

Real-time Wireless Parking Enforcement



Conclusions and Recommendations

- **System is achieving all its objectives in improving officer capability and customer service**
- **Officers: put their experience to good use**
- **TicketManager system is good for cities that want to design a system today that can integrate with technological enhancements in future**
- **Plan the system implementation properly - work with other city departments as required**

Real-time Wireless Parking Enforcement



Conclusions and Recommendations cont.

- **Include vendors and cellular providers in the team as early as possible**
- **Communicate and work closely with staff and union to ensure only those who “buy-in” are first to use it**
- **Provide a wide window for the roll out**

4. LE SYSTEME PARKO D'ENTREPRISE SYSTEMS ASSISTANCE

La société ESA propose en Belgique un système opérationnel de Verbalisation Assistée par Ordinateur : Parko sur terminaux portables CIRCUS.

Le document reproduit ci-dessous a été communiqué par :

Monsieur Roland Miseur

Faubourg de Bruxelles 320

6041 Gosselies - Belgium

Tel: + 32 [0]71.34.73.90

Fax: + 32 [0]71.34.73.99

Web : <http://www.esanet.be>

E-mail : rmiseur@esanet.be



PARKO

Gestion du stationnement à l'aide de terminaux portables Circus

TABLE DES MATIERES

1	PRESENTATION GENERALE DU LOGICIEL.....	31
2	DESCRIPTION GENERALE DU LOGICIEL.....	32
3	DESCRIPTION TECHNIQUE.....	33
3.1	Le terminal portable Circus.....	33
3.2	Le logiciel d'encodage des transactions.....	34
3.3	Le logiciel de transfert des données.....	34
3.4	Le logiciel de gestion des transactions.....	35
3.4.1	Gestion des paramètres.....	35
3.4.2	Chargement des paramètres sur le terminal portable (Circus).....	35
3.4.3	Déchargement des constats à partir du terminal portable.....	35
3.4.4	Contrôle des constats rentrés avec édition d'une liste d'anomalies.....	36
3.4.5	Consultation et mise à jour manuelle des constats, impression de la liste.....	36
3.4.6	Préparation du fichier des demandes de renseignements.....	36
3.4.7	Mise à jour automatique des constats à partir du fichier reçu de la ville ...	37
3.4.8	Mise à jour automatique des redevances à partir des perceptions de la ville et des paiements bancaires.....	37
3.4.9	Mise à jour manuelle des paiements.....	37
3.4.10	Impression du premier rappel.....	37
3.4.11	Impression des IP (Invitation à payer).....	37
3.4.12	Statistiques.....	38
3.4.13	Copies de sauvegarde et archivage.....	38
3.4.14	Gestion des cartes de riverains.....	38
3.4.15	Gestion des non payés par huissiers.....	38
4	EVOLUTION DU PRODUIT.....	39

1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU LOGICIEL

Contrôle de l'espace de stationnement d'une ville qui permet à une série d'agents de relever les véhicules n'ayant pas acquitté le paiement de leur stationnement par les méthodes traditionnelles (horodateurs, ...). Lorsque l'agent repère un véhicule dont le propriétaire n'a pas acquitté son dû, il mémorise les informations concernant ce véhicule afin de pouvoir gérer en amont le contrôle du paiement et d'éventuelles lettres de rappel en cas de non-paiement.

2 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU LOGICIEL

Chaque agent est équipé d'un terminal portable.

Le terminal portable est autonome et équipé d'un écran tactile. Il permet à l'agent d'introduire facilement une transaction (date, heure, lieu, numéro de plaque, marque, modèle, nationalité, couleur, remarque ...). Grâce à son autonomie supérieure à 10 heures, le terminal peut être utilisé toute la journée sans interruption. Il est pourvu d'un écran LCD monochrome parfaitement adapté à une utilisation en plein jour. Le terminal est aussi résistant aux intempéries. Le logiciel embarqué dans ce terminal est réalisé de manière à faciliter au mieux la saisie des informations (les types d'observation, les marques, couleurs, modèles de véhicules et les noms des rues de la ville sont présentés sous forme de listes dans lesquelles l'agent doit juste faire une sélection). A la fin de l'encodage de la transaction, les données sont mémorisées dans le terminal.

Les agents rentrent au bureau en fin de journée et déchargent les données des terminaux vers un PC. Le transfert est réalisé à l'aide d'une liaison sans fil entre les terminaux et le PC. Les batteries des terminaux sont ensuite mises en charge afin d'être prêtes pour une nouvelle journée de service.

Sur le PC, un logiciel de gestion permet de consolider les données reçues en provenance de chaque terminal et permet de suivre le paiement des clients ainsi que d'éditer des lettres de rappel. La liste des paiements est reçue de la banque sous un format informatique et permet au logiciel de mettre en corrélation un paiement avec une transaction grâce au numéro de communication structurée. En cas de non-paiement, une liste des numéros de plaques impayées sera dressée et transmise à la police, gendarmerie (ou à la DIV) afin de recevoir en retour un fichier reprenant les coordonnées postales des propriétaires de chaque plaque. Ces informations permettront d'éditer et de gérer les lettres de rappel.

Note : Afin d'augmenter l'authenticité de la transaction, il est possible d'équiper les agents d'appareils photos numériques et d'introduire sur le terminal portable un numéro de cliché lors de l'encodage de la transaction. L'appareil photo devra lui aussi être déchargé en fin de journée et les clichés seraient conservés pour preuve.

3 DESCRIPTION TECHNIQUE

3.1 LE TERMINAL PORTABLE CIRCUS

Le terminal Circus est un terminal portable robuste équipé d'un écran LCD tactile et d'un système de communication sans fil à faible portée. Il est destiné à des applications professionnelles, offre une grande autonomie (> 10 heures), résiste aux chocs et aux chutes (non répétés), résiste aux intempéries et offre un écran LCD monochrome idéalement adapté à des applications en plein jour. Les batteries du terminal sont chargées à l'aide d'un petit adaptateur secteur fourni avec le terminal. Un mode de charge rapide permet de recharger complètement ses batteries en moins d'une heure. Le terminal est également livré avec une housse en cuir que l'on porte à la ceinture et une dragonne pour éviter les chutes répétées.

La balise radio CircusBim est connectée au PC et permet la communication radio courte distance entre une série de terminaux et le PC.



3.2 LE LOGICIEL D'ENCODAGE DES TRANSACTIONS

Le logiciel embarqué dans le terminal Circus permet à l'agent de réaliser l'encodage des données d'une transaction. En début de journée, l'agent s'identifiera en sélectionnant son nom dans la liste des agents présentée à l'écran. Ensuite, pour chaque nouvelle transaction, l'agent pourra introduire les données suivantes :

- Type de redevance,
- Date & heure de la transaction,
- N° séquentiel d'infraction attribué automatiquement,
- Nationalité du véhicule,
- Numéro de plaque du véhicule,
- Lieu (nom de la rue & numéro de maison dans la rue),
- Catégorie de véhicule (voiture, camion, etc.),
- Marque du véhicule, modèle & couleur,
- Texte libre (possibilité de textes standards pré-encodés).
- ...

Dans un souci de facilité d'encodage, une base de données reprenant les noms des rues et les marques, couleurs et modèles de voitures sera encodée une fois pour toutes dans le logiciel PC de gestion des transactions. Ces bases de données seront chargées dans les terminaux. Lors de la saisie de ces informations, l'utilisateur pourra rapidement sélectionner une rue ou une marque/modèle de voiture sans avoir à l'encoder lettre par lettre.

En fin d'encodage de la transaction, l'agent encode à nouveau le numéro de plaque afin de valider la saisie.

A tout moment l'agent peut visualiser d'anciennes transactions précédemment encodées.

3.3 LE LOGICIEL DE TRANSFERT DES DONNÉES

Le logiciel de transfert des données est un logiciel installé sur le PC de gestion. Il permet de communiquer avec les terminaux portables Circus afin d'y charger la base de données des noms des agents, des noms des rues et des marques de voitures. Il permet également de récupérer les données des transactions introduites par les agents sur chacun des terminaux Circus durant leur journée de travail. La transmission entre un terminal et le PC est réalisée par radio fréquence à l'aide d'une balise radio connectée au port de communication du PC (COM port). Aucune connexion physique n'est donc nécessaire; l'agent dépose simplement son terminal à proximité de la balise radio connectée au PC puis presse une touche pour démarrer le transfert des données. Une indication de progression du transfert lui permet de contrôler l'évolution de l'opération. A la fin d'un transfert, le logiciel crée un fichier contenant l'ensemble des transactions mémorisées dans le terminal. L'ensemble des fichiers de transfert provenant de l'ensemble des terminaux sera ensuite utilisé par le logiciel de gestion des transactions.

3.4 LE LOGICIEL DE GESTION DES TRANSACTIONS

3.4.1 Gestion des paramètres

L'administrateur du système, après avoir donné son mot de passe, peut modifier les fichiers de base du système. Il peut ajouter, modifier ou supprimer des données dans les fichiers suivants :

- les gestionnaires (nom, mot de passe, autorisations) : un gestionnaire est une personne ayant accès partiellement ou complètement au système décrit ci-dessous en fonction des autorisations qui lui sont accordées,
- la liste des villes à traiter en sachant qu'au démarrage du système, seul Charleroi est concerné,
- les rues,
- les véhicules (marques, couleurs et modèles,...),
- les agents (nom, adresse, mot de passe, ...),
- les observations préenregistrées utilisées par les agents lors des constats.

3.4.2 Chargement des paramètres sur le terminal portable (Circus)

A la demande, en principe tous les matins, le programme prépare les données à charger sur les Circus en tenant compte des dernières modifications apportées aux données générales du système (rues, véhicules, agents) ainsi que la liste des plaques volées.

3.4.3 Déchargement des constats à partir du terminal portable

Lors du retour des agents, les constats de la journée sont déchargés sur le PC et la base de données des constats est complétée par toutes les données récoltées :

- agent qui a relevé l'infraction,
- n° d'infraction,
- type de redevance,
- date et heure,
- nationalité,
- n° de plaque,
- catégorie du véhicule (auto, camion, ...),
- marque, modèle et couleur du véhicule,
- ville,
- rue,
- localisation,
- observation (texte libre).

Chaque fichier déchargé sur le PC fait l'objet d'une copie de sauvegarde pour pouvoir reconstituer les données en cas de panne du PC ou de crash du disque.

3.4.4 Contrôle des constats rentrés avec édition d'une liste d'anomalies

Après réception de tous les constats de la journée, le programme contrôle la validité des données et plus particulièrement, l'existence de multiples taxes dans la même tranche horaire pour le même véhicule et la présence de constats relatifs à des voitures volées. Il présente cette liste à l'écran avec possibilité de l'imprimer et/ou d'aller voir le détail de la fiche relative au constat et, éventuellement, de modifier ou d'annuler cette fiche.

3.4.5 Consultation et mise à jour manuelle des constats, impression de la liste

Le gestionnaire peut, en fonction de critères de sélection qu'il donne lui-même, afficher la liste des constats pour une période donnée. Il a la possibilité d'imprimer cette liste et/ou d'aller consulter le détail de cette fiche et, éventuellement, de modifier ou d'annuler cette fiche, en fonction des autorisations dont il dispose.

Pour chaque constat repris sur cette liste, on a au moins les informations suivantes : n° de plaque – date du constat – nom de la personne (si le renseignement est déjà connu) – statut de la redevance (payé, en rappel, IP envoyée, ...).

Les critères de sélection sont les suivants :

- agent (un ou tous),
- la période (date de début et date de fin),
- une plaque ou toutes les plaques,
- le statut de la redevance en liaison avec les paiements (payé, en rappel, IP envoyée, ...).

Par défaut (si le gestionnaire ne choisit pas de critères), la liste reprend tous les constats de la journée pour tous les agents.

Par exemple, le gestionnaire peut :

- choisir une plaque, sans préciser de date et d'agent, et consulter tous les constats faits sur cette plaque,
- choisir une plage de dates et sélectionner toutes les redevances impayées ayant déjà fait l'objet d'une IP,
- ...

3.4.6 Préparation du fichier des demandes de renseignements

Après le premier contrôle des données d'une journée, le système prépare un fichier à envoyer à l'administration au travers du réseau intranet de la ville. Ce fichier comprend toutes les plaques ayant fait l'objet d'un constat dans la journée, à l'exception de celles ayant été annulées suite au premier contrôle des données.

3.4.7 Mise à jour automatique des constats à partir du fichier reçu de la ville

En retour du fichier de demandes de renseignements, la ville fournit un fichier avec les informations additionnelles (nom et adresse du propriétaire du véhicule). Suite à la réception de ce fichier, le programme complète les fiches de constats avec les données signalétiques et fait en même temps un contrôle de validité pour détecter, par exemple, les constats pour lesquels le véhicule renseigné par l'agent lors de son constat et par le fichier reçu de la ville ne coïncident pas. La liste d'anomalies qui en résulte est gérée comme la première liste d'anomalies (voir point 6.)

3.4.8 Mise à jour automatique des redevances à partir des perceptions de la ville et des paiements bancaires

A partir des fichiers envoyés par la ville suite à la perception des taxes ou par la banque suite aux paiements, le programme va mettre à jour automatiquement les fiches des redevances concernées. Il fournit une liste d'anomalies pour les paiements n'ayant pu être imputés suite à des informations incorrectes ou manquantes ou pour des doubles paiements.

3.4.9 Mise à jour manuelle des paiements

Les paiements rejetés lors de la mise à jour automatique peuvent être attribués manuellement à des redevances.

3.4.10 Impression du premier rappel

Le programme propose une liste de rappels à émettre pour toutes les redevances impayées x jours après le constat (x = 21 jours selon les règles actuelles, mais cette donnée fait partie des paramètres modifiables dans le système).

Le gestionnaire peut écarter certaines fiches de la liste et ensuite demander l'impression du premier rappel pour toutes les autres.

3.4.11 Impression des IP (Invitation à payer)

Le programme propose une liste de IP à émettre pour toutes les redevances impayées x jours après le constat (x = 32 jours selon les règles actuelles, mais cette donnée fait partie des paramètres modifiables dans le système).

Le gestionnaire peut écarter certaines fiches de la liste et ensuite demander l'impression du IP pour toutes les autres.

Remarque :

Une copie conforme est stockée pour chaque édition réalisée, celle-ci est utile en cas de gestion du constat par huissier.

3.4.12 Statistiques

Le programme permet d'imprimer des statistiques sur les nombres de redevances et montants pour différents critères de sélection : agent, date, ville, rue, type de redevance, tranche horaire.

3.4.13 Copies de sauvegarde et archivage

Programme de backup-restore pour pouvoir reconstituer les données à tout moment en cas de panne système ou de crash disque. Sans ce module, on ne pourra partir que de la dernière sauvegarde des bases de données, réinsérer les constats sauvegardés sur un autre PC et les gestionnaires devront ré-exécuter les traitements effectués depuis la dernière sauvegarde.

3.4.14 Gestion des cartes de riverains

Réalisation et édition des cartes de riverains.

3.4.15 Gestion des non-payés par huissiers

Choix des constats non payés et constitution d'un fichier plat pour les huissiers en vue de récupérer le manque à gagner.

4 EVOLUTION DU PRODUIT

Le choix de la plate-forme de développement Microsoft Dotnet, de la base de données Microsoft MSDE ou SQLSERVEUR 2000 et de la structure de celle-ci permet une adaptation et une évolution quasi infinies du produit.

Ces produits Microsoft sont éprouvés, tout en étant à la pointe de l'évolution de l'informatique de gestion. Ils s'incorporent à merveille avec les produits Office de Microsoft.

L'intégration de nouvelles gestions telles que «dossiers huissiers», «amendes administratives», etc., ne pose aucun problème majeur. Une analyse adéquate et professionnelle est primordiale pour l'obtention d'un résultat des plus efficaces.

De nouvelles télécommande de type PDA sont actuellement compatibles avec le système(DELL, SYMBOL,...). Suivant leurs spécifications, elles peuvent recevoir un scanner code barre incorporé, connexion WIFI, infrarouge,....

5. LE SYSTEME SYSTAT DE SAGS

On peut lire sur le site de la société (<http://www.sags.fr/quisommesnous/innovation.php>) :

Conception d'un système centralisé de paiement du stationnement sur voirie et de Verbalisation Assistée par Ordinateur : Le projet SYSTAT répond à une volonté d'apporter de nouveaux services aux usagers par un nouveau mode de déclaration et de paiement du stationnement utilisant les nouvelles technologies de l'information et des télécommunications (téléphones portables, Internet ...),

Les documents de présentation de ce système, transmis par SAGS, sont reproduits dans les 3 pages suivantes.



