

# Une politique de stationnement : Comment adapter et optimiser le stationnement au sein de l'espace public ?

## La réglementation du stationnement

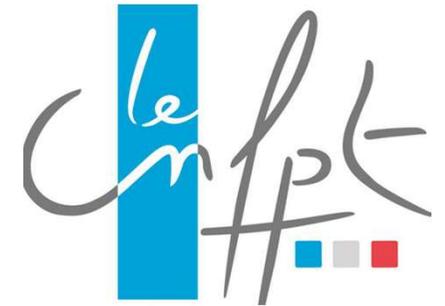
### Point sur les différentes compétences : les différents types de stationnement

Angers 04 / 12 / 2018



**UNE VOIRIE POUR TOUS**

Rues et espaces publics À VIVRE



# SOMMAIRE

**I Quelques fondamentaux**

**II Typologie de l'offre et de la demande**

**III Diversité des règles et modes de gestion**

**IV Le stationnement de surface**

**V La zone bleue**

**VI Le parc en enclos**

**VII Conclusion**

# I QUELQUES FONDAMENTAUX

## DE + EN + DE VOITURES DE – EN – CHERES

### Évolution du parc automobile en France

1960 – 5 millions de véhicules

1980 – 20 millions de véhicules (x4)

2018 – 40 millions de véhicules (x8)

### Cout d'acquisition d'un véhicule de base

1960 – 3300 h de SMIC (plein emploi) |

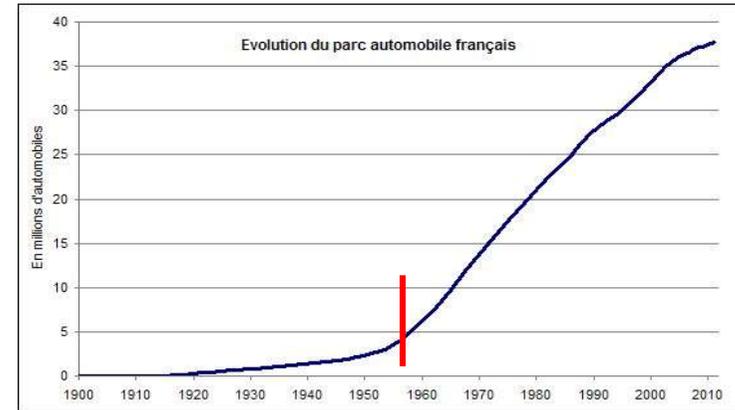
1980 – 1600 h de SMIC (:2)

2018 – 800 h de SMIC (:4)

### Cout du carburant

1973 – 1h de SMIC = 3 litres d'essence

2018 – 1h de SMIC = 7 litres d'essence



**Dans le même temps la polarisation et l'étalement urbain accroissent la mobilité et la demande en stationnement dans les centres villes**

# I QUELQUES FONDAMENTAUX

## LA LONGUE HISTOIRE DU STATIONNEMENT Les premières mesures d'interdiction à Rome

**.On interdit.** Sous Henri IV, l'édit du 16 décembre 1607 précise « l'obligation de laisser les voies libres de coche, charrette, chariot, ... qui peuvent empêcher ou encombrer le libre passage... ».

Loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage, puis règlement du 19 août 1852 et décret du 19 août 1852 disposent « **Il est interdit** de laisser stationner sans nécessité sur la voie publique aucune voiture attelée ou non attelée ».

Code de la route du 31 décembre 1922 : Idem appliqué aux véhicules motorisés.

**On interdit, on autorise.** Décret du 21 août 1928 : il précise : « Il est interdit de laisser **sans motif légitime** un véhicule stationner sur la voie publique », reconduit par le code de la route du 20 août 1939.

Le décret du 10 juillet 1954 instaure le stationnement abusif. Article 38 : « il est interdit de laisser abusivement un véhicule ou un animal stationner sur une route », a contrario, si ce n'est pas abusif, le stationnement est autorisé.

**Aujourd'hui, on accepte et on gère, au mieux...** Le stationnement est régi notamment par les articles : R et L 417 et suivants du code de la route – R et L 2213-1 du code général des collectivités locales.

La loi La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPTAM » appliquée au 01 01 2018

# I QUELQUES FONDAMENTAUX

## LES ENJEUX DU STATIONNEMENT EN CENTRE VILLE

### Mesure de police

Faciliter la desserte des immeubles

Optimiser l'écoulement du trafic

### Thème d'urbanisme

Répondre à la fonction habitat

Maintenir et encourager les commerces en centre ville

### Facteur économique

Un service public excédentaire

Assurer les investissements

### Levier majeur dans la chaîne des déplacements

Agir sur la diversité modale; les déplacements pendulaires

Rationaliser l'usage de la voiture

### Un aspect psycho sociétal incontournable

Catalyse les passions

Focalise les mécontentements



Inspection générale  
des finances

N° 2016-M-022

Conseil général  
de l'environnement  
et du développement durable

N°010404-01

RAPPORT

LA REVITALISATION COMMERCIALE DES CENTRES-VILLES



Revitalisation des centres;  
Comment fabriquer des piétons?

# I QUELQUES FONDAMENTAUX

## DUREE ET VOLUME DU STATIONNEMENT

### L'automobile immobile

Un véhicule est immobile 97% de sa durée de vie

### La répartition des durées de stationnement

Résident, 70 %

Domicile travail 20%

Visite 10%

### Consommation d'espace

1 place de stationnement = 25m<sup>2</sup>

### Volume du stationnement

1 place non gérée = 1 voiture jour

1 Place gérée, zone bleue ou payant = 4 à 7 voitures jour

## Le stationnement spécifique

Livraisons

PMR

Vélos

2 Roues motorisés

Taxis

Services publics

(pompiers, police etc...)

