Tisséo
4. L'évolution des modes de paiement et des technologies suite à la réforme nationale du stationnement sur voirie à Toulouse – François JULIEN - Ville de Toulouse
5. Optimisation des infrastructures de recharge de véhicules électriques dans les transports en commun – Arthur Toribio – SETEC ITS

Rapporteur : Éric Gantelet - SARECO

Plusieurs enjeux/thèmes sont ressortis des présentations et des échanges qui ont suivi.

### La question des données et de leur exploitation

La **Ville d'Issy-les-Moulineaux** a présenté une expérimentation de mise en place de capteurs de stationnement remontant en temps réel les informations sur l'utilisation des places de stationnement. L'expérimentation a consisté en un déploiement de capteurs sur voirie (secteur de l'île Saint-Germain) associé à une remontée des informations d'occupation des parcs publics de stationnement, l'ensemble des informations sur l'usage de ces différentes offres étant mis à disposition librement en *open data*. L'objectif de la Ville – pionnière sur la question du numérique – n'était pas tant de mener une démarche isolée sur son territoire, dont l'échelle n'est pas assez grande pour développer une application spécifique en direction des usagers, mais d'agir en tant que catalyseur pour inciter des acteurs du numérique à mettre en place des dispositifs d'information sur l'usage des places de stationnement à une échelle plus vaste, métropolitaine par exemple.

La **société Qucit** a présenté, quant à elle, la manière dont pouvait être exploitées ces données grâce à des outils d'intelligence artificielle. Ce type d'outil traite à la fois les informations provenant des matériels de paiement et de contrôle du stationnement sur voirie et des informations de contexte, disponibles en *open data*, comme la météo ou des données urbaines (ex : présence de commerces ou de services). Sur cette base, il est possible de diagnostiquer et élaborer des prédictions sur l'usage du stationnement payant.



L'intelligence artificielle permet par exemple d'orienter les agents de contrôle du stationnement vers les zones où leur présence est la plus pertinente, ou encore de fournir aux usagers des informations sur la probabilité de trouver une place de stationnement disponible dans un secteur donné / à un instant donné.

La **Ville de Toulouse** a souligné l'intérêt de ce type de démarche en précisant que, parmi les chantiers des années à venir, figurait en bonne place la question de l'exploitation des données. L'objectif de la Ville est notamment le renforcement de l'observatoire du stationnement permettant de suivre sa politique de stationnement de façon dynamique et optimisée.

## Le nouveau cadre juridique du stationnement payant

Evoqué en fil rouge au long de l'atelier, le nouveau cadre juridique du stationnement payant (réforme de décentralisation et dépenalisation intervenue le 1<sup>er</sup> janvier 2018) a permis de nombreuses évolutions. Cette réforme a consisté à redonner la main aux collectivités sur le contrôle du stationnement avec la possibilité, entre autres, de définir le montant du Forfait de Post Stationnement (le « remplaçant » de l'amende) mais aussi celle d'externaliser le contrôle du paiement auprès de sociétés privées.

La Ville de Toulouse a fait le choix de ne pas externaliser le contrôle du stationnement mais a profité de la réforme pour moderniser son système de gestion. Le service à l'utilisateur était initialement peu convivial et ergonomique et le projet de modernisation a nécessité un travail à de nombreux niveaux : à la fois technologique pour mettre en place du matériel plus performant, organisationnelle pour les services de la Ville, informatique pour faire communiquer des sous-systèmes via la création d'interfaces...

Cette modernisation est encore en cours et a notamment permis de numériser les tickets et les abonnements. Elle se traduit d'ores et déjà par une diminution forte du paiement par pièces, passé en 2 ans de 80 % à 50 %, et le développement du paiement par mobile (7 %) ou carte bancaire.

Un des impacts essentiels de la dépenalisation constaté par l'ensemble des participants de l'atelier a été l'amélioration du respect de la réglementation. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, le taux de respect de la réglementation est ainsi passé à Toulouse de 20 % à 30 %, et ce sans que l'effectif des agents de contrôle n'évolue.

Quicit a également souligné l'importante progression des taux de respect à Paris et Bordeaux (où il atteint 80 %), ainsi que la forte efficacité de ce type de réforme qui ressort des exemples internationaux.

## L'intermodalité

Autre modernisation présentée, celle du rabattement sur les Transports en Commun. **Tisséo**, par l'intermédiaire d'**INGEROP**, a présenté ses projets de modernisation des Parcs-Relais de l'agglomération toulousaine.



La situation initiale dysfonctionnait fortement avec un usage peu maîtrisé des P+R, encombrés par de nombreux véhicules ventouses. Pour améliorer la situation, la gestion des accès des P+R de Tisséo va être totalement reprise en 2019 pour :

- l'interfacer avec la billettique transport afin de pouvoir réserver l'usage des P+R aux utilisateurs des transports en commun ;
- intégrer de nouveaux services, notamment des espaces dédiés à la dépose-reprise des covoitureurs, pour éviter que celle-ci ne se fasse de manière « sauvage » sur la voirie ou sur des places Handicapé comme on le constate fréquemment ;
- gérer spécifiquement les personnes handicapées à travers la lecture du QR code apparaissant sur la Carte Mobilité Inclusion : les P+R resteront ainsi accessibles aux personnes handicapées y compris en cas de saturation et d'affichage « complet » du parking pour les autres usagers.

## La question de l'électromobilité

Enfin la question de l'électromobilité a été évoquée, notamment au travers de la présentation de **SETEC ITS** sur une méthode de modélisation permettant d'optimiser les infrastructures de recharge destinées aux bus électriques.

L'électromobilité est également un sujet à traiter par les collectivités, en veillant notamment à l'interopérabilité des bornes de recharge. Ce sujet interroge par ailleurs les villes quant à leur positionnement et leur rôle vis-à-vis des initiatives privées. Ainsi, Tisséo a récemment lancé un Appel à Manifestation d'Intérêt pour mettre en place des bornes de recharge dans ses parcs de rabattement, se positionnant en accompagnateur de projets plus qu'en concepteur.