Le contrôle

Le contrôle est opéré par les agents de surveillance.

Ils sont dotés de terminaux portables communicants leur permettant :

- De connaître en arrivant sur une zone le taux de respect théorique de l'ensemble,
- D'identifier les véhicules respectant ou en infraction par rapport à la réglementation.
- D'émettre des contraventions.

Un schéma de surveillance du type suivant est mis en place.

1. Avant sa tournée, le surveillant charge sur son portable le contenu de sa tournée (zone, heures de passage, durée)
 - Cette fonction permet de planifier et d'organiser le travail des surveillants.
2. En arrivant sur une zone de surveillance l'agent indique son arrivée sur zone. Le système lui télécharge la liste des véhicules en situation de respect.
 - Il peut également consulter le taux de respect théorique et ainsi adapter sa stratégie de surveillance (surveillance systématique ou ciblée)
3. Face à un véhicule il saisit ou dicte (option de reconnaissance vocale) le numéro d'immatriculation.
 - Si le véhicule est en infraction, le terminal indique à l'agent le type d'infraction, il lui propose la verbalisation. La verbalisation est acquittée par l'agent selon son libre arbitre.
 - Le terminal peut être lié à la base de données des véhicules volés et ainsi permettre une reconnaissance plus aisée de ces véhicules.
4. Selon le type de verbalisation choisie un avis de passage ou un avis de contravention est imprimé et signé par l'agent.
 - Cet avis signale le passage et la verbalisation à l'automobiliste. Cet avis n'est pas obligatoire si la ville choisit une verbalisation entièrement automatique.
5. A la fin de la tournée, le terminal est « vidé » sur poste central.
 - L'agent n'a plus à effectuer la saisie des contraventions dans le fichier national des contraventions.
6. Dans le cas de l'option de verbalisation automatique complète, un avis de contravention est édité pour chaque contravention.
 - Cet avis comporte l'adresse du contrevenant et est adressé directement par courrier à l'usager.

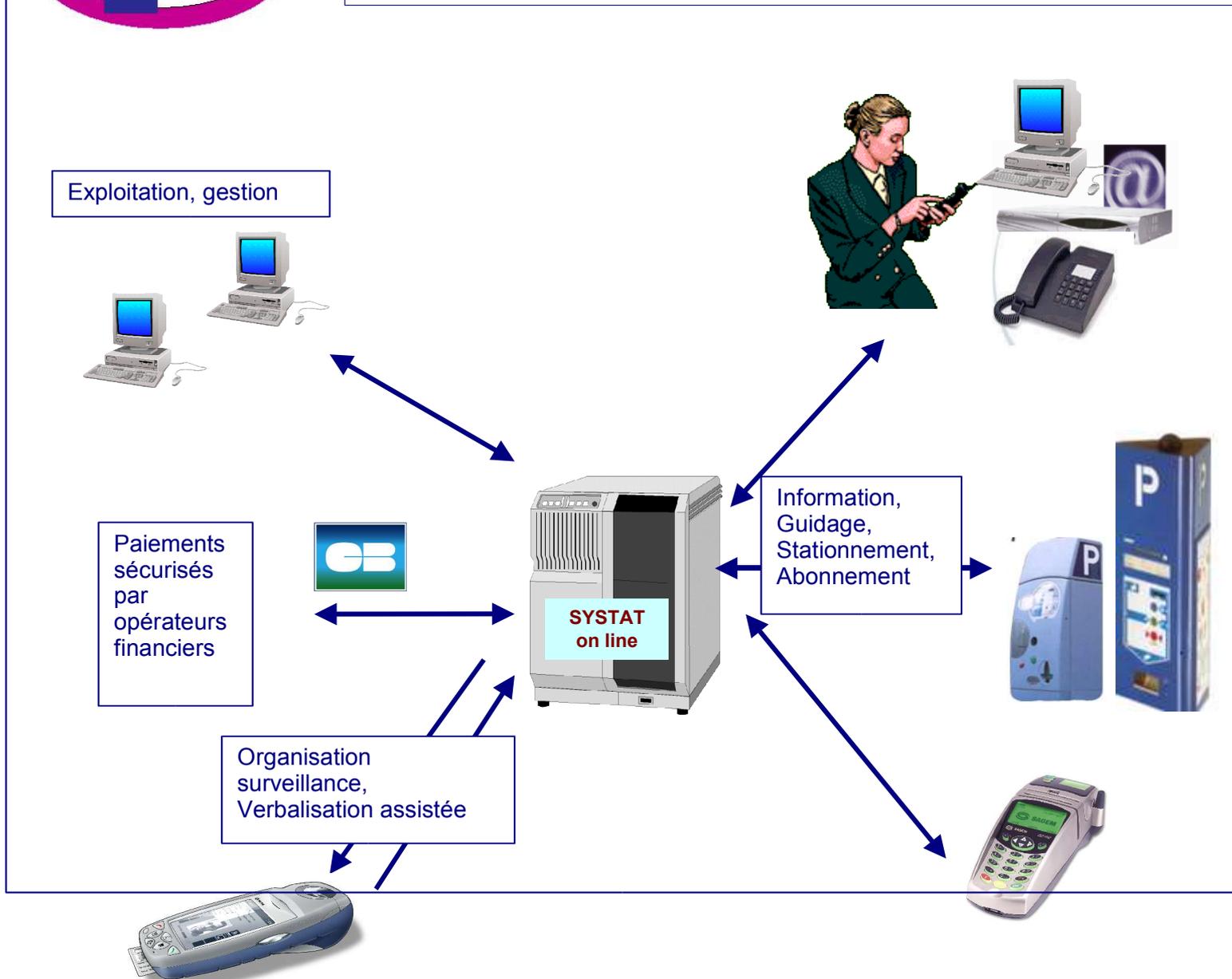
Les avantages de ce mode de surveillance sont les suivants :

- Meilleure préparation des tournées de surveillance,
- Gain de temps sur le terrain (pas de saisie, pas d'écriture),
- Surveillance par tous les temps (pas de problème pour écrire une contravention),
- Système compatible avec la coexistence de deux moyens de déclaration (ticket normal et SYSTAT),
- Gain de temps sur le traitement des contraventions,
- Meilleur suivi du travail des agents de surveillance.

Ces économies de moyens et de temps permettent à la collectivité d'augmenter la durée de ses agents sur le terrain et ainsi assurer un service public amélioré.



SYSTAT : Les nouveaux services du stationnement
L'assistance à la surveillance
L'aide à la verbalisation



SYSTAT est un système innovant comprenant 2 composantes fondamentales pour une gestion de stationnement efficace et bien acceptée des usagers :

- ❑ L'une basée sur le concept que l'utilisateur : « déclare / paie son stationnement quand il arrive, où il veut, avec le moyen qu'il choisit », en lui apportant de nouveaux services et du confort.
- ❑ L'autre optimise la surveillance et la verbalisation, nécessaires au respect de la réglementation et de l'éventuel paiement.

L'introduction de SYSTAT est souple et permet de prendre en compte le contexte propre à la ville : Offre et demande en places, typologie des usagers, politique de stationnement, équipements déjà en place, volonté monétique de la Ville , ...

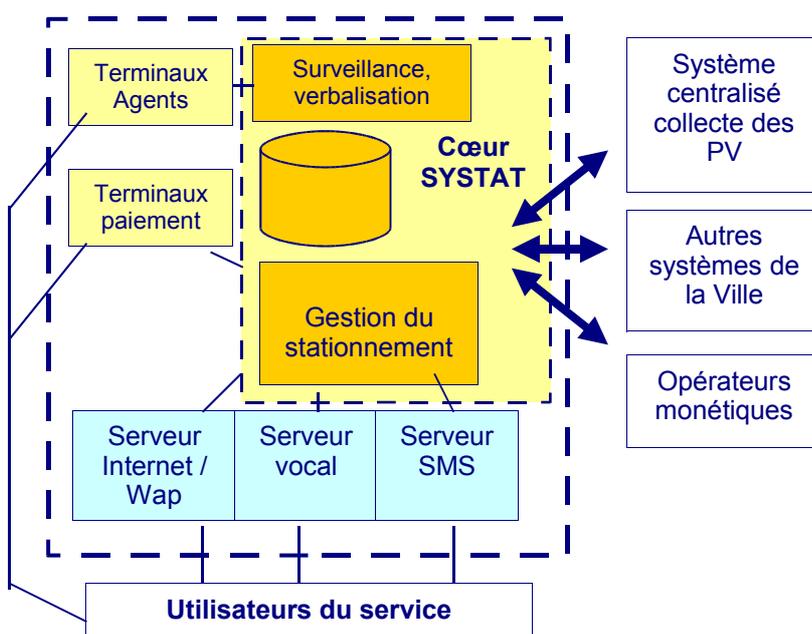
Pourquoi SYSTAT ?

- **En tant qu'usager**, je veux bien déclarer mon stationnement si:
 - J'ai un réel service,
 - Je n'ai pas trop de contraintes,
 - Je n'ai pas l'impression d'une inégalité entre les usagers, que les fraudeurs sont gagnants, que de toute façon l'argent est pour les pilliers, que la Ville néglige l'entretien de ses automates, ...

- **En tant qu'exploitant** :
 - Je veux apporter un réel service aux usagers et valoriser celui-ci,
 - Je veux m'affranchir des contraintes techniques et de maintenance,
 - Je ne veux plus que ma recette soit pillée,
 - Je veux un contrôle efficace.

- **En tant qu'élu** :
 - Je veux définir une politique de stationnement de plus en plus flexible et cohérente avec ma politique de déplacements urbains et mes objectifs de qualité de vie dans ma ville,
 - Je veux que le stationnement payant soit perçu comme un véritable service public et non comme une taxe, ce qui suppose égalité des usagers, continuité d'exploitation et efficacité des moyens de paiement et de contrôle,
 - Je veux maîtriser mon personnel de surveillance, accroître son efficacité et valoriser son travail.

Architecture de SYSTAT :



SYSTAT est un projet, en cours de développement.

Conçues par des professionnels du stationnement, la spécification et la maquette du système permettent le développement complet de SYSTAT en moins d'une année. Après validation sur trois sites pilotes pendant 6 mois, le système sera déployé.

- Pour être une ville partenaire du projet, demander la convention de partenariat ville.
- Pour être partenaire investisseur, contacter SYSTAT, 5 rue de la Barre, 71000 MACON.

6. LE SYSTEME CLIPCARD DE CANNES POUR GRENOBLE

La société ClipCard avait rédigé un projet de proposition du système cannois à l'intention de la Ville de Grenoble, avant d'être rattrapée par des soucis financiers.

Ce projet est présenté dans les pages suivantes.

Il est suivi par la reproduction d'un diaporama de présentation du système.

Rappel : Bien que la société ClipCard ait depuis déposé le bilan, la pertinence du concept a été confirmée par une mise en œuvre techniquement correcte et une acceptation par le public. Cela reste donc une référence intéressante.

NDLR : Les circonstances n'ont pas permis de présenter officiellement cette offre qui en est resté au stade de projet. Son contenu n'en demeure pas moins intéressant sur le plan documentaire.

ClipCard®

Projet de Proposition

Mise en oeuvre de la contravention électronique à Grenoble

Réf : CC_GENERAL_SD_Proposition_Grenoble_FR_V1_0

APPROBATION DU PRESENT DOCUMENT			
NOM	FONCTION	DATE	VISA
Le Page François-Pierre	Directeur Marketing & Ventes Europe	28/05/04	
Huon Pierre	Directeur Général		



SOMMAIRE

INTRODUCTION :	47
LE SYSTEME CLIPCARD®	48
1 : Schéma général de fonctionnement du système :.....	49
2 : Description générale :	49
LES DIFFERENTES COMPOSANTES DU SYSTEME	50
PHASES DU PROJET :	52
POINTS A PRECISER LORS D'UN ACCORD FUTURE ENTRE CLIPCARD® ET LA VILLE DE GRENOBLE :	52
CONDITIONS FINANCIERES :	53
PLUSIEURS OPTIONS SONT POSSIBLES :	53
1°) OFFRE 1 :	53
3°) OFFRE 2 :	53
CALENDRIER DES OPERATIONS :	54

Introduction :

Dans la mouvance des grandes mutations gouvernementales vers les Administrations électroniques, le eGouvernement, le eCitoyen, ...etc. et pour faire face à une demande croissante de la part des municipalités, la société ClipCard® a développé durant ces deux dernières années un nouveau système de gestion des contraventions utilisant comme support une carte à puce en lieu et place du document CERFA Numéro 11318*01 .

En fin de phase d'expérimentation la société franchit une nouvelle étape pour déployer son concept au niveau national puis international dès le début de l'année 2005.

En effet, ClipCard® a conduit en partenariat avec la Ville de Cannes, tenue sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur, du Ministère des Finances et du Budget et du Ministère de la Justice, la Police Municipale, et les Buralistes cannois, une expérimentation sur la ville de Cannes où la municipalité a donné son accord par arrêté municipal du 07 mai 2002 d'une part et par la signature du contrat de partenariat avec la Commission Européenne, Action Line : IST-2001-1.3.2, ClipCard® European Traffic Violation Ticket, contract number IST-2001-32148 d'autre part.

De même une expérimentation semblable a été menée à Vintimille en Italie, au sein du même projet européen IST-2001-1.3.2. Elle a démarré le 20 octobre 2003 pour une durée de 6 mois. Sa dimension européenne, nous aura permis de vérifier la pertinence de la proposition au delà de nos frontières nationales et l'adaptabilité de nos systèmes informatiques à des environnements divers et variés.

La Ville de Cannes par délibération en Conseil Municipal le 26 avril 2004 a donné son accord pour l'acquisition du système ClipCard® et pour sa généralisation à l'ensemble de la ville.



ClipCard® a été sélectionné par la Commission Européenne dans le cadre du 5^{ème} PCRD (Programme Cadre de Recherche et de Développement) de l'IST (Information Society Technology)



ClipCard® a obtenu le label PROGSI par le Ministère de l'Economie, des Finances et de L'Industrie.



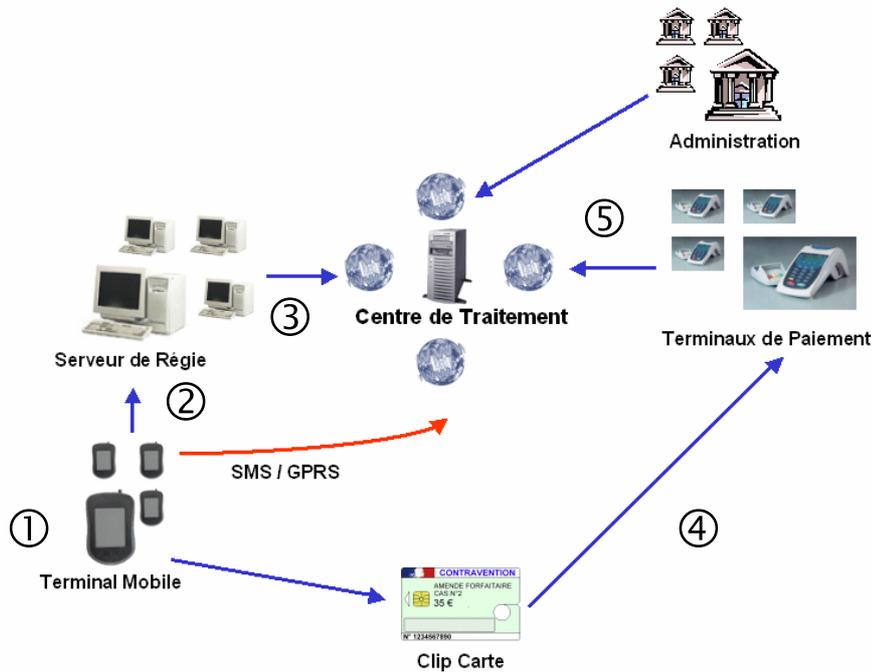
ClipCard® est labellisée FCPI de l'ANVAR pour son innovation technologique.