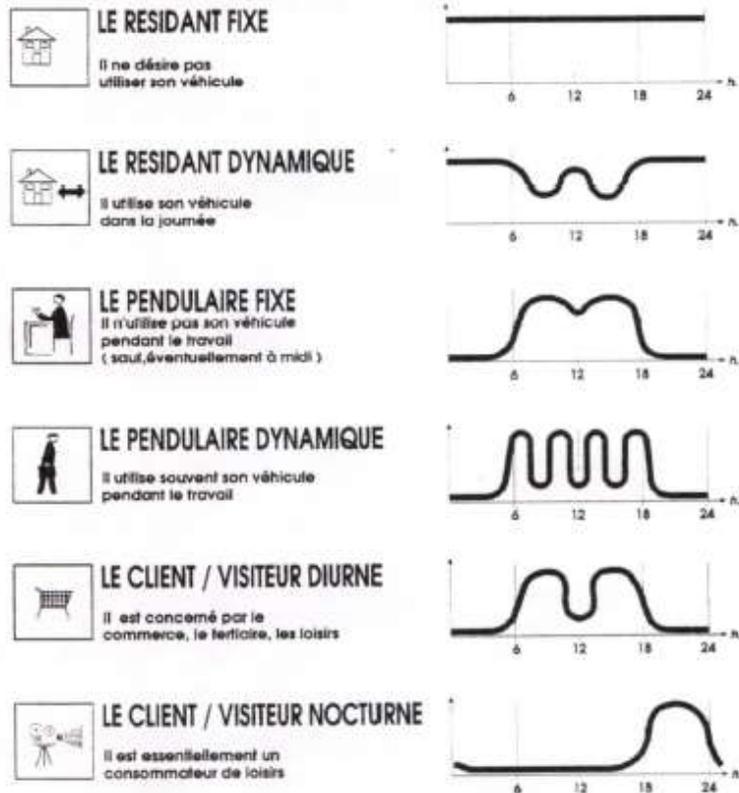
Bus et cars

PL

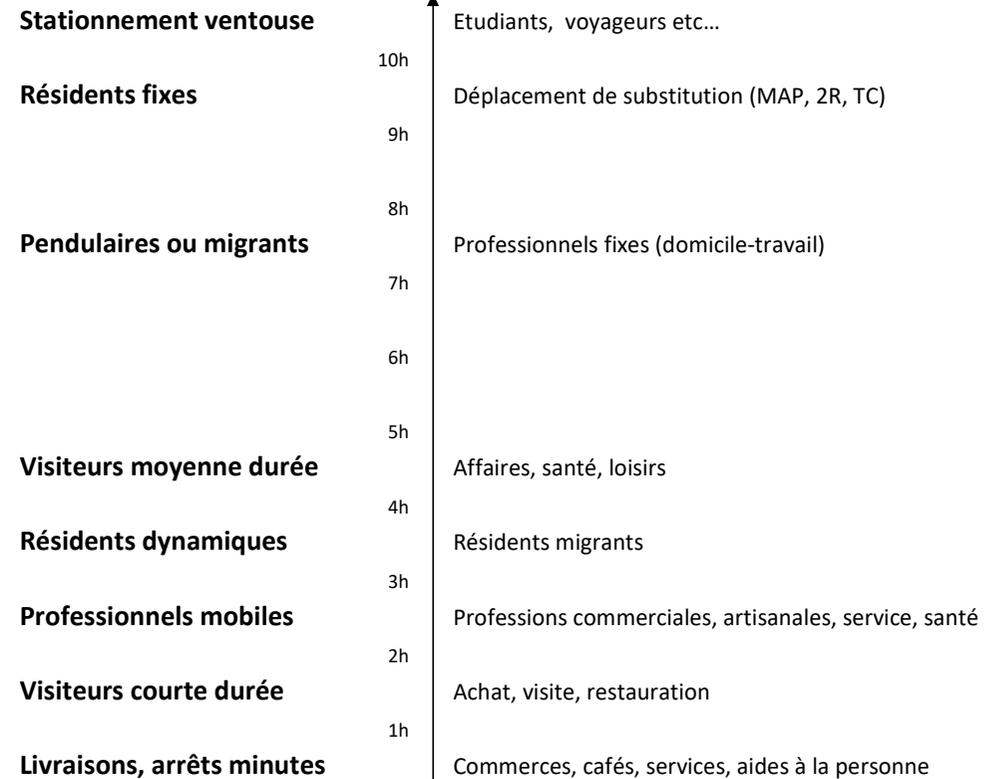


# II Typologie de l'offre et de la demande

CHAQUE TYPE D'USAGERS PRESENTE UN COMPORTEMENT DIFFERENT EN MATIERE DE STATIONNEMENT :



## TYPOLOGIE DES USAGERS DU STATIONNEMENT



**Le stationnement des pendulaires, des navetteurs, domicile-travail**

Des mots différents. Une problématique souvent complexe.

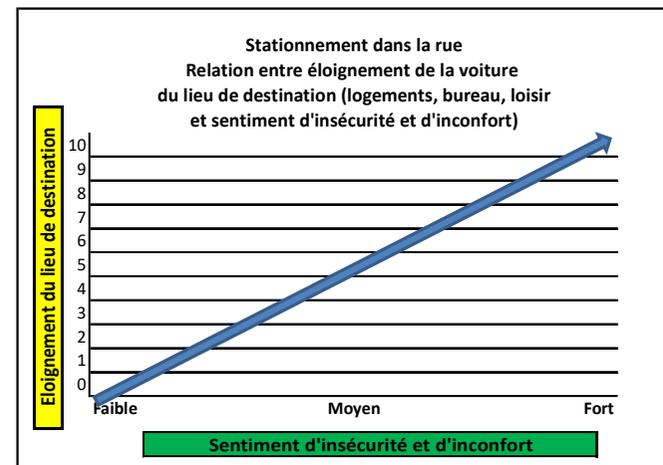
# II Typologie de l'offre et de la demande

DES SITES SPECIFIQUES
Centre Ville
Quartier péricentre
Centre bourg
Port
Aéroport
Gare de trains
Gare de cars et bus
Station de métro ou tram
CHU - Clinique
Université
Palais des expos – Cité des congrès
Stade - Zénith
Centre commercial
Centre administratif