Le système ClipCard®

Dans un souci permanent de faciliter le travail des policiers municipaux et de les affranchir des tâches administratives n'ayant que très peu de valeur ajoutée, le système mis au point par les ingénieurs de ClipCard® conseillés par un certain nombre d'organisations soutenant le projet (le Syndicat National des Policiers en Tenue : SNPT , le Syndicat de la Police Nationale : UNSA POLICE, le Syndicat « Différence » de la Police Nationale et des Personnels Affiliés, le Personnel de la Caserne Auvare de Nice, les Agents et Personnels de la Police Municipale de Cannes, le Syndicat des Commissaires de Police) a pour ambition de proposer aux agents verbalisateurs une solution dont les avantages se retrouveront à tous les niveaux du processus d'élaboration et de traitement des contraventions :

- ☞ Les agents verbalisateurs gagnent du temps dans leur fonction (la gestion des contraventions est automatisée).
- ☞ Ils disposent d'un outil (Terminal Mobile) d'une grande simplicité et de facilité d'utilisation.
- ☞ Leur tâche est ennoblie par l'équipement d'un matériel de haute technologie.
- ☞ Les agents verbalisateurs disposent de toutes les statistiques nécessaires à l'étude de leur tâche.
- ☞ Les agents verbalisateurs disposent de plus de temps pour assurer leur fonction initiale : la sécurité des citoyens.
- ☞ La gestion automatisée des contraventions leur permet de retrouver plus facilement les données (plus d'oubli possible).
- ☞ ClipCard® apporte un confort supplémentaire dans l'organisation du travail par la gestion automatisée des rondes via le Serveur de Régie (simplicité d'organisation des tournées et de la gestion des lots de cartes).
- ☞ Les agents n'auront plus de tâche administrative concernant les contraventions et la finalisation de leur tournée de la journée, habituellement effectuées après leur tournée le soir.

1 : Schéma général de fonctionnement du système :



2 : Description générale :

Les Terminals Mobiles (1) utilisés par les agents verbalisateurs enregistrent des contraventions sur des supports de cartes à puce « ClipCard® » (2) et envoient lors de chaque contravention un SMS vers le Centre de Traitement. (SMS Optionnel)

La carte à puce ClipCard®, qui contient toutes les données du CERFA, est clipsée sur le bras d'essuie-glace du véhicule du contrevenant.

La carte à puce ClipCard® est lue chez un buraliste (4), le procès verbal ClipCard® (avis de contravention) est alors imprimé.

Le contrevenant peut payer en espèce et par timbre amende, par chèque (établi à l'ordre du Trésor Public) ou par carte bancaire (crédit direct sur la Trésorerie Générale). Une fois son paiement effectué, le buraliste lui remet un certificat de paiement ClipCard®, un certificat de paiement par carte bancaire (si paiement par carte bancaire) et la carte à puce ClipCard® qui font également office de reçu.

Les Terminals Mobiles transfèrent les données des Procès Verbaux émis au Serveur de Régie situé au poste de Police Municipale et géré par le chef de la Police Municipale. Ces Procès Verbaux émis sont centralisés chaque nuit sur le Centre de Traitement.

De même, les Procès Verbaux payés sont centralisés depuis le Terminal de Consultations et de Paiements chaque nuit sur le Centre de Traitement ⑤.

Le Centre de Traitement met à jour le statut (émis, payable, payé) des Procès Verbaux. Les administrations se connectent via Internet sur le Centre de Traitement afin de recevoir l'état des Procès Verbaux (émis, payés, hors délai).

Les différentes composantes du système

Le fonctionnement du système ClipCard® est basé sur :

1°) L'Activité contraventionnelle :

Les agents du stationnement payant de la ville de Grenoble sont équipés d'un Terminal Mobile communicant, spécifique, missionnés pour établir des contraventions sur carte à puce.

La carte à puce est ensuite fixée (« clipsée ») sur l'essuie-glace de la voiture du contrevenant. Le traitement, par nature, n'est pas limité au cas N°1 à Onze (11) euros. Les cas seront envisagés et déployés au fur et à mesure de l'obtention des autorisations nécessaires auprès des Ministères concernés.

Dès que la contravention est transférée du Terminal Mobile vers le serveur de régie, elle est alors télétransmise sur un serveur de données sécurisées (Thalès) localisé à Elancourt (Yvelines) à J + 1.

2°) Le paiement des contraventions :

En accord avec la Trésorerie Générale (à définir avec la Trésorerie Générale), seuls les paiements par Carte Bancaire sont enregistrés sur les terminaux de consultation et de paiement ClipCard® chez les buralistes, les timbres amende vendus par chèque ou espèces sont postés avec la contravention ClipCard® vers la régie d'état qui enregistre ces paiements sur le système ClipCard®.

La Régie d'Etat enregistre également des paiements par chèque et espèces.

Les moyens de paiements autorisés durant l'expérimentation de Cannes sont en pleine évolution et il sera opportun de bien les préciser durant les phases préliminaires de la mise en place du projet.

3°) L'Implication au niveau de la Police Municipale :

Le Service du stationnement payant de la ville de Grenoble est équipé d'un ordinateur PC (Serveur de Régie). Ce serveur a entre autre mission de récolter l'ensemble des contraventions émises dans la journée puis de les transférer de façon sécurisée vers le centre de traitement.

Les contraventions sont envoyées à la régie d'état (**dépendante de la Police Municipale à Grenoble ?**) et aux OMP sous un format informatique adapté pour le traitement des majorations et des indulgences.

4°) Matériels :

La société ClipCard® fournira, sous une forme ou sous une autre, aux services de verbalisation de la ville de Grenoble les matériels en quantité nécessaire et suivant les standards en vigueur, pour assurer le bon déroulement de l'exploitation du système :

- a) Les Terminaux Mobiles,
- b) Les Terminaux de Consultations et de Paiements (TCP) pour équiper les buralistes de la ville, la Régie d'Etat ou la Police Municipale de Grenoble*
- c) Le PC de régies au Service du stationnement payant avec le matériel associé pour la gestion des Terminaux Mobiles,*
- d) L'ensemble des logiciels associés.
- e) Les cartes à puce contravention ClipCard®

(* Les quantités seront confirmées lors de la phase d'audit, en accord avec la ville de Grenoble.)

La volumétrie sera confirmée dans le cahier des charges rédigé par la ville de Grenoble dans le cadre de l'expérimentation du système que souhaite faire la ville :

- Nombre de Procès Verbaux : 60 000 par an
- Nombre de Terminaux Mobiles : 6 (+ 1 spare ?)
- Nombre d'agents verbalisateurs : 3 équipes de 2 agents
- Un Serveur de Régie (à fournir ou réutiliser un PC existant)
- 1 carte à puce « Agents verbalisateurs » pour chaque agent (pour authentification avant utilisation du Terminal Mobile)
- Nombre de cartes à puce contraventions Clipcard® : 60 000
- Nombre d'agents formés : 8

Phases du projet :

Phase 1 : Audit de l'existant

La phase 1 permet un audit complet des processus d'édition et de gestion des contraventions par les forces de Police Municipale de la ville de Grenoble. Elle s'étale sur une période de 2 (deux) à « (trois) jours environ (à préciser) sur site. Deux consultants sont affectés à cette tâche qui consiste à connaître et détailler l'existant que ce soit aussi bien d'un point de vue technique qu'administratif, le but étant d'identifier l'ensemble des besoins et servir de document de base à l'élaboration du cahier des charges.

Phase 2 : Adaptation de notre offre suite à l'Audit

Objectif : Reproduire à l'identique la solution implémentée et prouvée sur Cannes avec la possibilité d'une adaptation limitée à Grenoble.

Phase 3 : Implémentation

Cette phase démarre dès la signature de l'accord.
Elle correspond à une implémentation « limitée » du système ClipCard® sur un périmètre pré-défini de la ville de Grenoble. Le système permet de tester le fonctionnement et d'ajuster au mieux l'ensemble des modules installés.

Points à préciser lors d'un accord futur entre ClipCard® et la ville de Grenoble :

- Responsabilités et obligations des parties
- Communication
- Durée de l'accord
- Date de démarrage du projet

Conditions financières :

Deux options sont proposées :

1°) Offre 1, comprenant 3 volets :

- A) Licence* ClipCard® (Redevance annuelle)
- B) Vente de Matériels ClipCard®
- C) Marché de prestations de service (mise en service + cartes à puce contraventions + maintenance + support technique + hot line)

2°) Offre 2 :

Marché de prestations de service ClipCard® (Licence* ClipCard® + mise en service + matériels + cartes à puce contraventions + maintenance + support technique + hot line)

* La licence ClipCard® est payable tous les ans car elle est brevetée.

Conditions financières		
Offre 1	Total TTC	€105 945
	Licence* ClipCard® (Redevance annuelle)	€6 458
	Vente de Matériels ClipCard®	€15 742
	Marché de prestations de services (mise en service + cartes à puce contraventions + maintenance + support technique + hot line)	€76 568
Offre 2	Total TTC	
	Marché de prestations de services ClipCard® (Licence* ClipCard® + mise en service + matériels + cartes à puce contraventions + maintenance + support technique + hot line)	€115 821

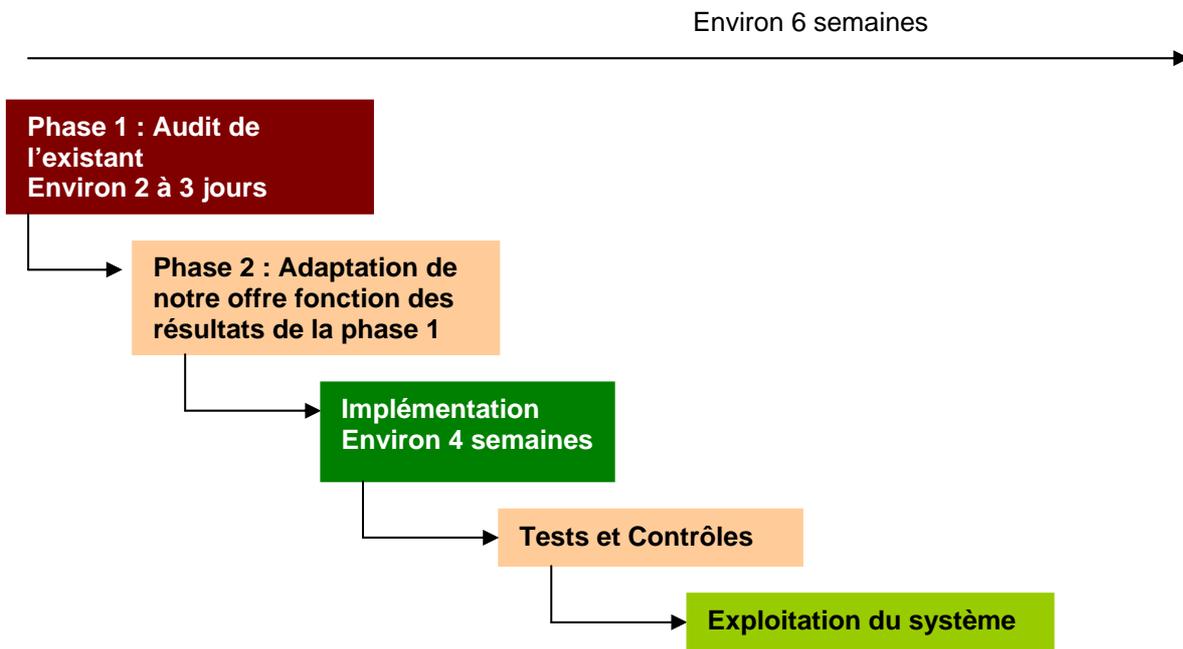
Frais de Mise en Service incluent :

- Topologie du secteur expérimental
- Formation Buralistes
- Formation Contractuels + Responsable
- Installation matériel (TPC + LPC)

Option :

- SMS Abonnements 59
- SMS messages 4 560

Calendrier des Opérations :



*******FIN DU DOCUMENT*******

ClipCard®

Systeme de Traitement des Contraventions par cartes à puce

ClipCard® - Copyrights 2004

La solution ClipCard®



Une solution innovante

☞ Un support électronique **fiable** et **résistant** :

- la **carte a puce** remplace le support papier
- elle contient toutes les données du Cerfa papier
- elle résiste aux conditions atmosphériques difficiles
- Toutes les données sont saisies sur un **terminal Portable multifonctions** simple et résistant
- La carte a puce permet **l'automatisation** de toutes les opérations :
 - La saisie des contraventions
 - Le traitement des paiements et des impayés
 - Le transfert des paiements sur les comptes de l'état ou des communes

Une solution innovante

Aujourd'hui verbaliser est **Cher, Lourd** et **Contraignant** :

☞ Pour **les administrations** :

- Difficultés liées au support papier
- Gestion des timbres amendes lourde et coûteuse

☞ Pour **les automobilistes** :

- Paiements longs et fastidieux
- Détériorations et pertes des procès verbaux
- Risques de majorations élevées

Une solution innovante

☞ Pour les personnels verbalisateurs :

- Taches administratives fastidieuses coûteuses et contraignantes
- A la place de missions de sécurité et de proximité au service des citoyens

☞ Pour les communes

- Frais de gestion élevés
- Contraintes administratives lourdes

UNE EQUIVALENCE TOTALE



DATE : 01/02/03
 HEURE : 10:43
 N°PV : 00000107
 IMMATRICULATION : 509ART08
 PAYS : FRANCE
 MARQUE : RENAULT
 MODELE : CLIO

CAS N°1
 MONTANT : 11 EUR
 A PAYER AVANT LE : 18/03/03

LIEU :
 Bd Croisette (Au droit de)
 HOTEL MARTINEZ
 06400 Cannes

N° AGENT : 000007
 INFRACTION :
 Stationnement irrégulier
 en zone de stationnement
 payant ; absence de
 ticket horodateur
 valable
 ART. R. 417-B
 C.ROUTE. ART.L. 2213-2 2
 , ART.L. 2213-6 C. G. C. I
 Prevu par A.M. et
 Reprise par R 610-5 du
 C.P.

EN CAS DE CONTESTATION,
 ECRIRE AU:
 Commissariat Central de
 Cannes 1, Av. de Cannes
 - BP 258 06402 Cannes
 CEDEX
 ET JOINDRE CE REÇU

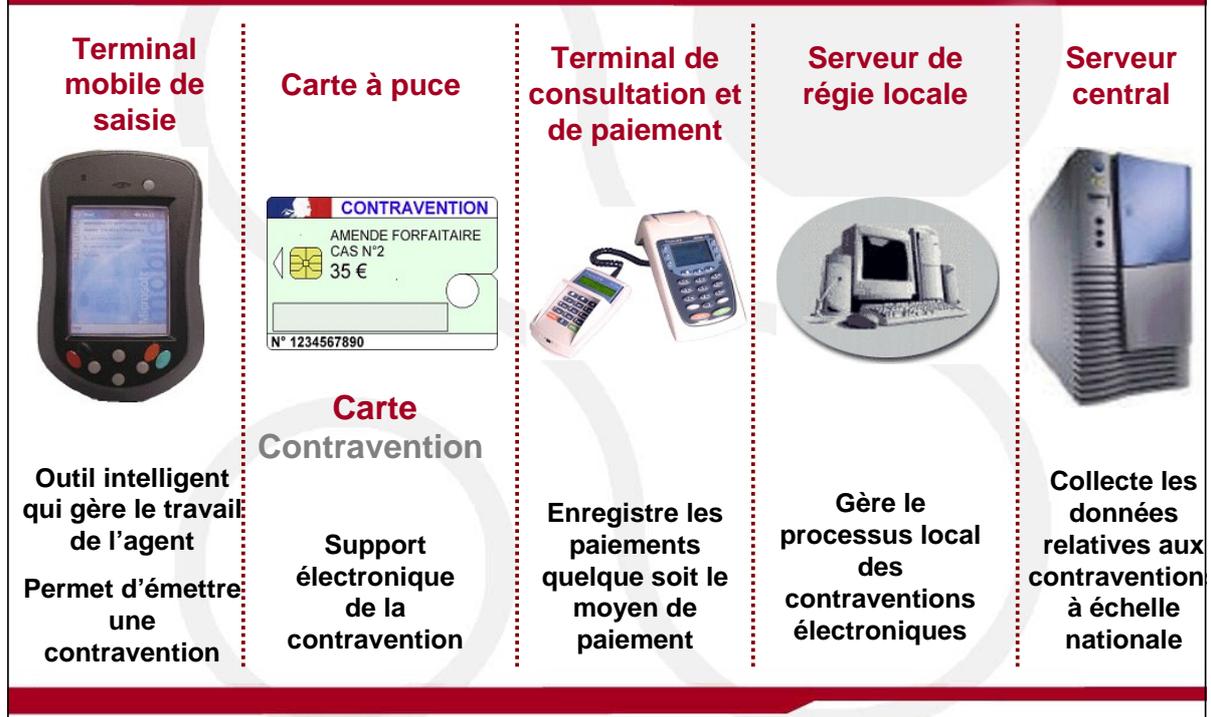
CAS N° 1 11 € 32 €
 CAS N° 2 35 € 75 €
 CAS N° 3 60 € 130 €
 CAS N° 4 120 € 275 €

PAIEMENT PAR CHECK
 OU
 PAIEMENT PAR IMPRESSION :
 SANS COUPON PERSONNE
 A LA "TRUCHE A DROITES"
 DU TIRAGE-ABRIS
 OU SUR TOUTE ANNEE DESAI TAMBE 2004

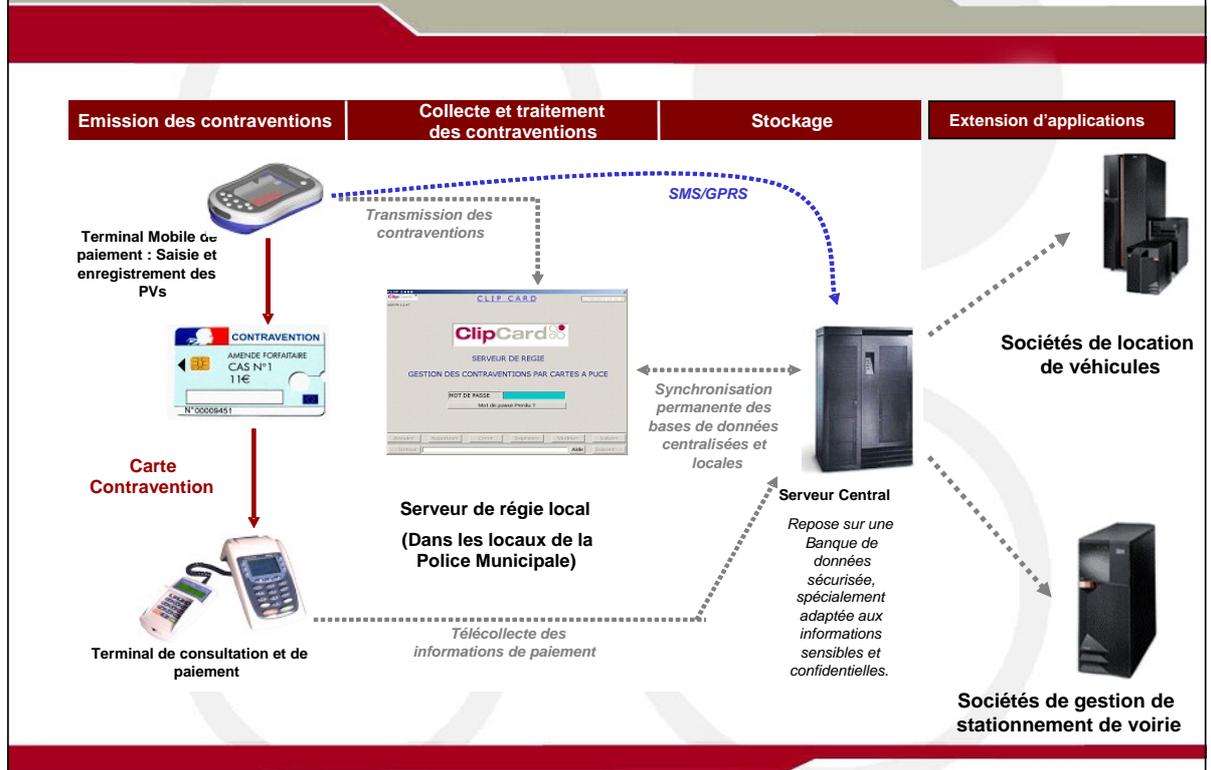
DESTINATAIRE

cerfa
 N° 1109492

5 Modules Technologiques



SCHEMA GENERAL DE LA TELECOLLECTE ET DU TRAITEMENT DES AMENDES





CANNES : BILAN

☞ Quelques chiffres :

- 5 000 contraventions par mois (sur un total de 20 000)
- 0,99 % de réclamations (< méthode « traditionnelle »)
- Chèques : 29%, CB : 28 %, T.A : 28 %, Espèces : 15 %
- 22 Buralistes, 1 Régie d'Etat
- 4/5 agents qui tournent avec le système, 15 formés.

☞ Forte motivation des agents de la police municipale :

- ☞ De réels partenaires du projet
- ☞ Satisfaits par l'image moderne véhiculée par la **Carte** Contravention
- ☞ Leur travail est facilité et revalorisé

CANNES : BILAN

⌘ Les Usagers :

- ⌘ Bonne acceptation de la **Carte** Contravention assimilée à un PV traditionnel
- ⌘ Paiements réguliers
- ⌘ Apprécient la recherche efficace des contraventions perdues afin d'éviter toute majoration.

• Les améliorations et ajustements apportées durant le pilote :

- Serveur de régie d'état : Statistiques, plannings, gestion des lots
- Paiements multiples avec le centre des paiements bancaires
- Ergonomie du terminal mobile
- Interfaçage avec les OMP's : En cours de finalisation

CANNES : BILAN

⌘ « Révolution » dans la saisie des PVs

- ⌘ Volonté exprimée de ne pas revenir aux PVs papier
- ⌘ Simplifie et valorise le travail au quotidien
- ⌘ Très faible taux d'annulation suite à des erreurs de saisie

⌘ Simplification administratives démontrées

- ⌘ Gain de temps Vs saisie manuelle des triptyques
- ⌘ Elaboration de statistiques en temps réel
- ⌘ Suppression de l'archivage fastidieux des triptyques

• Forte adhérence des usagers au système

- Ne pas remettre en cause la communication qui a permis de crédibiliser la Carte Contravention
- Ne pas heurter l'utilisateur à l'occasion d'un retour au PV traditionnel



Vintimille : BILAN

- ⌘ **Globalement positif mettant en évidence les avantages relevés par la ville de CANNES.**
- ⌘ **Adaptation aux contraventions italiennes et à la topologie de la ville**
- ⌘ **Spécificités du projet pilote Italien :**
 - ⌘ **Interfaçage avec un système « back-office » commercial**
 - ⌘ **3 montants de contravention gérés : 11,95€, 33,60€, 68,25€**
 - ⌘ **L'ensemble de la ville est couverte par le système**
 - ⌘ **Interface permanente avec le fichier des cartes grises et véhicules volés (en cours de développement)**
 - ⌘ **Demandeur pour un partage des fichiers carte grises des différents pays de la communauté Européenne.**

NOTRE OFFRE

Une prestation complète qui comprend :

- ☞ La fourniture des **terminaux mobiles** (de type PDA)
- ☞ La fourniture des Cartes à puces (à mémoire).
- ☞ Le Déploiement et la Formation (assurés par nos équipes)
- ☞ Toutes les opérations de traitement informatiques sont **gérées et supervisées** par **ClipCard®** et ses partenaires.

Contacts:



Les Collines de Sophia – E4
1900, Route des Dolines - Sophia Antipolis
06560 Valbonne - France

marketing@clipcard.fr

www.clipcard.fr



7. PRODUITS DE LA SOCIETE RADIX

La société Radix ne semble pas être installée en France. Cependant, il a paru intéressant de montrer à travers cet exemple d'outre-Atlantique à quel point les solutions de contrôle du stationnement assisté par ordinateur se développent dans tous les pays.

Les pages suivantes traitent successivement de :

- Porto Rico (Antilles)
- Budapest (Hongrie)
- Macclesfield (Comté de Cheshire, au nord-ouest de l'Angleterre)



www.radix-intl.com

CONTACT DETAILS

U.S.A.:
Radix Corporation
4855 Wiley Post Way
Salt Lake City,
Utah 84116
United States of America
Tel: +1 (801) 537-1717
Toll Free: 800-367-9256
Fax: +1 (801) 328-3401
Email: sales@radix-intl.com

INTERNATIONAL:
Radix Micro Devices plc
3 Clarendon Drive
Wymbush
Milton Keynes
MK8 8DA
United Kingdom
Tel: +44 (0) 1908 568 192
Fax: +44 (0) 1908 561 401
Email: sales@radix-md.co.uk



CASE STUDIES

PRPD Teams with Radix to Ticket Parking Violations

The Puerto Rico Police Department purchased 250 portable printers from Radix, to assist officers issue tickets to parking offenders. The [FP40D+](#) printers will be mounted in 250 Crown Victoria patrol cars using a bracket designed and installed by Radix.



According to Elmer Colon, MIS Manager for PRPD, Radix was selected based on the service they have provided in the past and the excellent relationship Radix have nourished and maintained with PRPD over the last nine years.

During this time, PRPD has used the FP40D+ printer for [ticketing applications](#) and has been pleased with the durability of the unit. The [FP40D+](#) is easy to maintain and very rugged, with direct thermal printing technology which is inexpensive and reliable. The four inch ticket produced by the FP40D+ printer is the standard ticket size used by PRPD.

The portable printers will be attached to laptop computers and will be connected online to the PRPD mainframe. This will enable officers to search for warrants, look for scofflaws, and issue tickets on the spot. It is expected that PRPD will expand this project to the whole island of Puerto Rico in the future

“I am very happy that PRPD chose Radix so quickly due to our product quality and reliability, and the excellent relationship we have provided over the years,” commented Gilberto Fraguada, Radix Account Executive, Latin America. “I look forward to maintaining the same quality relationship for many years to come.”

Radix will install the FP40D+ printers in all 250 Crown Victoria vehicles and will train all PRPD personnel.



CASE STUDIES



Enforcing Parking in Budapest

Budapest, Hungary, [parking enforcement officers](#) are benefiting from the Radix ultra-rugged handheld computer and integrated 3” thermal printer. Already a Radix customer with 46 integrated handheld and printing units, our Hungarian customer has recently ordered a further 40 complete units.

Parking in the capital of Hungary is policed with the [Radix ultra-rugged handheld computer](#) and the integrated 3” thermal printer.

Tickets are printed for parking violators on-the spot. This system is used in paid car parks and is a prime example of the benefits that can be achieved by using a complete one handed solution for parking enforcement.

With many years of experience and a superb selection of specialised international partners in the parking enforcement realm, Radix is able to provide complete parking solutions. Many aspects of parking enforcement benefit from the use of mobile computer technology, including; parking offences, issuance and tracking, permit issuance and control, habitual offender file, stolen vehicle information and boot and tow tracking.

Field personnel increasingly require greater access to complex information in order to fulfil their role. Radix products are the means to automate these field processes, enabling improvements in efficiency, field force effectiveness and corporate image.

Radix works with a global network of specialist system integrators who are able to provide mobile computing solutions tailored to the needs of the customers.

Radix is a total mobile computing solution provider for demanding environments. With proven technical expertise in the design and manufacture of sophisticated yet durable and reliable mobile computers. Radix products are the ideal complement in the field.

LATEST NEWS

April 2005



Macclesfield Borough Council use Radix handheld computers to improve and streamline their on-street enforcement system

This investment in Radix technology has empowered the MBC Parking Attendants, creating greater capacity to provide better public services and quality car parking management for the local community. In Macclesfield, on-street parking enforcement is not measured by the number of tickets issued, but by the contribution made by Technical Services to supporting the vitality and viability of the Borough.

Carolyn Noonan, Line Manager in the Car Parking Section of the Borough's Technical Services Department described how the introduction of handheld computer based parking enforcement had made a significant contribution to the way the Council is able to serve the public:

"Before we implemented the **Radix handhelds**, all 'Excess Charge Notices' arrived from the Parking Attendants' office in paper form and we had to enter all the details into the Compex parking management system manually. The workload was immense, and we were not able to dedicate as much time as we wanted to other aspects of our service." The on-street enforcement system at Macclesfield was provided by Radix strategic partner, Compex Development and Marketing Ltd of Northampton. Carolyn continues:

"We approached Compex and were delighted when they explained that a handheld computing solution could be introduced without compromising Macclesfield's existing system in any way. We described the environment in which our Parking Attendants operate and they recommended an ultra rugged handheld computer from Radix."

Not only did the new system reduce the workload and allow Carolyn's team to focus on service delivery in other areas, it also saved a considerable amount of time in error checking and correction. Carolyn explained:

"Whilst entering Excess Charge Notice data into the computer, we might get a zero confused with the letter 'O' for example. In cases where we subsequently needed to check vehicle details with the DVLA, there would be a discrepancy which would require further investigation. These cases meant that valuable time was being wasted in the department, and we were not able to do everything that we wanted to do to improve services in other areas such as car park maintenance and permit management."

One of the most critical aspects of the system was the 'usability' of the new handheld computers and printers. One of Carolyn's Senior Parking Officers recalled how the Parking Attendants were cautious in their approach to the new technology:

how easy to use these handhelds were going to be. Also, we wondered how they were going to survive on the street in all the climatic conditions we face, but the Attendants have taken the equipment on board and the system works well for us.”

The Compex solution has been deployed to Parking Attendants in Wilmslow and Alderley Edge as well as Macclesfield. The Senior Parking Officer continued:

“The great thing about using this technology is that you know where you are with things; the system helps us to be more efficient and fewer mistakes are made as the Parking Attendants are guided through the process by the Compex software on the handhelds. Also (and most importantly), the computers work every time we pick them up. They’ve been dropped and knocked about and we’re outdoors with them in all kinds of weather but they just carry on working!”

Macclesfield Borough Council have deployed Radix Ultra Rugged Handheld Computers with integrated printers, providing a one-piece solution. This configuration ‘enlarges’ the computer but eliminates the necessity to carry a separate printer which means that the Parking Attendant carries less overall weight. Also, the printer requires no battery charging as it is ‘fuelled’ by the handheld computer’s powerful lithium ion cell.

About Radix

Radix Micro Devices is an established world leader in the mission critical mobile computing market. The company manufactures rugged, feature rich and easy to use handheld computers and printers for the Parking Enforcement sector. As well as unquestionable durability, and designed to ensure minimum total cost of ownership, Radix handheld computers are unique in that they support a wide range of integrated peripheral options with enabling technologies that contribute to modern day parking management solutions. These may include printers, bar code and RF tag scanners, digital cameras, wireless data modems for example, GSM, GPRS, and 802.11b WLAN, Bluetooth®, card swipe payment systems, GPS and other tracking technologies.

Radix is able to provide excellent business unit support to UK customers from its manufacturing base in Milton Keynes. The company’s principal activity has been the manufacture and support of handheld computers, mobile printers and associated peripherals for more than 30 years and many local authorities and private organisations around the world use Radix handheld computers and printers to manage on-street parking enforcement.

The changing conditions of the Parking market, including the transition towards decriminalisation, demand a high standard of performance. With the introduction of new products, techniques and technology, Radix is driving the Parking industry with product innovation and reliability.

8. LA RECONNAISSANCE AUTOMATIQUE DES NUMEROS D'IMMATRICULATION (HI-TECH SOLUTIONS !)

De simples ordinateurs de poche sont maintenant capables de lire une plaque d'immatriculation, facilitant et sécurisant ainsi la saisie de l'identifiant du véhicule.

La société Hi-Tech Solutions ! présente sur son site internet un appareil de ce type.

L'ordinateur de poche dispose d'un appareil photo intégré avec flash et contient les logiciels de reconnaissance « SeeCar WinCE ("HTS inside") ». L'agent pointe simplement l'appareil vers la plaque et appuie sur un bouton. L'appareil scanne la plaque, extrait le numéro d'immatriculation et le transfère au logiciel de traitement.

L'appareil peut également être muni d'un système GPS permettant une géolocalisation automatique.



Hi-Tech Solutions
12 Dafna St
Migdal Haemek
Israel 23101
Tel +972-46-440-440
info@htsol.com
<http://www.htsol.com/>

9. IMPRIMANTES SPECIALES AGENT DE CIRCULATION

La société ZEBRA a fournit le matériel
utilisé à Madrid pour établir les
« denuncia » :

Pierre Demoures
Business Development Manager
Zebra Technologies Europe Limited
50 rue Marcel Dassault
92100 - Boulogne Billancourt
tel : +33 1 55 20 93 96
fax : +33 1 55 20 93 99
mobile : +33 6 09 78 64 14

 madrid	
Servicio de Estacionamiento Regulado BOLETIN DE DENUNCIA	
900010009	
ZONA	
03	
FECHA: 02/07/04 09:15	
LUGAR DE LA INFRACCION	
BIOMBO 5	
VEHICULO	
MATRICULA	1111 EEE
ALFA ROMEO	166
HECHO DENUNCIADO	
ESTACIONAR CON DISTINTIVO EN LUGAR HABILITADO PARA EL ESTACIONAMIENTO CON LIMITACION HORARIA REBASANDO EL TIEMPO MAXIMO	
PRECEPTO INFRINGIDO	
ART. 62 ORD. CIRC.	
Importe: 30.00 €	
Denuncia anulable hasta las 14:45 en cualquier expendedor con (3 €)	
CONTROLADOR N° 5009	
	
Ver reverso	

Les 4 pages suivantes présentent 2 gammes d'imprimantes ciblant directement les agents de la circulation.