## LE CALENDRIER DU STATIONNEMENT

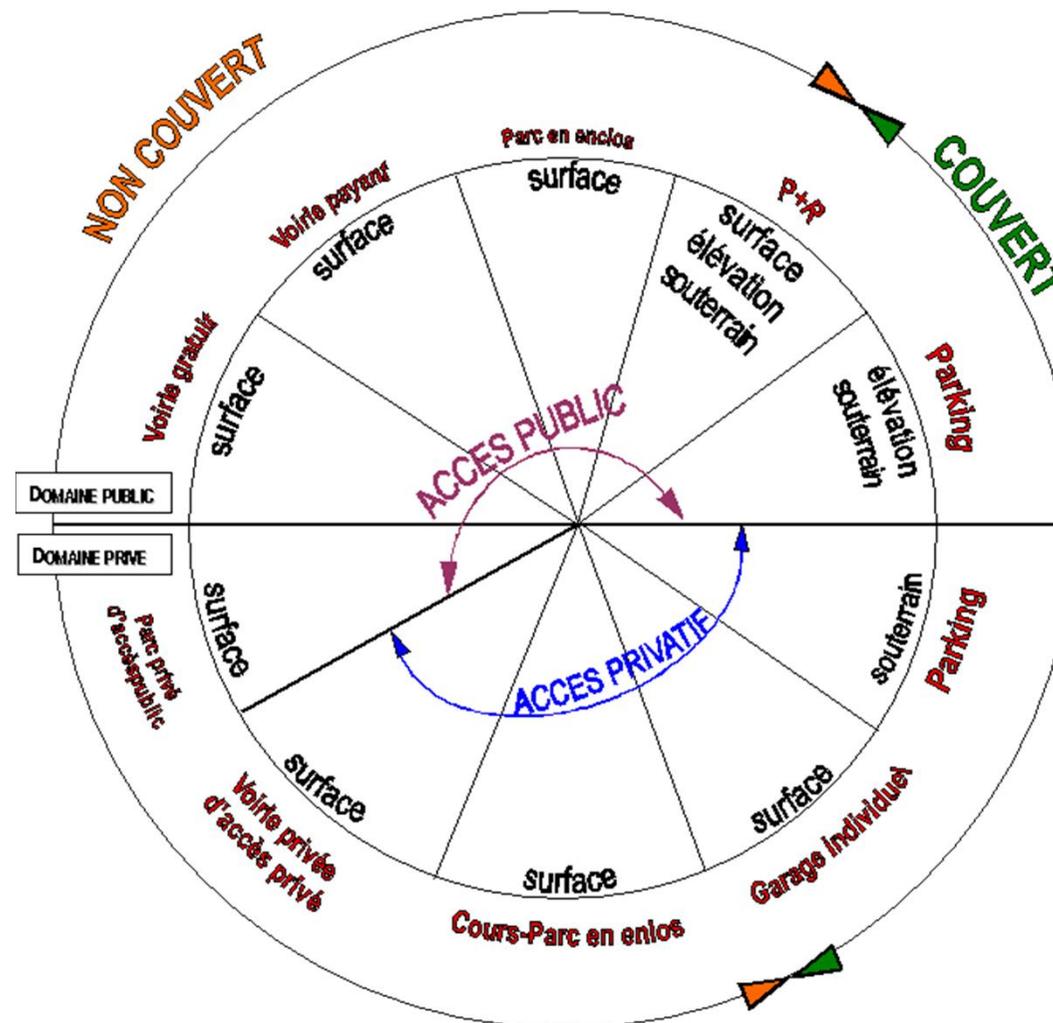
DEMANDE	ANNUELLE	MENSUELLE	HEBDOMADAIRE	JOURNALIERE
<b>Forte</b> ↑	Les soldes Fête des Mères Achats de Noël	Décembre	Le mardi Le samedi	Entre midi et 2 Vers 15 h En soirée
<b>Faible</b> ↓	Les jours fériés	Les vacances scolaires	Le dimanche	La nuit

Et une saisonnalité difficile à gérer.



**Mais une constance comportementale; Proximité = sécurité**

# II Typologie de l'offre et de la demande



Une diversité de lieux, de modes constructifs, de coûts et de conditions d'accès

# III Diversité de règles et modes de gestion

ETAT DE L'IMMOBILISATION D'UN VEHICULE			
<b>Immobilisation liée à la circulation</b> <u>Conducteur à bord ou à proximité</u> <b>ARRET</b>			<b>Immobilisation liée au remisage du véhicule</b> <u>Pas de conducteur à bord ou à proximité</u> <b>STATIONNEMENT</b>
Nécessité liée à la circulation et à la desserte			Service public pour un usage privé
s'effectué sur voirie dans et hors circulation			sur et hors voirie
< à 2 mn	de 2 à 5 mn	< 30mn	< à 1 jour
			.= ou à 1 jour
			courte et moyenne durée
			moyenne et longue durée
			longue et très longue durée
			
Règle de priorité	Montée et descente du conducteur et / ou des passagers dont attente ou	Chargement et déchargement de marchandises	Stationnement lié au motif du trajet VP
Stop, giratoire, feux, passage piétons,	<u>prise de tickets à l'horodateur</u>	<u>Livraisons</u>	Achat, visite, loisir, restauration, professionnel
			Emploi, Formation, Affaires
			Voyage (terrestre, maritime, aérien)
			Logement, entreprise, administration
Domaine public			Domaine public et privé

**Différencier le stationnement de l'arrêt, deux états souvent confondus**

# III Diversité de règles et modes de gestion

## Deux outils pour assurer la rotation sur voirie

**Le stationnement payant sur voirie** avec un zonage différencié, exemple :

Zone de courte durée, de 8h à 19h, sans résidents, durée de 1h à 1h30, centre-ville,

Zone de moyenne durée de 9h à 12 et 14h à 19h, durée 2h à 3h, péricentre,

Zone de longue durée de 9h à 12 et 14h à 19h, plus 5h, périphérie.

**La zone bleue** avec le disque Européen qui permet de moduler les durées de stationnement de 10 mn à plusieurs heures.

Zone de très courte durée ; livraisons, autres, 10mn,

Zone de courte durée, de 30mn à 1h30, centre-ville,

Zone de moyenne durée environ 3 h

Zone de longue durée plus de 5h



# III Diversité de règles et modes de gestion

## **Le stationnement gratuit sur voirie**

Compétence du maire au titre de ses pouvoirs de police

Il est géré par les services de la ville, notamment et généralement

- les espaces publics,
- la voirie
- -et la police municipale.

Les infractions au code de la route, notamment à la zone bleue, ne génèrent pas de recettes directes.

En revanche, les PV génèrent des recettes indirectes,

A) Pour la commune de plus de 10 000 habitants au titre du Compte d'Affectation Spéciale dit « CAS amende » égal au reversement des recettes de PV collectées par l'Etat et diminuées des couts

- d'investissement (lutte contre l'insécurité routière)
- et de gestion par les services de l'Etat

Le solde est réparti au prorata du nombre de PV émis sur le territoire de la collectivité.

*Pour 2017, l'unité est de 22,85€*

B) Pour les villes de moins de 10 000 habitants, reversement partiel aux communes par le CG, si elles flèchent des aménagements de sécurité.

La loi de finance rectificative, début de chaque année, fixe le montant du reversement PV aux collectivités.

Pour 2017, l'unité est de 22,85€

# III Diversité de règles et modes de gestion

## **Le stationnement payant sur voirie; un SPA**

Stationnement « décentralisé dépenalisé domanialisé

Le stationnement payant sur voirie, un SPA (service public administratif)

Les recettes sont constituées d'un taxe parafiscale non assujettie à la TVA,  
recettes de pré paiement et recettes post paiement

La paiement autorise une durée de stationnement par un même véhicule sur le même espace. Le tarif est identique pour tous les usagers « grand public ».

Désormais, différentes exceptions sont admises;

- les résidents qui échappent à la notion de durée limitée et bénéficient le plus souvent d'un tarif préférentiel
- tarifs différenciés proposés à différentes catégories d'usagers ou de véhicules.

Le SPA est géré dans le cadre du budget général

# III Diversité de règles et modes de gestion

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, dans le cadre de la loi de MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles°, le stationnement payant sur voirie repose sur de nouveaux principes :

## **Domanialisation**

de la valeur économique de l'acte de stationnement ; une redevance est instaurée en contrepartie de l'occupation d'un emplacement (régime de service public) et en substitution de la permission de voirie accordée par un droit tarifé (régime de police).

**Dépénalisation** : une redevance de post-paiement est instaurée en lieu et place de l'amende pénale de 17€. Son recouvrement est assuré par l' ANTAI (sauf exception rarissime).

*Postulat : si l'utilisateur ne paie pas à priori, il fait le choix de payer le FPS à posteriori.*

## **Décentralisation** :

La redevance et le forfait post-stationnement sont décidés par le conseil municipal et non plus par l'Etat. Le cout du traitement FPS reste fixé par l'Etat et est identique pour toute les collectivités, quel que soit le montant du FPS.

*Le stationnement à durée limitée géré par la zone bleue reste dans le champ de la réglementation pénale. Le PV passe à 35€ au 1<sup>er</sup> janvier 2018.*

# III Diversité de règles et modes de gestion

## **Le stationnement payant hors voirie; un SPIC**

Compétence du maire (ou président de l'interco) au titre du code général des collectivités locales,  
Le stationnement payant hors voirie est un SPIC (service public industriel et commercial)



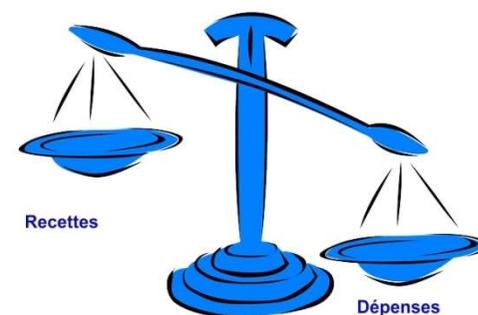
L'espace public ne dessert pas d'immeubles

Les recettes sont assujetties à la TVA

L'égalité des citoyens devant le service public interdit des différentiations tarifaires pour les mêmes usagers.

La durée de stationnement n'est pas limitée

La gestion d'un SPIC implique un budget annexe qui doit être équilibré en dépenses et recettes.



# III Diversité de règles et modes de gestion

## Le secteur para public et privé

Au titre de la liberté d'entreprendre, toute personne publique ou privée (sous réserve des dispositions du PLU) peut créer et exploiter des parcs de stationnement;

- Les cliniques, centres commerciaux, autres parkings privés
- Les aéroports, les ports de plaisance, de commerce, de passagers,
- etc...

La collectivité ne maîtrise pas la gestion et l'exploitation de ces équipements

Les tarifs sont donc totalement libres

Ne pas confondre avec l'externalisation de la gestion d'un service public dans le cadre d'une DSP (Délégation de Service Public)



# IV Le stationnement de surface

## Sur voirie

La réglementation du stationnement, dont le contrôle, découle des pouvoirs de police du maire.

Elle est différente de la réglementation de l'arrêt.

La règle générale est l'alternat bimensuel.

Les règles particulières et ou restrictives sont :

- latéral permanent,
- bilatéral permanent,
- durée limitée,
- Le stationnement spécifique: réservé (livraisons, service public, PMR etc...).
- **La zone bleue,**
  
- **Le stationnement payant.**

## Hors voirie

Le stationnement de surface, lorsqu'il y a un aménagement « spécial », l'espace public considéré devient « **parc de stationnement** »

# IV Le stationnement de surface

## La signalisation du stationnement

### Un premier pas vers le respect de la règle édictée

Sur voirie

Sauf disposition contraire, et dans le respect du code de la route, la règle générale est l'alternat bimensuel. (cette règle ne s'applique aux quais où le stationnement doit s'effectuer coté immeuble)

Cette règle (R417-2) est rappelée en entrée d'agglomération, entrée de zone, ou ponctuellement.