Des imprimantes portables pour les agents de la circulation



Série Zebra® Cameo®

Des imprimantes portables robustes pour répondre aux différents besoins des agents de la circulation.

Et si vous éditiez vos contraventions avec une imprimante portable? Avec un poids inférieur à 0,65 kg, les imprimantes Cameo sont suffisamment légères, discrètes et robustes pour être utilisées par les agents de circulation dans la rue.

Les imprimantes Cameo offrent des lecteurs de cartes magnétiques (MCR) et de cartes à puce.

Ces fonctionnalités permettent :

- un paiement sur place des amendes par carte de crédit
- l'utilisation de « signatures électroniques » par les agents verbalisant un contrevenant, en insérant leur carte d'identification dans l'imprimante

• Connexion sans fil

La communication Bluetooth® entre le terminal portable et l'imprimante offre un système sans fil très convivial pour l'utilisateur. Faible consommation d'énergie, connectivité à faible portée.

• Gestion électronique des contraventions

Optez pour des systèmes électroniques de gestion des contraventions et des imprimantes Cameo pour remplacer les contraventions manuelles et dites adieu aux coûts supplémentaires, aux retards et aux erreurs liés à la saisie manuelle des informations.



Notre nom est synonyme de fiabilité™



Des imprimantes Zebra pour la gestion électronique des contraventions

Imprimantes Cameo

Série Zebra® Cameo®



► Découvrez la série Cameo !

Une connectivité d'avant-garde

- Toutes les imprimantes Cameo prennent en charge un large éventail d'options de communication, notamment des communications série ou sans fil via Bluetooth® ou IrDA®

► Légèreté et résistance

- Ces imprimantes pèsent moins de 0,5 kg (Cameo 2)
- L'autonomie de la batterie, haute performance, est supérieure à huit heures

► Robustesse

- Boîtier en plastique Texin® à haute résistance contre les chocs
- Résiste aux chutes jusqu'à 1,8 mètres de hauteur

► Flexibilité sur le lieu de la transaction

- Les options de lecteurs de cartes magnétiques et de cartes à puce élargissent les possibilités en permettant le paiement des contraventions sur place

Pour plus d'informations

Contactez votre représentant Zebra pour des caractéristiques techniques plus détaillées. Pour en savoir plus sur nos imprimantes mobiles innovantes, visitez notre site sous www.zebra.com.

Des imprimantes portables pour les agents de la circulation



Cameo 2

La Cameo 2 est très pratique pour les contraventions dont le format est inférieur à 50 mm. Le lecteur de cartes magnétiques permet aux agents d'encaisser immédiatement le montant de la contravention grâce au paiement par carte de crédit.

ZONE D'IMPRESSION MAXIMUM

Largeur : 48,3 mm
Longueur : 280 mm

CARACTERISTIQUES PHYSIQUES

Largeur : 94 mm
Profondeur : 66 mm
Hauteur : 167,6 mm
Poids (avec la batterie) : 0,45 kg

ENVIRONNEMENT

Température de fonctionnement : -15°C à 50°C

BATTERIE

Impression/autonomie moyenne : 76,2 m*
* Basée sur une densité d'impression de 20 à 25 %

OPTIONS

Lecteur de cartes magnétiques
Lecteur de cartes à puce/magnétiques

RESOLUTION

8 points/mm (203 dpi)

VITESSE D'IMPRESSION MAXIMUM

76,2 mm par seconde

MEMOIRE

SRAM de 256 K, mémoire flash de 1 Mo

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES SUPPORTS

Largeur des supports (reçus) : 25,4 mm à 53,3 mm

Cameo 3

Pour les largeurs d'impression inférieures à 71,9 mm, optez pour l'imprimante mobile Cameo 3 de Zebra. Sa robustesse lui permet de s'adapter aux conditions d'utilisation les plus difficiles.

ZONE D'IMPRESSION MAXIMUM

Largeur : 71,9 mm
Longueur : 254 mm

CARACTERISTIQUES PHYSIQUES

Largeur : 119,4 mm
Profondeur : 66 mm
Hauteur : 157,5 mm
Poids (avec la batterie) : 0,64 kg

ENVIRONNEMENT

Température de fonctionnement : -15°C à 50°C

BATTERIE

Impression/autonomie moyenne : 76,2 m*
* Basée sur une densité d'impression de 20 à 25 %

OPTIONS

Lecteur de cartes magnétiques
Lecteur de cartes à puce/magnétiques

RESOLUTION

8 points/mm (203 dpi)

VITESSE D'IMPRESSION MAXIMUM

76,2 mm par seconde

MEMOIRE

SRAM de 256 K, mémoire flash de 1 Mo

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES SUPPORTS

Largeur des supports (reçus) : 39 mm à 78,5 mm

© 2004 Zebra Technologies Europe Limited. La phrase « Notre nom est synonyme de fiabilité » et tous les noms et numéros de produits sont des marques commerciales de Zebra. Zebra, le logo Zebra et Cameo sont des marques déposées de Zebra Technologies Europe Limited. Tous droits réservés. Bluetooth est une marque déposée de Bluetooth SIG, Inc. IrDA est une marque déposée de la Infrared Data Association. Texin est une marque déposée de Bayer Corporation. Toutes les autres marques sont la propriété de leurs détenteurs respectifs.



Bureau Commercial

50, rue Marcel Dassault, F-92100 Boulogne-Billancourt, France
T : +33 (0)1 55 20 93 93 F : +33 (0)1 55 20 93 99

Autres bureaux

ETATS-UNIS : Californie, Floride, Rhode Island, Illinois, Wisconsin **EUROPE** : Allemagne, Danemark, Espagne, Italie, Royaume-Uni **ASIE-PACIFIQUE** : Australie, Chine, Corée du Sud, Japon, Singapour **MOYEN-ORIENT** : Dubaï



FS-30902
Société certifiée ISO 9000



Des imprimantes portables pour les agents de la circulation

Série Zebra® QL

Des imprimantes portables robustes pour répondre aux différents besoins des agents de la circulation.

Et si vous éditiez vos contraventions avec une imprimante portable? Pour ce faire, il n'est pas d'imprimantes plus simples d'utilisation ou plus résistantes que la série QL de Zebra.

Cette gamme d'imprimantes thermiques, a été conçue avec la technologie la plus avancée de surmoulage caoutchouté, pour une résistance maximale tout en allégeant leur poids au maximum. Simples d'utilisation, les imprimantes QL permettent notamment le chargement du papier avec verrouillage central, le suivi intelligent de la charge de la batterie et offrent un écran LCD. Conviviales, elles permettent aux utilisateurs les moins chevronnés de les utiliser avec peu, voire pas de formation préalable.

Les imprimantes portables QL avec options sans fil s'intègrent facilement à votre infrastructure. L'écran LCD permet par exemple de consulter les paramètres réseau, l'état de la communication avec le terminal portable à travers Bluetooth ou l'état de la batterie. Ce sont toutes ces fonctions qui font de l'imprimante QL un équipement idéal pour l'émission et la gestion des contraventions.

- **Connexion sans fil**

La communication Bluetooth® entre le terminal portable et l'imprimante offre un système sans fil très convivial pour l'utilisateur. Faible consommation d'énergie, connectivité à faible portée.

- **Gestion électronique des contraventions**

Optez pour des systèmes électroniques de gestion des contraventions et des imprimantes QL pour remplacer les contraventions manuelles et dites adieu aux coûts supplémentaires, aux retards et aux erreurs liés à la saisie manuelle des informations.



Notre nom est synonyme
de fiabilité™



Des imprimantes Zebra pour la gestion électronique des contraventions

QL 320 et QL 420

Série Zebra® QL



► Découvrez la série QL !

Des imprimantes conçues pour durer.

Les imprimantes QL Series proposent un éventail de fonctions inégalé sur le marché des imprimantes portables

► Robustesse et légèreté

- Surmoulage en plastique caoutchouté pour une résistance maximale
- Résistance aux chutes de 1,5 mètres maximum
- Poids inférieur à 1 kg pour une mobilité sans effort

► Chargez, c'est prêt à l'emploi !

- Centrage et verrouillage du consommable

► Connectivité QuickLink™

Les modules de communication de la QL peuvent être mis à niveau facilement et rapidement pour plus de flexibilité et de fonctionnalités, telles que la connectivité Bluetooth® ou 802.11b.



Changez facilement le mode de communication de votre QL grâce au module de connectivité Quicklink

Pour plus d'informations

Contactez votre représentant Zebra pour obtenir des caractéristiques techniques plus détaillées. Pour en savoir plus sur nos imprimantes portables innovantes, visitez notre site sous www.zebra.com.

Des imprimantes portables pour les agents de la circulation



QL 420

Apportez la flexibilité de l'impression sans fil à vos applications de gestion des contraventions d'une largeur de 103 mm avec l'imprimante portable QL 420 de Zebra.

ZONE D'IMPRESSION MAXIMUM

Largeur : 103,9 mm
Longueur : 508 mm
(avec mémoire standard)

CARACTERISTIQUES PHYSIQUES

Largeur : 152,4 mm
Profondeur : 76,2 mm
Hauteur : 190,5 mm
Poids (avec la batterie) : 0,91 kg

ENVIRONNEMENT

Température de fonctionnement : -15°C à 50°C
Résistance à l'eau : conformément aux normes IP14

BATTERIE

Impression/autonomie moyenne : 76,2 m*
* Basée sur une densité d'impression de 20 à 25 %

RESOLUTION

8 points/mm (203 dpi)

VITESSE D'IMPRESSION MAXIMUM

76,2 mm par seconde

MEMOIRE

SRAM de 1 Mo, mémoire flash de 1 Mo (standard)
SRAM de 2 Mo, mémoire flash de 2 Mo (en option)

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

DES SUPPORTS

Largeur des étiquettes et du dorsal : 50,8 mm à 104,6 mm



QL 320

Pour les largeurs d'impression inférieures à 73,7 mm, optez pour l'imprimante portable QL 320 de Zebra. Vous pourrez faire confiance à sa robustesse pour résister aux conditions d'utilisation les plus difficiles.

ZONE D'IMPRESSION MAXIMUM

Largeur : 73,7 mm
Longueur : 406,4 mm
(avec mémoire standard)

CARACTERISTIQUES PHYSIQUES

Largeur : 117 mm
Profondeur : 78,7 mm
Hauteur : 203,2 mm
Poids (avec la batterie) : 0,75 kg

ENVIRONNEMENT

Température de fonctionnement : -15°C à 50°C
Résistance à l'eau conformément aux normes IP14

BATTERIE

Impression/autonomie moyenne : 76,2 m*
* Basée sur une densité d'impression de 20 à 25 %

RESOLUTION

8 points/mm (203 dpi)

VITESSE D'IMPRESSION MAXIMUM

101,6 mm par seconde

MEMOIRE

SRAM de 1 Mo, mémoire flash de 1 Mo (standard)
SRAM de 2 Mo, mémoire flash de 2 Mo (en option)

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

DES SUPPORTS

Largeur des étiquettes et du dorsal : 31,8 mm à 79,2 mm

© 2004 Zebra Technologies Europe Limited. La phrase « Notre nom est synonyme de fiabilité », QuickLink et tous les noms et numéros de produits sont des marques commerciales de Zebra. Zebra et le logo Zebra sont des marques déposées de Zebra Technologies Europe Limited. Tous droits réservés. Bluetooth est une marque déposée de Bluetooth SIG, Inc. Toutes les autres marques sont la propriété de leurs détenteurs respectifs.



Bureau Commercial

50, rue Marcel Dassault, F-92100 Boulogne-Billancourt, France
T : +33 (0)1 55 20 93 93 F : +33 (0)1 55 20 93 99

Autres bureaux

ETATS-UNIS : Californie, Floride, Rhode Island, Illinois, Wisconsin **EUROPE** : Allemagne, Danemark, Espagne, Italie, Royaume-Uni **ASIE-PACIFIQUE** : Australie, Chine, Corée du Sud, Japon, Singapour **MOYEN-ORIENT** : Dubaï



FS-30902
Société certifiée ISO 9000

ANNEXE 4

REVUE DE PRESSE

Le recueil de documents présenté ci-après ne vise pas à l'exhaustivité mais à illustrer en quelques touches les points de vue de certains hommes politiques engagés sur le thème de la dépenalisation du stationnement payant et la manière dont les sujets relatifs à la verbalisation résonnent dans le public :

- Transflash, bulletin d'information du CERTU, a présenté dans son numéro de février 2004 une interview de Christian Philip, député du Rhône et auteur d'un rapport au premier ministre préconisant la dépenalisation.
- Le GART¹ à émis des communiqués de presse présentant son engagement en faveur de la dépenalisation.
- L'expérimentation ClipCard à Cannes a été suivie par la presse, comme en témoignent notamment :
 - * le journal Nice Matin
 - * le magazine Evolution
 - * le journal électronique de Sophia Antipolis

¹ Groupement des Autorités Responsables de Transports



L'EVENEMENT

COMMUNIQUES
de PRESSEla LETTRE
du GART

AGENDA

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 21 février 2003

Le GART se prononce en faveur d'une plus grande décentralisation du stationnement

Le GART souhaite une décentralisation du stationnement au profit des structures intercommunales. En effet, pour mieux coordonner les différents modes de déplacement et promouvoir une mobilité durable, il est indispensable que les élus locaux détiennent toutes les compétences nécessaires à la mise en œuvre d'une politique globale des déplacements intégrant la gestion du stationnement des véhicules. Les élus responsables de transport sont convaincus que cela permettrait une meilleure maîtrise du trafic automobile, la diminution du stationnement illicite, et ainsi l'amélioration de la circulation des autobus et des taxis, de la qualité des déplacements pour les piétons et pour les vélos et des livraisons de marchandises.

L'autonomie des collectivités territoriales en matière de stationnement suppose qu'elles puissent aussi fixer le montant des amendes, en recouvrer le produit et l'encaisser. Ce n'est pas le cas actuellement. En effet, le non-paiement et les contestations sur la réalité des infractions relèvent de la compétence du tribunal de police et le montant des amendes recouvré suite à cette procédure est encaissé par l'État. Les élus demandent donc une gestion du stationnement entièrement décentralisée.

... et l'affectation du produit des amendes aux autorités organisatrices urbaines comme nouveau mode de financement.

Les élus du GART se mobilisent pour que l'application de cette mesure soit accompagnée de l'affectation du produit des recettes au développement des transports collectifs et des modes doux, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains (PDU). Ainsi, l'autorité organisatrice de transport urbain serait légitime pour percevoir l'intégralité du produit des recettes. Afin de respecter une certaine équité entre collectivités, le montant de l'amende pourrait être encadré (montants plancher et plafond) ou bien, fixé selon une fourchette de pourcentages indexés au tarif horaire de stationnement. À titre d'exemple, une amende pourrait être comprise entre 5 et 20 fois le tarif horaire maximal, avec possibilité d'établir un seuil minimal.

CONTACTS PRESSE

AGENCE PRÉCISION
Service Presse du GART
Marina Gille

Tél : 01 43 38 22 23 / Fax : 01 43 38 77 77
E-mail : mg@precision.fr

GART
Anne-Marie Commenay
Tél : 01 40 56 30 60 / fax : 01 45 67 80 39

E-mail : anne-marie.commenay@gart.org



22, rue de Palestro - 75002 PARIS - Tél. : 01 40 41 18 19 - Fax : 01 40 41 18 11

Copyright GART 1998-2005 - [administrateur du site](#)



L'EVENEMENT

COMMUNIQUES
de PRESSEla LETTRE
du GART

AGENDA

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 2 septembre 2003

Vers une décentralisation du stationnement

Jean-Marie BOCKEL, Président de l'AMGVF, Association des Maires des Grandes Villes de France
Bruno BOURG-BROC, Président de la FMVM, Fédération des Maires des Villes Moyennes
Michel DESTOT, Président du GART, Groupement des Autorités Responsables de Transport
Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris, Chargé des Transports, de la Circulation, du Stationnement et de la Voirie

Anticipant les débats parlementaires à venir sur l'examen de la loi de décentralisation, les élus du GART, de l'AMGVF, de la FMVM et de la Mairie de Paris proposent au Gouvernement de faire évoluer la législation en intégrant au projet de loi des dispositions permettant la décentralisation du stationnement au profit des villes et des structures intercommunales.