B6 a1



B6 a2



B6 b1

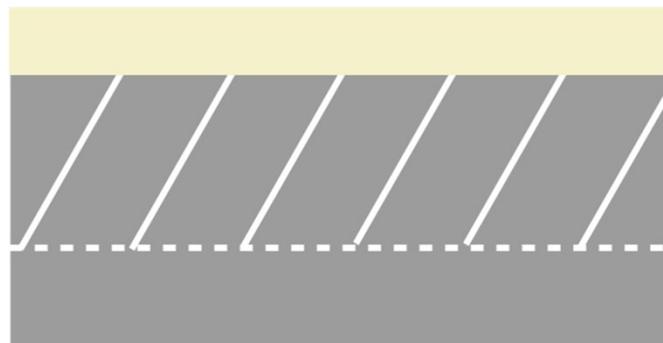


B6b2

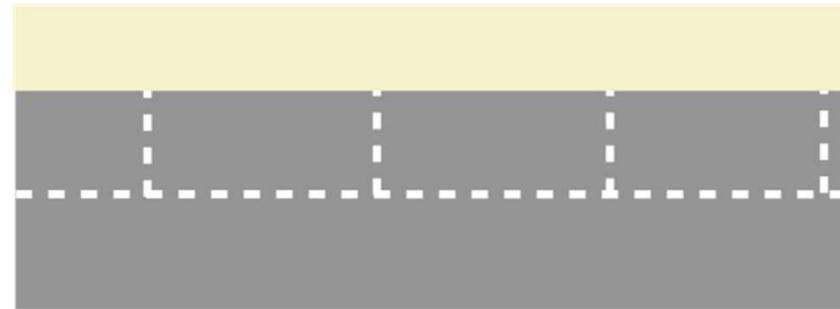
Le stationnement est régi par les articles R 417-1 à R 417-13

# IV Le stationnement de surface

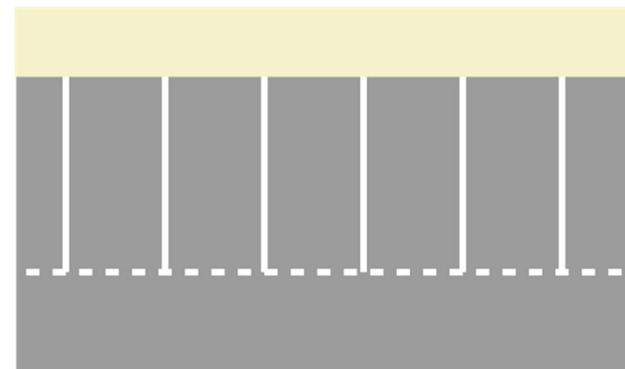
L'organisation du stationnement  
Un second pas vers l'optimisation de la capacité



**Stationnement en Epi**



**Stationnement longitudinal**



**Stationnement en Bataille**

# IV Le stationnement de surface

**Sur voirie** Deux modes de gestion de la rotation sont à disposition.

**Le stationnement payant** avec un zonage différencié, exemple :

Zone de courte durée, de 8h à 19h, sans résidents, durée de 1h à 1h30, centre-ville,

Zone de moyenne durée de 9h à 12 et 14h à 19h, durée 2h à 3h, péricentre,

Zone de longue durée de 9h à 12 et 14h à 19h, plus 5h, périphérie. La tarification doit être identique pour tous les usagers, exception faite des résidents (tarif réduit) et des PMR (gratuité).

**La zone bleue** avec le disque Européen qui permet de moduler les durées de stationnement

Zone de très courte durée ; livraisons, autres, 10mn, Zone de courte durée, 1h à 1h30, centre-ville,

Zone de moyenne durée environ 3 h

Zone de longue durée plus de 5h.

## Hors voirie

Le parc en enclos qui répond à la diversité de la demande de stationnement et permet une tarification adaptée et différenciée.



# IV Le stationnement de surface

PAYANT SUR VOIRIE (1 horodateurs pour 20 places)											
Contrôle péage		exploitation		Signalisation		Total dépenses		Recettes		Bilan avec	
Amortissement		dont maintenance		Amortissement				2 €/h		moyenne dépenses	
Mini	Maxi	Mini	Maxi	Mini	Maxi	Mini	Maxi	Mini	Maxi	Mini	Maxi
25	30	185	270	15	45	225	345	874	3 548	<b>477</b>	<b>3 151</b>
		Collecte /						Redevance			
		Maintenance				25	35	HPPJ 1 à 4*			* 6 variables;
		25	35					Mini en h	Maxi en h	1) Occupation	
		Surveillance 1 agent						300	1500	2) Contrôle	
		300pl	200 pl.					600	3000	3) PMR	
		110	160			110	160	PV unité	22,85	4) Non paiement	
		Fonctionnement						PV pl. mois (12)		5) Dépassement	
		Administratif/tech						1	2	temps	
		50	75			50	75	274	548	6) Résidents	

Nota. Calcul du reversement PV sur la base de la réglementation actuelle.

PARC EN ENCLOS (capacité 200 places)											
Contrôle péage		exploitation		Signalisation		Total dépenses		Recettes		Bilan avec	
Amortissement		dont maintenance		Amortissement				2 €/h		moyenne dépenses	
Mini	Maxi	Mini	Maxi	Mini	Maxi	Mini	Maxi	Mini	Maxi	Mini	Maxi
								HPPJ 4 à 7*			* 2 variables
								Mini en h	Maxi en h	1) Occupation	
								1200	2200	2) Résidents	
25	40	200	400	5	15	230	455	2400	4400	<b>1 943</b>	<b>3 943</b>

# IV Le stationnement de surface

Evaluation des modes de gestion du stationnement de surface												
Thème	Services et aménagements						Impact sociopolitique				Bilan économique	Note totale
Critère	Tecnicité	Impact urbain	Rotation	Peur du gendarme	Service à l'usager	Note appréciée	Acceptation sociale	Management interne	Implication politique	Note appréciée	Note calculée	
Nature du stationnement	Mise en œuvre											
Non réglementé	3	3	0	0	0	6	3	1	3	7	0	13
Zone Bleue	3	3	1	1	1	9	2	1	3	6	0,2	15
Payant voirie	2	2	2	3	1	10	1	1	1	3	1,9	15
Parc en enclos	1	2	2	2	3	10	2	2	2	6	3	19
3 bon ou facile			2 moyen ou acceptable			1 Faible ou difficile			0 inexistant			