La volonté de répartir plus rationnellement les compétences dans le cadre de la décentralisation incite les élus à remettre en question la réglementation organisant le stationnement. En effet, la situation actuelle génère un fort dysfonctionnement du stationnement sur voirie. En moyenne, seuls 4 automobilistes sur 10 respectent la réglementation. Dans la plupart des villes, stationner plusieurs heures au même endroit sans payer et être verbalisé coûte moins cher au contrevenant que de payer son stationnement.

Les conséquences de ces infractions sont multiples. Elles fragilisent les politiques menées en faveur de l'accessibilité de la voirie, de la réservation d'espaces aux livraisons, du développement de pistes cyclables ou de couloirs bus et pénalisent, in fine, l'ensemble de la politique des déplacements des agglomérations françaises.

Redéfinir les conditions de gestion du stationnement constitue donc l'un des principaux leviers pour organiser un partage de la voirie plus respectueux des autres modes de déplacement : marche, vélo, transports collectifs, taxis... Sa maîtrise permettrait de mieux contrôler l'usage de la voiture en ville et ainsi d'en diminuer les nuisances. Elle rendrait enfin possible la lutte contre le non-paiement du stationnement. Un bon fonctionnement du stationnement payant est en effet le corollaire indispensable à la réduction du stationnement illicite.

Les recettes ainsi obtenues pourraient être affectées au financement des transports collectifs et des modes doux, notamment dans le cadre de la mise en place des Plans de Déplacements Urbains (PDU).

Aussi, pour mieux coordonner les différents modes de déplacement et promouvoir une mobilité durable, est-il indispensable que les élus détiennent toutes les compétences nécessaires à la mise en œuvre d'une politique globale des déplacements, intégrant la gestion du stationnement de surface.

Afin de réfléchir à l'amélioration du système actuel, le groupe de travail « décentralisation du stationnement », composé d'élus du GART, de l'AMGVF, de la FMVM, de la Mairie de Paris et de la Fédération Française de Stationnement, a confié à Monsieur Pierre Delvolvé, professeur de Droit à l'Université Panthéon-Assas, une mission d'étude juridique portant sur « la modification du régime du stationnement payant sur voirie ».

A l'issue de l'audition du professeur Delvolvé, le 25 juin 2003, à laquelle étaient conviés des représentants des Ministères de l'Intérieur, de la Justice, de l'Equipement et des Transports, les membres du groupe de travail ont décidé de proposer au Gouvernement d'intégrer au projet de loi de décentralisation une disposition permettant une décentralisation du stationnement au profit des villes et des structures intercommunales.

Les élus du GART, de l'AMGVF, de la FMVM et de la Mairie de Paris seront reçus en audience le 3 septembre par Monsieur Devedjian, Ministre délégué aux Libertés Locales auprès du Ministre de l'Intérieur, afin de lui présenter ce projet.

CONTACTS PRESSE

GART - Groupement des Autorités Responsables de Transport : Anne-Marie Commenay - Tél. : 01 40 41 18 19 Fax : 01 40 41 18 11 - anne-marie.commenay@gart.org

Agence Précision - Emmanuelle Boyer : Tél. : 01 43 38 22 23 - Fax : 01 43 38 77 77 - eb@precision.fr

AMGVF - Association des Maires des Grandes Villes de France :

Sandrine Le Morvan - Tél. : 01 44 39 34 56 – Fax : 01 45 48 98 54 – s.lemorvan@grandesvilles.org

FMVM - Fédération des Maires des Villes Moyennes : Nicole Gibourdel - Tél. : 01 45 44 99 61 - Fax : 01 45 44 24 50 - fmvm@villesmoyennes.asso.fr

Ville de Paris : Carmen Pellachal - Tél. : 01 42 76 49 61 - Fax : 01 42 76 53 25 - carmen.pellachal@mairie-paris.fr



22, rue de Palestro - 75002 PARIS - Tél. : 01 40 41 18 19 - Fax : 01 40 41 18 11

Copyright GART 1998-2005 - [administrateur du site](#)



L'EVENEMENT
COMMUNIQUEES de PRESSE
la LETTRE du GART
AGENDA

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 27 février 2004

Décentralisation du stationnement : le GART espère que ce n'est que partie remise !

Les élus du GART* regrettent que l'Assemblée Nationale n'ait pas adopté, vendredi, l'amendement relatif à la décentralisation du stationnement payant de surface, lors de l'examen en première lecture du projet de loi sur les Responsabilités Locales. Le GART prend cependant acte de la décision du Gouvernement, exprimée par son Ministre délégué aux libertés locales, M. Patrick DEVEDJIAN, de créer un groupe de travail sur cette question afin que cet amendement puisse être voté en seconde lecture.

Porté tant par les groupes parlementaires UMP que PS et accepté par la Commission des Lois, cet amendement devait permettre de transférer aux communes ou aux EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) l'entière gestion du stationnement payant afin de favoriser une meilleure coordination des différents modes de déplacement et de promouvoir une mobilité durable.

Le GART a initié l'idée d'une décentralisation du stationnement payant de surface au profit des Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU), tendant à appréhender le stationnement payant non plus comme un pouvoir de police, mais comme un service public local donnant lieu au paiement de redevances. Il œuvre également depuis plusieurs mois, avec l'AMGVF, la FMVM et la Ville de Paris, à l'intégration de cette disposition dans la loi relative aux Responsabilités Locales.

Redéfinir les conditions de gestion du stationnement constitue, pour les élus du GART, l'un des principaux leviers pour organiser un partage de la voirie plus respectueux des autres modes de déplacement. Sa maîtrise permettrait de mieux contrôler l'usage de la voiture en ville et ainsi d'en diminuer les nuisances. Elle rendrait enfin possible la lutte contre le non-paiement du stationnement. Un bon fonctionnement du stationnement payant est en effet le corollaire indispensable à la réduction du stationnement illicite. Les recettes ainsi obtenues pourraient être affectées au financement des transports collectifs et des modes doux.

Aussi, le GART,

- Se déclare prêt à participer au groupe de travail que le Gouvernement a décidé de créer afin d'étudier les impacts techniques et juridiques d'une telle mesure.
- Considère que l'amendement qui sera examiné en 2ème lecture devra mieux prendre en compte la problématique francilienne.

* Association d'élus présidée par Michel DESTOT, député, maire de Grenoble, le GART regroupe 241 autorités organisatrices de transport (agglomérations, départements et régions).

CONTACTS PRESSE

AGENCE PRÉCISION
Consultante Presse du GART
Emmanuelle Boyer
Tél : 01 43 38 22 23 / Fax : 01 43 38 77 77
E-mail : eb@precision.fr

GART
Anne-Marie Commenay
Tél : 01 40 41 18 27 / fax : 01 40 41 18 19
E-mail : anne-marie.commenay@gart.org



[haut de page ▲](#)

22, rue de Palestro - 75002 PARIS - Tél. : 01 40 41 18 19 - Fax : 01 40 41 18 11

Copyright GART 1998-2005 - [administrateur du site](#)

1. L'EXPERIMENTATION CANNOISE (CLIPCARD)





Au terme de l'expérimentation menée quai St-Pierre, les élus ont décidé définitivement le PV électronique.
(Photo Patrick Clementé)

L'ADIEU aux papillons fut vite expédié. Une simple délibération présentée hier soir au conseil municipal par Bernard Brochand, adoptée à l'unanimité. Progressivement, le papier laissera la place aux cartes à puces pour les contraventions liées au stationnement payant. Le temps de l'expérimentation, initiée au début de l'automne dernier par Cannes puis Vintimille avec le soutien de l'Union Européenne, est donc révolu. Place, aujourd'hui, à la généralisation d'un système qui a fait ses preuves.

Mais plus que pour le passage à l'euro, la transition se fera en douceur. « *La mise en place sera progressive, il n'y aura pas de choc culturel* », glisse le directeur de la police municipale, Guy Héron. La carte fera son apparition, mois après mois, dans de nouveaux quartiers.

Dans un an, deux années au maximum, les papillons auront abandonné Cannes – excepté pour les autres contraventions, comme le stationnement dan-

gereux. A terme, c'est du moins l'objectif de Clipcard, la société sophilopolitaine qui a lancé et breveté le procédé, tous les procès-verbaux dressés en France par les polices municipales et nationales et par la gendarmerie, le seront avec ces cartes au format d'une carte bancaire.

Un système trois fois plus économique

L'intérêt pour la commune est évident : un gain de temps non négligeable dans le traitement des PV qui, manuel avec le papier, s'informatise avec les cartes à puces. Six postes administratifs, aujourd'hui consacrés à la saisie des contraventions, vont se libérer, et permettront à autant d'agents de se charger d'autres tâches.

L'avantage est également financier. « *Le coût de la gestion des procès-verbaux est trois fois inférieur avec ce procédé* », soulignait hier le député-maire

Au total, les procès verbaux, toutes polices et toutes infrac-

tions confondues, représentent une ressource de 4,5 millions d'euros pour la commune. Qui ne peut toutefois en disposer qu'au bénéfice de certaines affectations bien précises : la

- ✓ Une mise en place progressive
- ✓ PV : 4,5 millions de recettes pour la ville
- ✓ 20 % de contraventions en moins

circulation, les transports en commun et le stationnement. Et dans ces 4,5 M€, les contraventions liées au stationnement payant ne sont pas négligeables : 180 000 PV sont dressés tous les ans.

Les recettes des horodateurs en hausse

Enorme ? « *C'est comparable*

aux communes de la même taille que la nôtre », tempère-t-on à la mairie.

C'est en tout cas en nette diminution à en croire les services de la police municipale qui ont noté sur le premier trimestre 2004 une baisse de 20 % des PV sur ce secteur quand, parallèlement, les recettes des horodateurs ont augmenté sur la même période de 10 000 euros (ils rapportaient l'an dernier 2,9 ME à Cannes).

A croire que les horodateurs sont définitivement entrés dans les mœurs. « *Aujourd'hui, lorsque nous travaillons à la mise en place du stationnement payant dans certains quartiers, c'est à la demande des riverains et des commerçants qui veulent voir partir les voitures-ventouses, souligne Guy Héron. Il ne s'agit pas pour la ville de gagner de l'argent, mais de répondre aux attentes des Cannes.* »

Au. G.

evolution

*Le Magazine des Document Services **



**Services documentaires*

Chaque mois, Evolution explore l'univers des Document Services pour en faire ressortir les principaux enjeux, références et états de l'art. Pour que le document évolue au sein des organisations et participe activement à leur efficacité.

Evolution est une publication dont l'initiative revient aux acteurs des Document Services : éditeurs, constructeurs et intégrateurs des technologies de l'information.

La société Adobe Systems est à l'origine de cette initiative.

CONTACTS :

- **Directeur de la publication :**
Robert Raiola - rriola@evolution-mag.com
- **Rédactrice en chef :**
Carole Boustani - cboustani@evolution-mag.com
- **Rédaction :** redaction@evolution-mag.com
- **Conception et réalisation :**
Singapour - <http://www.singapour.com>

URL :

- <http://www.evolution-mag.com>

S'ABONNER EN LIGNE :

- <http://www.evolution-mag.com/inscription.php3>

Toute reproduction, représentation, traduction ou adaptation, qu'elle soit intégrale ou partielle, quel qu'en soit le procédé, le support ou le média, est strictement interdite sans autorisation de la rédaction du magazine Evolution, sauf les cas prévus par l'article L.122-5 du code de la propriété intellectuelle.

Les marques, marques de fabrique et autres noms de produits cités dans ce magazine sont la propriété de leurs détenteurs respectifs.

© 2005 Evolution magazine

PV : ADIEU LES PAPILLONS ?

Le procès-verbal est le fruit d'une longue histoire, celle de l'émergence d'un Code de la route. La standardisation des infractions et des contraventions a permis la naissance de ce document unique. Aujourd'hui, ce mouvement se poursuit avec la numérisation du PV et des procédures de traitement associées.

Le PV ? A priori, rien de plus élémentaire comme document. Sa fonction se réduit au constat d'une infraction à la circulation routière, et à la définition de la sanction associée. Des millions de PV sont ainsi établis tous les ans. Et pourtant, l'histoire de ce document commence bien avant l'invention de l'automobile elle-même !

La réglementation de la circulation apparaît sous l'ère des carrosses, avec déjà le problème de l'identification des conducteurs contrevenants. Le principe de la plaque d'immatriculation est alors énoncé dans le Code Louis XV (ordonnance du 2 mai 1725).

Plus d'un siècle plus tard, en 1851, une première réglementation précise et organise tous les précédents textes qui concernaient les engins roulants de l'époque. Officiellement présentée à l'exposition universelle de Paris en 1889, la voiture se doit de respecter les dispositions de ces textes qui lui préexistaient. Au fur et à mesure, ceux-ci évoluent en essayant de suivre, tant bien que mal, les progrès technologiques.

La naissance d'un document standard

Pour la petite histoire, à la veille des années trente, les nouveaux modèles dépassent les 200 km/h et la loi abandonne les limitations de vitesse pour les automobiles dès 1921, avant de la réintégrer bien des années plus tard !

L'histoire du PV épouse celle du Code de la route, marquée par un souci permanent : la simplification et l'automatisation de la procédure applicable en matière de contravention. Ainsi, aujourd'hui, la grande majorité des infractions à ce code sont traitées par le biais des amendes forfaitaires (majorées ou minorées), qui permettent une formalisation des infractions, et donc une standardisation du document qu'est le PV. De même, les textes réglementaires (en 1991 puis 1995) s'appuyant sur le retrait automatique de point(s) sur le permis, réduisent de façon conséquente



« le PV est ainsi passé de la sphère du judiciaire à celle de l'administratif, plus adaptée au contentieux de masse »

les contraventions susceptibles de faire l'objet d'une suspension de permis et donc l'intervention d'un tribunal.

Vers une numérisation du PV et des procédures de traitement

Dans une perspective historique, forfaitisation et automatisation sont donc les maîtres mots, et le PV est ainsi passé de la sphère du judiciaire à celle de l'administratif, plus adaptée au contentieux de masse. Parallèlement, les démarches administratives elles-mêmes tendent à être simplifiées avec la numérisation des processus, conformément à la volonté des pouvoirs publics de mieux gérer ce type de contentieux, en réalisant si possible des économies.

« La chaîne de contrôle et de sanction est ainsi accélérée avec l'installation des radars automatiques qui visent à faire respecter les limitations de vitesse », précise Christian Scholly, de la Fédération Française des Automobile Clubs. De même, la numérisation du document qu'est le PV est à l'œuvre, en même temps que ses procédures de traitement. En France, la ville de Cannes

a ainsi été sélectionnée par l'Union Européenne en tant que ville pilote pour l'expérimentation du PV électronique en matière de stationnement.

Lancé en octobre 2003 avec le concours de la société ClipCard, ce projet a jusqu'à présent permis de traiter un tiers des PV de stationnement émis par an dans cette ville. Les agents municipaux établissent ces PV via un terminal mobile qui permet ensuite de transmettre les données directement au centre de paiement national, en connectant le terminal une fois de retour au poste.

Une diminution considérable des coûts administratifs

L'automobiliste qui constate la carte de PV électronique fixée à sa voiture se rend chez un buraliste équipé d'une borne électronique. Il peut, en y insérant son PV, prendre connaissance de l'infraction, et s'il le souhaite, payer par carte bancaire. Dans ces bureaux de tabac, un imprimé du procès-verbal peut être émis, de même qu'un justificatif de paiement de la contravention.

La municipalité de Cannes semble satisfaite de cette expérience qui permettrait de diminuer les coûts de traitement des PV, les faisant passer de 8 à 3,5 euros, tout en allégeant les tâches administratives, et notamment la saisie des contraventions. En France, d'autres municipalités seraient tentées par ce projet, mais la législation empêche à ce jour d'étendre le programme tant que le recours à ces nouveaux formats de contraventions n'a pas été enterriné par la législation.

Ainsi, au-delà des soubresauts juridiques, l'histoire du PV illustre les problématiques et évolutions que l'on observe dans d'autres sphères de l'administration et plus généralement des échanges documentaires : identification claire de l'émetteur et du destinataire, standardisation du format et structuration des données contenues, puis dématérialisation du document imprimé en vue d'en optimiser le traitement. ■

Cannes : les PV électroniques sur le pare-brise dès janvier (18/11/2002)

La Clip-Carte, qui remplacera les "contraventions-papier", sera expérimentée à Cannes pour six mois à partir de janvier 2003. Développé par la société Clip-Card de Sophia Antipolis, le système réduira le coût de gestion des amendes tout en accélérant leur traitement. Avantages moins évidents pour les automobilistes.