# IV Le stationnement de surface

Quel est la réglementation adaptée à votre commune:

**Le stationnement payant sur voirie ?**

**La zone bleue ?**

En 1er lieu, il convient de connaître les trois indicateurs incontournables trop souvent ignorés

Les taux

Les bonnes références

1 LE TAUX D'OCCUPAT **80% à 90%** en deçà l'offre est démesurée, au-delà il y a saturation

2 LE TAUX DE ROTATION **5 à 6 v / j / pl.** soit une durée moyenne par véhicule de 1h30

3 LE TAUX DE RESPECT de **70 à 80%** au dessous la réglementation ou la surveillance sont inadaptées

La capacité est également un facteur déterminant (hors parc en enclos)

Pour moins de 500 places réglementées, la zone bleue est adaptée

De 500 à 1500 places, un étude spécifique est recommandée

Au-delà 1500 places, le stationnement payant devient pertinent

# V La zone bleue

Le marquage au sol est souvent bleu.

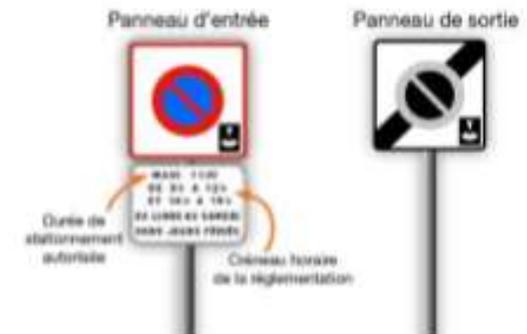
L'article 118-2 stipule : ...pour le stationnement gratuit à durée limitée avec contrôle par disque, les lignes de couleur blanche peuvent être remplacées par des lignes de couleur bleue.

Les pictogrammes et inscriptions restent de couleur blanche.

Il n'y aurait donc pas d'obligation de signaler le stationnement en zone bleue par un marquage au sol.

Si la zone est indiquée par un panneau, cela peut dispenser la commune de réaliser un marquage au sol.

## SIGNALISATION Sur voirie



# V La zone bleue

Les résidents peuvent échapper à la contrainte de durée limitée 1. « Le Conseil d'État a jugé qu'un arrêté instituant une « zone bleue » dans un centre-ville et ne prévoyant aucune dérogation en faveur des riverains de la zone était légal » 2. « un arrêté municipal correctement motivé instituant une « zone bleue » peut faire la distinction entre les usagers riverains et ceux qui ne le sont pas, et, dès lors, faire bénéficier les riverains d'une dérogation aux restrictions de stationnement ».

Résumé, il n'y a pas d'obligation de créer un régime résident dérogatoire, mais c'est possible.

Zone Bleue: Clisson: Macarons pour les résidents



# V La zone bleue

Le contrôle;

Un réel talon d'Achille

Ou

la légende d'une règle obsolète

Le jeu du chat et de la souris avec un disque qui tourne... Des moyens empiriques pour contourner la fraude : le marquage à la craie

Un peu plus moderne, par photo, de près (le compteur kilométrique) ou de loin, (la position exacte du véhicule) mais toujours discutable.



# IV La zone bleue

## Une légende dépassée ?...

A une technologie plus contemporaine, le capteur (ou détecteur de mensonge)



Avec report de l'information auprès des services de contrôle et du public (contrôle social).



# V La zone bleue

## Par le stationnement intelligent

Et désormais des outils beaucoup plus accessibles qui s'appuient sur la capture d'images.



Aujourd'hui, les nouveaux moyens de contrôle permettent de replacer la réglementation « zone bleue » parmi les outils efficaces pour assurer la rotation du stationnement. Le reversement PV, sur la base d'une amende à 35 €, constitue une recette, pour les collectivités; Sa gestion peut être plus simple que pour le stationnement payant sur voirie (FPS).

# VI Le parc en enclos

## Définition juridique d'un parc de stationnement

Dépendance domaniale hors voirie, domaine public immobilier.  
appartenant à une personne publique et affecté à :

- l'usage direct du public
  - un service public dès lors qu'il fait l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public
- Pour être qualifié de parc de stationnement, la jurisprudence retient la notion d' « **Aménagement spécial** »

Service Public Industriels et Commercial (SPIC),  
Recettes assujetties à la TVA,  
Budget annexe (équilibre dépenses/recettes),  
Règlement intérieur.

# VI Le parc en enclos

## Préalable

Seuil minimum

Il convient de souligner que la capacité minimum d'un parc en enclos est commandée par l'économie globale de l'équipement (investissement et fonctionnement).

Une capacité minimum de 100 places est généralement admise par les professionnels. Elle peut dans certains cas descendre en dessous de 70 à 80 places dès lors que :

l'usage résulte essentiellement d'usagers horaires avec une tarification soutenue et équipé de matériel de contrôle péage,  
ou à l'inverse est ouvert exclusivement à des abonnés et équipé de matériel de contrôle d'accès.

Au-dessous de ce seuil, la pertinence économique et technique d'un parc en enclos est posée.

# VI Le parc en enclos

## Intérêts pour l'utilisateur :

- Accueil des abonnés avec une place assurée, ce que ne permet pas la voirie.
- Paiement au juste prix (au temps consommé avec des pas de 10mn à 1/4h),
- Durée de stationnement non limitée,
- Relation avec l'utilisateur (vidéo, interphonie),
- Tarification adaptée (commerciale, sociale ...),
- Sécurité (contrôle social, télésurveillance),
- Absence de PV.
- Réservation possible

## Intérêts pour la collectivité

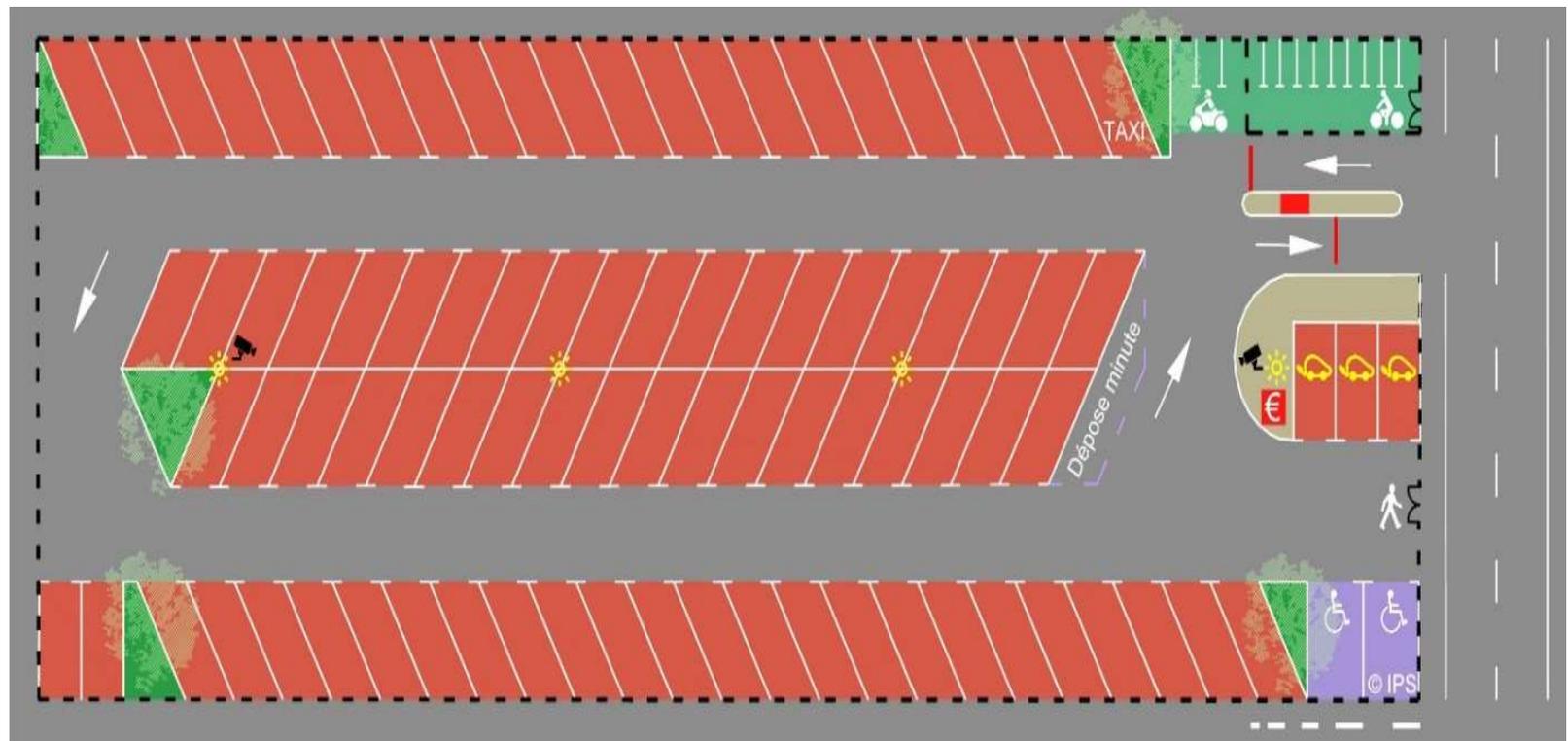
Fiabilité et sécurité des équipements (vidéosurveillance),  
Possibilité de quotas et sectorisation des abonnements,  
Tarification persuasive ou non pour la longue durée,  
Surveillance sans PV, (moins de personnel),  
Taux de respect et de paiement optimisés,  
Matériel éventuellement démontable.

# VI Le parc en enclos



## L'aménagement spécial:

- Clôture
- Contrôle péage
- Places VP
- Places PMR
- Places Voitures électriques
- 2 roues
- Vélos
- Taxi
- Dépose minute
- Télésurveillance



# VI Le parc en enclos

## Couts et recettes

### L'investissement :

Travaux VRD 1000 à 6500 € HT/place suivant la nature de l'aménagement existant.  
Matériel contrôle de contrôle d'accès (borne, barrières, caméras, interphonie) + point de paiement, hors génie civil :

Horodateurs avec lecteur de plaques, sans distribution tickets environ	<b>50 K€</b>
Caisse automatique en chenal de sortie avec lecteur code barre environ	<b>60 K€</b>
Caisse automatique en chenal de sortie avec ticket magnétique environ	<b>70 K€</b>
Caisse automatique sur parking avec ticket magnétique environ	<b>80 K€</b>

En fonctionnement  
Fonction du service  
demandé et de la  
capacité

### Les recettes :

Recettes horaires, abonnés

Recettes annexes (publicité)