Cannes a fait la "Une" en fin de semaine dernière de bon nombre de quotidiens français avec l'annonce d'une expérimentation qui touchera beaucoup de monde : la Clip-Carte ou le PV électronique. Les contraventions du 21ème siècle seront ainsi expérimentées pendant six mois à Cannes à partir du début du mois de janvier 2003. Plus d'amende papier bientôt sous l'essuie glace de votre voiture, mais une "clip-carte". L'agent la clipsera également sur votre essuie-glace. Mais ce qui changera tout, c'est le traitement informatique de cette contravention.

Car dans la "clip-carte", il y a une puce. L'information contenue dans cette puce a été enregistrée préalablement sur un appareil mobile dont seront équipés les agents. Automatiquement ainsi, cette information sera transférée à un ordinateur central dans un centre de traitement. Le contrevenant pourra alors introduire ce PV carte à puce dans une borne. Il connaîtra le montant et la nature du procès verbal. L'automobiliste pourra régler de deux manières, a-t-il été expliqué lors de la démonstration. Par carte bancaire, en se rendant à une borne de paiement; ou encore par carte, chèque, ou espèces en allant chez un buraliste équipé d'un terminal. Le reste ne change pas : mêmes montants d'amendes, mêmes délais, même possibilités de contestations.

La Clip-Carte, faut-il le signaler, n'a pas été inventée aux Etats-Unis. Elle a été conçue et développée à Sophia Antipolis. Elle a été inventée par Paul Grison. Cet autodidacte de Valbonne a déposé le brevet, créé la société "Clip-Card" et a développé le système en collaboration avec le groupe Thales (on trouvera tous les descriptifs du système sur le site de la société "www.clipcard.fr"). L'Union Européenne en a fait un projet européen. Elle finance d'ailleurs le test pilote de Cannes ainsi que deux autres tests qui seront menés à Vintimille à partir de mars 2003 et Turin en mai. Cannes avec ses 230.000 PV annuels devrait toutefois déjà apporter une bonne base d'expérimentation.

Pour les pouvoirs publics, le gain est d'abord au niveau du coût du PV (il est estimé à 10 ? pour le papier et à 3,5 ? pour la Clip-Carte), mais surtout dans la rapidité de traitement qui devrait accélérer le recouvrement des amendes. Ce qui explique que le projet ait été labellisé rapidement par le ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie. Les avantages pour l'automobiliste, sont bien sûr moins évidents. Il aura de plus en plus de mal à passer sous les gouttes et à attendre la prochaine amnistie présidentielle pour éponger sa liasse de contraventions relatives au stationnement urbain...

Auteur : jpl

Cannes : six mois de retard pour le PV électronique (19/03/2003)

Un retard dans l'expérimentation du PV électronique pour la société sophilopolitaine Clip-Card (dans ce cas précis on en serait presque à bénir les lenteurs de l'administration). Les premiers PV électroniques étaient annoncés à Cannes, sur les pare-brises des contrevenants, dès janvier 2003 ("**Cannes : les PV électroniques sur le pare-brise dès janvier**"). A la mi-mars, les modalités administratives ne sont toutefois pas encore prêtes pour engager l'expérience et, au siège de la société, on table maintenant sur une mise en service à Cannes, à titre d'opération pilote, vers le mois de juin. La carte électronique qui remplacera les PV manuscrits et qui est considérée comme beaucoup plus efficace pour le traitement et le recouvrement des contraventions, n'a pas encore été validée. Si la convention avec le ministère de l'Intérieur français aurait bien été rédigée, elle n'a pas encore été signée et il reste encore à faire valider l'une des deux faces du PV électronique par le ministère des Finances qui a lui aussi son mot à dire. Cannes où se déroulera l'expérience côté français (des tests grandeur nature seront menés aussi plus tard à Vintimille et à Turin en Italie) traite en moyenne 320.000 contraventions par an.

Auteur : jpl

Clip-Card : le test cannois reporté une nouvelle fois (08/07/2003)

Trois mois de retard de plus pour le PV électronique conçu par la société sophilopolitaine Clip-Card. Le premier test avait été initialement prévu à Cannes en janvier 2003. Date qui n'avait pu être tenue pour des raisons de validation administrative des nouveaux PV. En mars, l'expérimentation avait été reportée aussi à juin 2003. (voir l'article SN.com "**Cannes : six mois de retard pour le PV électronique**").

L'administration n'ayant toujours pas terminé les opérations de validation, le premier test mondial a été repoussé de trois mois. Il devrait avoir lieu, toujours à Cannes, en septembre et pourrait être mené en parallèle sur Vintimille en Italie, l'Union européenne s'étant intéressée au projet sophilopolitain notamment parce qu'il allait dans le sens d'une réduction de l'utilisation du papier. La société Clip-Card Technology (15 personnes), faute d'avoir accès au marché, finalise un nouveau tour de table à 1,2 millions d'euros. Elle compte aussi, une fois les tests grandeur nature réalisés, s'engager dans un tour de table beaucoup plus important qui lui permettrait d'attaquer rapidement le marché européen du PV.

Auteur : jpl

Cannes : les PV high tech de ClipCard sont en test (26/09/2003)

C'est une bonne nouvelle pour la société sophilopolitaine "ClipCard Technology"; c'en est une moins bonne pour les automobilistes : les premiers PV électroniques sont en test depuis mercredi dans le centre ville de Cannes. L'expérimentation, qui est aujourd'hui menée pour trois mois, aurait dû commencer en janvier 2003. Mais, pour des raisons administratives, il avait fallu la reporter pour terminer les opérations de validation entre le ministère de l'économie et le ministère de l'intérieur. Ce test grandeur nature est mené sur près d'un millier de places en stationnement payant sur des axes de centre ville à haute densité de PV comme le boulevard Carnot, le boulevard du midi, la Croisette, etc. Un secteur où la police municipale y va à un rythme de 5.000 PV mois.

Sur ces axes, ce n'est plus désormais un timbre-amende traditionnel papier que le contrevenant trouve sur son pare-brise, mais un timbre-amende à puce électronique "clipsé" sur son bras d'essuie-glace. Un PV dont il peut s'acquitter directement dans la plupart des débits de tabac cannois qui sont équipés d'un terminal sécurisé ou qu'il peut payer ailleurs, plus traditionnellement par un timbre fiscal ou par chèque. L'intérêt, on l'a bien compris, ce n'est pas l'automobiliste qui le trouvera mais le contractuel qui, selon les évaluations, devrait gagner de 15 à 20 % de temps dans l'automatisation du process. Le traitement des PV (6 à 8 euros l'unité actuellement) devrait voir également son prix baisser dans des proportions importantes (une division par deux ou trois), tandis que le délai de recouvrement des amendes devrait se réduire notablement.

Auteur : jpl

**PV électroniques : ClipCard lance une seconde expérimentation à Vintimille
(28/10/2003)**

Après avoir lancé l'expérimentation à Cannes à la fin du mois de septembre (celle-ci est en cours dans une partie du centre ville), la start-up sophilopolitaine ClipCard Technology, teste également depuis la semaine dernière son PV électronique à Vintimille, de l'autre côté de la frontière. Le lancement de cette seconde expérimentation, dans un autre pays de l'Union européenne, a été fait lundi dernier au cours d'une conférence de presse donnée à Vintimille. Pendant trois mois, soit jusqu'à la fin de janvier 2004, trente agents de police aidés de 10 auxiliaires dresseront des PV électroniques dans l'ensemble du centre ville. Les résultats des deux tests grandeur nature menés à Cannes et à Vintimille seront examinés de près par la Communauté européenne qui a appuyé à fond cette nouvelle formule de PV sans papier. Une étude de marché faite auprès d'une cinquantaine de villes européennes sur le traitement des PV a montré d'autre part que les deux tiers des villes interrogées étaient intéressées par le système.

Auteur : jpl

PV électroniques : Cannes souhaite poursuivre l'opération (02/12/2003)

Deux mois après le lancement des premiers PV électroniques à Cannes et quelques jours après la mise en place de la même expérimentation à Vintimille en l'Italie, la start-up sophilopolitaine ClipCard Technology a rendu ses premières conclusions à la fin de la semaine dernière à Cannes devant des représentants de la Commission Européenne, de la préfecture, du département, du Trésor public et des syndicats professionnels réunis en présence du député-maire Bernard Brochand. Selon ce dernier, l'expérimentation du système ClipCard est " *un vrai succès*". En effet, pour couvrir le périmètre d'expérimentation (900 places en centre ville), la police municipale n'a mobilisé que quatre agents contre sept habituellement. Quant au coût de traitement de la contravention, il devrait passer de 9 euros à 3,5 euros l'unité.

Un bilan qui est apparu tout à fait satisfaisant également à Paul Grison l'inventeur du système de PV électronique. Cannes souhaiterait d'ailleurs poursuivre l'expérience au delà du 24 décembre et même l'étendre sur l'ensemble de la ville. En deux mois, sur le périmètre restreint d'hyper centre, plus de 9.000 PV électroniques ont été "clipsés" sur les essuies-glaces. Le même rythme qu'auparavant selon les autorités cannoises. Environ 25 % ont été réglés immédiatement selon Bernard Brochand. Là également, ni plus, ni moins qu'avec les PV papiers traditionnels.

Auteur : jpl

Cannes adopte le PV électronique de Clipcard (04/05/2004)

Une belle victoire pour la société sophilopolitaine Clipcard Technologies (on n'en dira pas autant pour les automobilistes) : son système de PV électroniques, placé à Cannes à l'état de test en octobre dernier, a été adopté la semaine dernière par délibération du conseil municipal. L'expérimentation qui portait sur 900 places de centre ville, devait initialement se terminer au 24 décembre mais, en raison de son succès et de ses avantages pour la commune (coût de traitement moindre des PV et nécessité de moins de personnel), elle avait été prolongée. Le système sort donc de sa période de test pour entrer en "production". Il va donc maintenant être progressivement généralisé sur l'ensemble de la commune. Le PV papier devrait ainsi disparaître de Cannes d'ici un an ou deux pour les infractions mineures de stationnement. A Cannes, ainsi, 180.000 PV sont dressés chaque année pour les infractions au stationnement payant. A partir de ce test cannois réussi, Clipcard espère maintenant que son système puisse être étendu à la France entière.

Auteur : jpl

Cannes : un an de test en plus pour le PV électronique (16/11/2004)

Lancée en octobre 2003 à Cannes le test grandeur nature des clip cards, les PV électroniques de la société sophilopolitaine Clip Card, se poursuit. Il a été reconduit par Cannes pour une année et, jusqu'à présent limité au centre ville, va s'étendre sur la cité du festival. Actuellement, sur quelque 15.000 procès verbaux dressés chaque mois pour des infractions au stationnement (pas de ticket d'horodateur ou dépassement de temps sur les parkings de surface payants) 5.000, soit un tiers, le sont déjà par PV électronique. Un chiffre qui devrait doubler d'ici quelques mois. Parmi les critiques les plus courantes reçues au cours de la première année d'expérimentation : le fait que l'infraction ne soit pas signalée sur le PV. Les automobilistes ne voient ce qui leur est reproché qu'au moment de payer la note chez le buraliste.

Auteur : jpl

ANNEXE 5

LA VAO A LA VILLE DE PARIS

PRESENTATION DE RONAN GOLIAS

POUR LA FEDERATION NATIONALE DES METIERS DU STATIONNEMENT

SEPTEMBRE 2004

La VAO : présentation des enjeux et premières orientations pour Paris

1. Description

La Verbalisation Assistée par Ordinateur (VAO) est la saisie informatique d'une amende sur un terminal électronique portable, l'émission directe d'un PV et la dématérialisation de la partie conservée traditionnellement par l'agent. Cette dématérialisation permet une automatisation du traitement back-office des amendes qui peut aller jusqu'à l'édition automatique de relances, si le contexte juridique le permet. La VAO peut s'appliquer à différentes infractions sur la voie publique mais a connu un fort développement dans le domaine du stationnement payant, vu la masse de PV émis et la spécialisation du personnel.

2. Historique

La Préfecture de Police avait déjà mené une expérimentation en 1988 qui avait échoué, principalement pour des motifs d'ergonomie (poids du clavier et de l'imprimante). Le sujet avait été relancé au milieu des années 90 mais n'avait pu trouver de financement (opposition de la Ville).

La situation actuelle est favorable à la mise en œuvre d'un tel système car :

- le taux de respect est particulièrement bas : 40% de taux de respect, de l'ordre de 15% si l'on n'observe que le stationnement rotatif.
- Les effectifs de contrôle du stationnement ont diminué suite au transfert d'une partie importante des effectifs (+ de 400) vers la circulation (ASP DOPC ou "Rivoire et Carret") en 2002 et 2003.
- La décision de généraliser le stationnement payant à l'ensemble des rues de Paris occasionnera une augmentation d'environ 1/5 (36000 places) du nombre de places à surveiller (155000 dans 3 ans).
- Les réformes engagées par le Préfet de Police début 2004, entérinées par la Ville par la signature d'une convention d'objectifs en juillet, montrent une volonté de continuer à diversifier les tâches des ASP stationnement (Agents de surveillance de Paris chargés du contrôle du stationnement payant et illicite), notamment avec la lutte contre les déjections canines, le contrôle des occupations du domaine public et le contrôle du respect du code de la route dans les quartiers.
- Seuls environ 40% des PV émis sont encaissés, entre autre à cause d'erreurs de saisie et les indulgences techniques ou politiques.
- La modernisation des horodateurs et le projet de gestion technique centralisée offre des perspectives de convergence avec les systèmes de contrôle.
- Le projet de réforme législative du stationnement payant sur voirie (décentralisation du stationnement) est toujours susceptible d'être voté par le Parlement.
- Le contexte des projets gouvernementaux de modernisation des services publics et d'automatisation de la chaîne de contrôle-sanction sur les excès de vitesse militent en faveur de la modernisation et valorisation du métier de contrôle du stationnement payant.

3. Que peut-on attendre de la Verbalisation Assistée par Ordinateur ?

La VAO induira-t-elle une augmentation du nombre de PV émis par agent ?

Cela n'est pas systématique. La vitesse de saisie et d'édition du PV dépend des technologies et du personnel. Dans le projet de Grenoble, il n'est attendu aucune augmentation du nombre de PV, aujourd'hui considérable (80PV/jour/agent). En Grande-Bretagne, les agents équipés de VAO émettent une moyenne de l'ordre de 20PV/jour. Il est extrêmement difficile d'effectuer des extrapolations, tout dépend du contexte (avec un taux de respect souvent au-dessus de 60% en GB, il est certainement plus long de trouver des contrevenants...). Finalement, VAO ou crayon, la productivité dépend avant tout du management et des conditions locales de l'organisation du stationnement.

La VAO modifiera-t-elle l'organisation du contrôle du stationnement ?

Certainement. En fonction des fonctionnalités (cf. partie 8), la VAO permettra de rendre les tournées plus aléatoires, de mieux lier verbalisation et demandes d'enlèvement, verbalisation et utilisation des horodateurs... Dans un contexte juridique favorable, la VAO peut permettre d'identifier les récidivistes et de leur attribuer un régime particulier (exemple : lorsqu'un agent saisit l'immatriculation, la base de données lui indique que le contrevenant a des arriérés de PV ; il peut alors demander un sabot ou la mise en fourrière qui obligera l'automobiliste à payer l'ensemble s'il désire récupérer son véhicule - système hollandais)

La VAO induira-t-elle une valorisation du personnel de contrôle ?

C'est évident ! Mais cette valorisation dépendra aussi d'autres éléments comme les fonctionnalités de la VAO (utilisation éventuelle comme outil d'information, cf. partie 8), la diminution des indulgences et l'augmentation du montant des PV pour crédibiliser leur action, une formation adaptée...

La VAO permettra-t-elle une diminution des erreurs de saisie ?

Oui. Cette diminution des erreurs, par automatisation de certaines tâches (heure, lieu voire lecture du ticket d'horodateur) et diminution des erreurs de saisie informatique des cartes maître peut permettre d'éviter de l'ordre de 10% des PV auxquels il n'est pas donné suite (indulgences techniques).

La VAO permettra-t-elle de limiter les indulgences de complaisance ?