Rappel recettes horaires maxi an = 2200h,  
soit pour **1€/h, 2200€. /place**

**Les recettes sont liées à trois facteurs ;**

Le taux d'occupation,

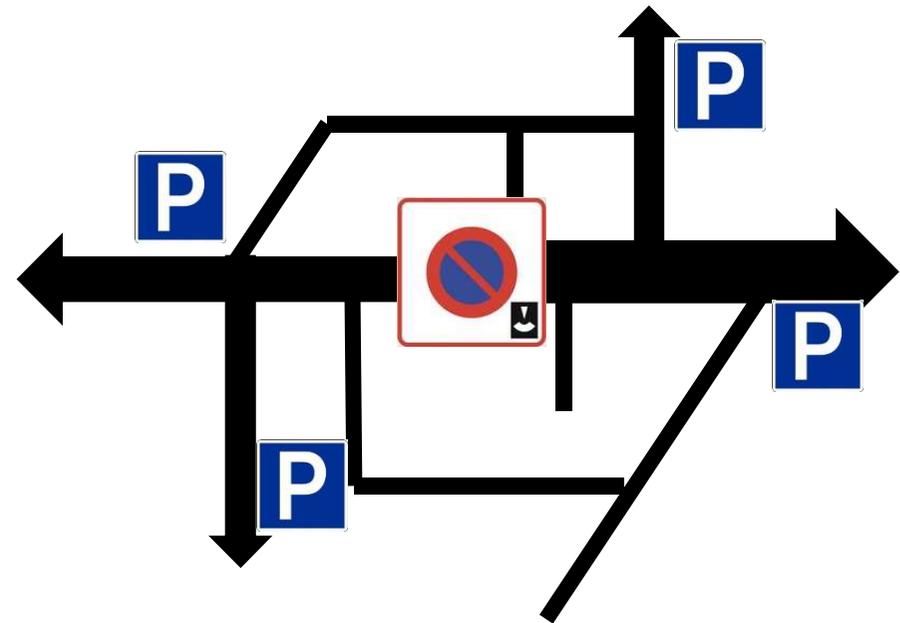
Les tarifs

La durée de stationnement.

Les temps de gratuité qui impactent directement les recettes

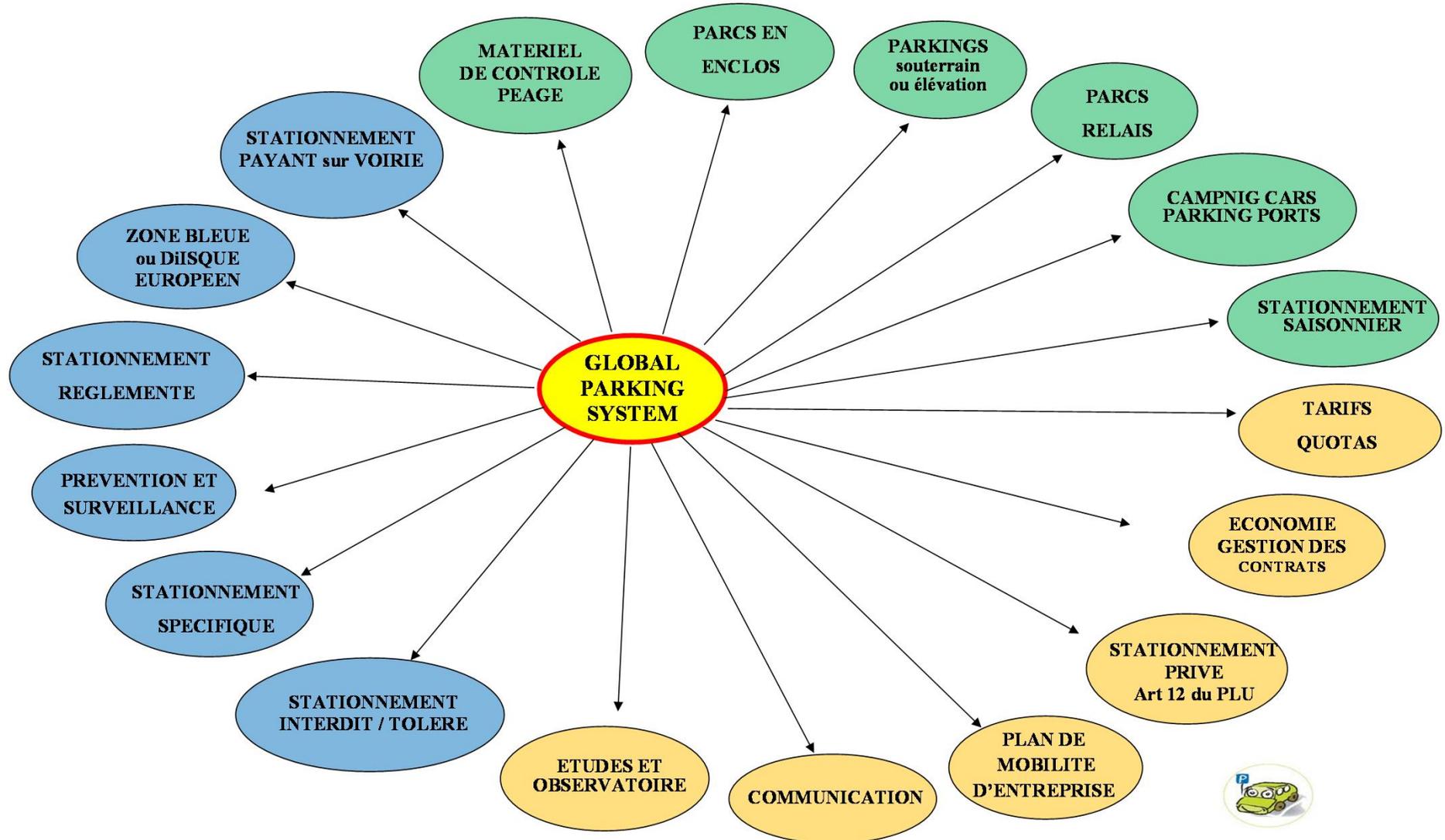
# VII Conclusion

Un « bon » plan de stationnement ???



# VII Conclusion

Un « bon » plan de stationnement ???



# VII Conclusion

Un « bon » plan de stationnement ???

## Modes de gestion d'un service public de stationnement

GESTION DIRECTE	MARCHES PUBLICS	GESTION DELEGUEE	EXTERNALISATION
Régie simple ou Régie autonome	Marchés de travaux	Gérance	SEM in house
SPA budget général SPIC budget annexe	Marché de fourniture	Régie intéressée	SPL
	Marché de prestation	DSP Affermage	
		DSP Concession	

# VII Conclusion

Le stationnement est un outil de **valorisation de l'espace public**

Il consolide la **dynamique économique du centre ville**

Il doit faire l'objet d'une **organisation rationnelle** dans le respect des règles

Les fournisseurs proposent des **matériels adaptés** à de nombreuses situations

Une saine **économie** du stationnement est **excédentaire**

Une politique efficiente du stationnement implique **la stratégie sur le long terme**



**MERCI DE VOTRE ATTENTION**



**UNE VOIRIE POUR TOUS**

Rues et espaces publics À VIVRE