Oui. Mais il est difficile de mesurer l'impact potentiel. Les premières indulgences sont faites sur le terrain (ASP qui annule -déchire- le PV). Ces indulgences sont rares car font l'objet d'un quota admissible. La VAO aidera l'ASP qui ne pourra annuler informatiquement un PV émis à rester ferme sous la pression du contrevenant.

Le deuxième niveau d'indulgences se situe en amont de la saisie informatique (commissariats). Ce niveau disparaîtra avec l'automatisation de la chaîne de traitement des PV.

Le troisième niveau d'indulgences est centralisé, au niveau du cabinet du Préfet de Police. Cela restera possible mais la traçabilité devrait être source de modération.

La VAO peut-elle être un outil de suivi de la productivité des agents ?

Oui. La VAO permettra de connaître précisément la production des agents et peut même renseigner sur leur localisation en temps réel, leur vitesse de progression... Les limites seront plutôt la capacité du management à utiliser ces informations et l'acceptabilité sociale de ce "Big Brother".

La VAO peut-elle faciliter le traitement back-office des amendes ?

Oui. Economies en matière de saisie (actuellement : double-saisie), de logistique des cartes maître (transmissions, stockages...). Dans le contexte juridique actuel, l'accélération de la transmission d'information a peu d'impact. Dans le cadre de la décentralisation du stationnement, cette vitesse permettra des relances plus rapides, un traitement accéléré des réclamations... Certaines fonctionnalités peuvent aider au traitement contentieux (exemple : utilisation de photographies comme élément de preuve...)

4. Les contraintes

Les contraintes juridiques

Dans le cadre du système actuel de procédure pénale, le PV doit être daté et signé par l'agent verbalisateur. La carte maître pourrait être remplacée par une liste récapitulative des PV émis par l'agent verbalisateur durant la journée ; une signature pourrait suffire. La dématérialisation de la carte maître était envisagée par l'article 5 de l'arrêté du 14 mai 1990 : "Lorsque les contraventions soumises à la procédure de l'amende forfaitaire sont constatées au moyen d'un terminal informatique portable, l'avis de contravention ne contient que les volets décrits par les articles 2 et 3 ci-dessus [carte de paiement et avis de contravention]". Malheureusement, l'arrêté du 5 octobre 1999 se substituant à celui de 1990 a "oublié" cette possibilité. Il est donc nécessaire de modifier cet arrêté.

Les contraintes techniques

La carte lettre ou carte de paiement doit non seulement respecter des dimensions réglementaires (100 X 187mm) mais satisfaire aux contraintes découlant des intempéries et de l'envoi postal et comporter un numéro de série en caractères dits "CMC7". Ces contraintes sont liées à l'automatisation du centre de paiement des contraventions de Rennes dont l'équipement lourd date des années 90. La situation

actuelle est l'encouragement, pour amortir ces équipements et centraliser les paiements, à utiliser les services de Rennes, ce que fait Paris depuis le début (1990 ?). D'autres villes de Province ont un traitement local des paiements. Si Paris, qui constitue plus d'un tiers des PV de stationnement de France, quittait le système de Rennes, cela induirait des conséquences financières et probablement sociales pour le Ministère des Finances qui gère ce centre.

Première contrainte : le code CMC7. Il est complexe voire impossible à imprimer par la VAO, ce qui pourrait rendre difficile la concordance entre la base de données des PV émis et celle des paiements. L'Etat envisage de l'abandonner au bénéfice d'un code barre, mais nous ne connaissons pas les délais d'une telle réforme.

Deuxième contrainte : le support. Le format et le type de papier nécessitent une imprimante d'une taille importante, source de poids et de problèmes de fiabilité et/ou de maintenance.

Troisième contrainte : l'encre. Celle-ci doit supporter les conditions climatiques...

5. Les solutions

Premier niveau : système dérogatoire

La VAO émet des étiquettes autocollantes que l'agent verbalisateur colle sur un PV simplifié, qui ne possède plus de code CMC7. Les PV ne sont plus numérotés, ce qui évite de devoir lire (par lecteur optique) le numéro du PV. La carte maîtresse est dématérialisée. La souche est supprimée. Cette organisation nécessite un traitement spécifique des PV au centre de paiement de Rennes. Le traitement serait alors fait de manière non entièrement automatique, ce qui signifie qu'il peut difficilement s'envisager en dehors d'une expérimentation. Ce système dérogatoire par rapport à l'arrêté est considéré avec méfiance par le Ministère de la Justice. A preuve, l'expérience de Grenoble qui avait choisit une expérimentation sur ce principe et qui a subi une réponse négative du Ministère qui suggère d'attendre la décentralisation du stationnement (mais à l'inverse, Cannes a reçu un accord !).

Deuxième niveau : modification de l'arrêté de 1999 à l'identique de l'arrêté de 1990.

A priori, cela ne change pas les difficultés de format et de système dérogatoire par rapport au code CMC7.

Troisième niveau : arrêté rendant possible un autre format de PV, code barre...

Cela correspondrait à une modernisation conséquente du système de traitement des cartes de paiement par l'Etat. Les PV pourraient être entièrement émis par la VAO, en réduisant les manipulations. Ceci semble envisagé à moyen-long terme dans le cadre de la modernisation de l'administration. Le timbre-amende sera abandonné, les moyens de paiement diversifiés (carte bleue par téléphone, internet). Mais le calendrier est incertain pour des infractions comme le stationnement, dans un contexte où la priorité est clairement la lutte contre les comportements routiers dangereux. Ce scénario est probable à terme en ce qui concerne les amendes de stationnement illicite, mais il est peu probable qu'une telle réforme soit enclenchée alors que le projet de décentralisation du stationnement se fait de plus en plus précis.

Quatrième niveau : décentralisation du stationnement payant

Dans ce cadre, le PV devient une redevance forfaitaire dont il n'est pas encore prévu de forme, support... On peut dès lors imaginer soit une complète liberté laissée aux collectivités de définir elles-mêmes la forme de la redevance forfaitaire, soit un encadrement pour définir des caractéristiques communes (informations indispensables, voire format). Ce scénario exploite complètement les capacités de la VAO.

6. Expériences en cours

La Ville de Paris avait pris l'initiative d'une réunion sur la VAO avec les villes intéressées et un expert du Certu (réunion du 11 mars 2003).

Grenoble : Le projet a été monté grâce au Predit (programme de recherche national), et avec l'aide du bureau d'études Sareco. L'expérience devait être effectuée en 2003. Elle a depuis échoué sur le refus du Ministère de la Justice.

Cannes : l'expérience de PV sous forme de carte à puce permettant de payer notamment auprès d'automates a reçu l'aval du Procureur de la République sous forme de dérogation à l'arrêté de 1999. La première phase d'expérimentation de 3 mois a été depuis reconduite. 5000 PV avaient été émis avec ce système pendant la phase d'expérimentation. La généralisation de ce système ne pourrait se faire dans le cadre réglementaire actuel. Les Ministères de la Justice et de l'Intérieur envisagent de rendre réglementairement possible le déploiement du système Clipcard (Comment ?).

Metz : Cette ville est intéressée par la VAO mais privilégie l'automatisation des infractions aux feux tricolores ; l'accélération du traitement des PV et de leur recouvrement est un préalable pour l'implantation de la VAO à Metz, le Trésor Public étant actuellement dans l'impossibilité de traiter la somme de PV à recouvrer.

7. Aspects matériels, fournisseurs

La première réunion du groupe de travail PP/Ville sur la VAO (21 Mars 2003) a permis d'entamer un travail de recensement des solutions techniques connues par les membres du groupe. D'autres prestataires se sont depuis présentés. Il ressort des premiers contacts que le marché européen recèle de multiples matériels qui peuvent répondre à une très large panoplie de besoins. Bien évidemment, il existe de fortes différences de prix en fonction de la robustesse, des fonctionnalités. Il convient d'avoir une approche globale des besoins, à la fois terminal portable et ses périphériques (dont les racks de déchargement données/rechargement batteries), logiciels, back-office, et d'intégrer les coûts des consommables et de la maintenance.

Les prestataires identifiés sont :

- Compex, groupe Vinci park (GB)
- Jai Ticketman+ (Danemark)
- Cinergic (GB)
- Schweers (Allemagne)
- Toshibaec
- Intec (Suisse)
- Autres noms évoqués (sans connaître précisément s'il s'agit de parties logiciel, matériel ou intégrateur) : Langdale, Civica, Spur, Traffic Support...

Des consultants se sont également spécialisés dans la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement et de l'accompagnement des collectivités locales dans la mise en place d'un service de contrôle, verbalisation, recouvrement et contentieux. C'est notamment le cas de Parking Associates.

En France, deux systèmes originaux sont proposés :

- Clipcard, en expérimentation à Cannes (cf. ci-dessus)
- Indestat (David Barbelivien) propose un système basé sur un avis de passage laissé sur le pare-brise du contrevenant suivi, sous 3 jours, de l'envoi d'un PV.

Estimation des coûts en jeu

Le volume de PV émis à Paris est bien supérieur à celui traité par les plus gros systèmes de VAO actuellement existants. Mais les prestataires assurent qu'une mise en réseau de systèmes de taille standard est relativement simple.

Un portable et ses périphériques coûte environ 3000 €, soit 2.1M€ sur une base de 700 portables (1400 ASP constitue l'effectif théorique ; vu le fonctionnement en brigades, il n'y a jamais plus de 500 agents sur le terrain en même temps).

Le système d'exploitation stricto sensu pourrait coûter de l'ordre de 1/2M€, mais la VAO ne tirera ses bénéfices que d'une automatisation complète de la chaîne de traitement, recouvrement et contentieux des amendes dont les coûts sont très probablement supérieurs.

Le retour sur investissement est certainement très intéressant et est à mettre en rapport avec les sommes en jeu (aujourd'hui de l'ordre de 165M€ pour les recettes directes et celles des amendes sur le stationnement payant).

8. Fonctionnalités envisageables

Les fonctionnalités de la VAO doivent tenir compte :

- des besoins primaires du système (simplicité, rapidité, retour sur investissement)

- de la durée de vie des matériels (on peut compter sur la deuxième génération pour intégrer des fonctionnalités dont l'utilité n'est pas encore avérée, le développement incomplet, la fiabilité non encore assurée ou les coûts encore trop importants).
- des besoins des différents acteurs impliqués (agents, back-office, gestion du stationnement) qui doivent tous se sentir pris en considération
- de la convergence avec d'autres projets : VAO sur d'autres infractions que le stationnement payant : PV sur illicite, infractions au règles de circulation..., télé-administration...

Fonction	Description	Intérêt	Faisabilité	Remarques
Information pour usagers	Informations tarifaires, localisation des parcs, fourrières, voire pharmacies de garde...	Valorisation du métier d'ASP, intérêt pour usagers	Nécessite mémoire, ergonomie et capacité d'affichage, facilités d'actualisation	Un + qui ne doit pas bloquer le premier développement (à intégrer dans capacités d'upgrading)
Information ASP	Plan du circuit	Possibilité de créer des circuits "dynamiques" différents d'un jour à l'autre	Facile si uniquement constitué d'une liste, + complexe si graphique	
Lecteur optique (de code barre)	Soit lecture du code barre de la carte lettre, soit du ticket d'horodateur	Carte lettre : pas d'erreur de saisie du numéro de la carte lettre Ticket : rapidité de la constatation de l'infraction, statistiques		Le comptage de tous les tickets permet d'élaborer automatiquement des statistiques plus fines sur le nombre de véhicules en stationnement, leur régime tarifaire...
Caméra	Scanner une plaque d'immatriculation ou une vignette d'assurance, photographier une voiture	Permet d'émettre des preuves (validité juridique ?) Justificatif de l'état du véhicule avant mise en fourrière ?	Pour vérification véhicule volé : problème d'accès au FNI	Les danois s'en servent pour diffuser la photo d'un enfant perdu...
Liaison GPS	Localisation en "temps réel" des agents sur le terrain	Utile pour transmettre des messages d'alarme.		N'a d'intérêt que couplé avec liaison style GPRS
Liaison GPRS	Transmission de données en temps réel avec le PC contrôle et éventuellement le PC gestion du stationnement	Pour demande d'enlèvement ou transmission en "temps réel" des verbalisations, actualisation de données dispo pour agent (mises en fourrières)	Coûteux pour l'instant.	A comparer à une solution de téléphonie ? Quelle complémentarité avec la GTC ?
Elaboration de statistiques	Sur l'activité de contrôle et sur le comportement des usagers	Optimisation du contrôle et optimisation de la politique du stationnement	Facile pour le contrôle, nécessité couplage codes barre pour comportement stationnement	Point à détailler
Identification à l'horodateur	L'agent s'identifie à chaque passage devant un horodateur. Un dialogue s'établit entre le portable et l'horodateur (à distance ou via carte test)	L'horodateur peut transmettre son état au portable. Le portable peut vérifier la position de l'agent par rapport au numéro de l'horodateur	Il faut prévoir un dialogue entre l'horodateur et le portable ; tâche supplémentaire pour l'ASP ?	Possibilité d'obtenir ainsi des statistiques sur le passage des agents Inutile si GPS, voire si analyse des verbalisations
Constitution des circuits de contrôle en fonction des taux de paiement à l'horodateur	Les horodateurs fournissent des statistiques sur les taux de paiement. En cas de chute, il faut envoyer préférentiellement les agents dans les secteurs les plus faibles	Optimisation de la présence par rapport au taux de respect	Complexe...	N'a probablement d'intérêt que couplé à la GTC

Quelle articulation entre les redevances forfaitaires sur le stationnement payant et les amendes sur le stationnement illicite (en cas de décentralisation du stationnement) ?

- Soit il n'y a pas de convergence, et la VAO ne pourra être utilisée par l'agent que pour le stationnement payant ; les PV sur l'illicite continueront à être élaborés avec la méthode actuelle
- Soit les PV illicites gardent leur unicité en terme de format et de méthode de reconnaissance mais deviennent plus facilement compatibles avec la VAO ; les redevances forfaitaires prennent rapidement un format similaire (les collectivités s'alignent sur le choix de l'Etat par souci de simplicité).

Cela pose également la question de la cohabitation de PV émis par la VAO (ASP) et d'autres émis à la main par la Police Nationale (illicites).

Y a-t-il convergence entre le projet de VAO sur le stationnement et d'autres projets d'automatisation d'infractions de circulation ?

Un travail de hiérarchisation des fonctionnalités doit être fait avec la PP. Certaines fonctionnalités ne sont en effet intéressantes que si la PP souhaite faire évoluer les méthodes de contrôle actuellement pratiquées.

9. Positionnement des acteurs et projet d'expérimentation

Intérêts de la VAO pour la Préfecture de Police :

- Economies sur le back-office
- Diminution importante des erreurs de saisie, des indulgences et des recours gracieux
- Valorisation des agents verbalisateurs

Intérêts de la VAO pour la Ville de Paris :

- Amélioration de la productivité des agents verbalisateurs
- Meilleure efficacité des méthodes de contrôle

La Préfecture de Police (DPUP) propose de mettre en œuvre rapidement une expérimentation de la VAO, en faisant fi des contraintes juridiques.

Deux possibilités :

- Emettre de réels PV
- Faire un test sur le matériel, l'acceptabilité de celui-ci par le personnel (ergonomie, poids...), la chaîne de traitement back-office. Il s'agit plus d'un démonstrateur que d'une expérimentation car ce seront alors de faux PV.

Il y a cependant peu d'intérêt de mener une expérimentation avec un système dérogatoire obligeant à émettre des PV simplifiés avec autocollants si la décentralisation devait modifier rapidement et radicalement le contexte institutionnel et juridique. Mais le projet de décentralisation a déjà subi de nombreux échecs : peut-on et doit-on attendre ?

L'expérimentation de 1988 n'avait duré que 3 semaines, avec 3 terminaux. 2183 PV ont été dressés avec la VAO. Pour 80% des agents verbalisateurs, le système présentait l'avantage d'une plus grande facilité à résister aux pressions ultérieures des contrevenants. Le taux de rejet des PV pour erreurs rédactionnelles était passé de 9 à 4.5%.

10. Méthode de travail et calendrier

Le groupe de travail PP/Ville sur la VAO s'est réuni à deux reprises, en mars et avril 2003. Le groupe de travail a rapidement conclu sur :

- l'intérêt des deux acteurs à mettre en œuvre la VAO,
- Le rôle clef du Ministère des Finances (M. Couder) et du centre de paiement de Rennes
- Le bouleversement que constituerait la décentralisation du stationnement