

# PARKINGNEWS

Association professionnelle / spécialisée suisse du stationnement  
Juillet 2024



## EDITORIAL

**Damien Zuber**  
Président de ParkingSwiss

Chers membres,

Cette édition de Parking News fait suite à notre assemblée générale du 16 mai 2024 à Berne et reprend les thèmes présentés à cette occasion.

Le stationnement poursuit sa mutation avec de nombreux défis à relever. Les exploitants, les villes et les fournisseurs sont confrontés à des contraintes techniques et des attentes du public de plus en plus poussées. Notre association ParkingSwiss, qui compte une centaine de membres, vous accompagne dans ces changements en partageant des informations essentielles collectées auprès de ses adhérents. Le Comité de ParkingSwiss travaille bénévolement et assidûment pour produire des guides et recommandations de bonnes pratiques permettant aux exploitants de disposer d'informations primordiales pour prendre leurs décisions.

Je vous souhaite plein succès dans ce processus de transformation et vous assure du soutien de notre association pour relever ces enjeux.

## DÉTECTION AUTOMATIQUE DES PLAQUES D'IMMATRICULATION



**Thierry d'Autheville**  
Directeur général  
du Groupe PARKGEST  
Genève

**Plus de confort, de rapidité et de sécurité : la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation présente de nombreux avantages, notamment dans le domaine du stationnement, comme l'a expliqué Thierry d'Autheville lors de l'AG de ParkingSwiss. Mais cette technologie n'est pas sans inconvénients.**

ANPR est l'abréviation de « Automatic Number Plate Recognition » ce qui se traduit en français par « reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation » (au moyen de caméras). Le client entre et sort du parking sans avoir à se soucier du temps de stationnement et des frais. Les avantages sont manifestes : plus besoin de chercher péniblement son ticket de parking, ni d'attendre devant la caisse automatique. Cela évite aux

clients de s'énerver et de perdre du temps : 2,5 heures au total pour mille entrées et sorties quotidiennes, selon les calculs de Thierry d'Autheville pour ses parkings à Genève.

### **EFFICACITÉ ACCRUE DES PROCESSUS**

Mais la reconnaissance automatique des plaques facilite également le travail de l'exploitant du parking. Elle simplifie par exemple l'application de tarifs différenciés par zones de stationnement ou par groupes de véhicules et permet des factures groupées par flotte de véhicules. Il est clair que l'exploitant du parking obtient également de précieuses données sur sa clientèle, comme l'origine, la fréquence des visiteurs et la durée de stationnement. Mais un aspect important est avant tout l'amélioration du contrôle et de la sécurité. Il est possible de limiter les droits de stationnement pour certaines plaques d'immatriculation. Un véhicule qui a causé des dégâts lors de visites précédentes peut par exemple déclencher une alarme à l'entrée, tout comme un véhicule recherché par la police.

Il est clair que les dispositions légales en matière de protection des données doivent à tout moment être garanties.

### **UN SYSTÈME CAPABLE D'APPRENDRE**

Les nouvelles technologies reposant sur les réseaux neuronaux confèrent au système une capacité cognitive. Plus les mesures sont nombreuses, plus la reconnaissance des plaques est fiable. Pour garantir le bon fonctionnement, différents éléments doivent être pris en compte. Il faut tout d'abord que les caméras soient bien positionnées à l'entrée et à la sortie. Elles doivent pouvoir identifier et lire tous les types de plaques d'immatriculation depuis leur champ de vision. Une résolution d'image insuffisante ou un mauvais éclairage peuvent affecter le résultat. Des images floues, souvent dues aux mouvements, sont très fréquentes avec les installations mobiles. Le logiciel doit être capable de reconnaître le contour des lettres et des chiffres et de distinguer les caractères similaires (par exemple l et 1 ou O et 0, etc.).

## **SE GARER AUX CFF**



**Adrian Houriet**  
**Chef de projet Senior**  
**Premier et dernier kilomètre**  
**CFF SA**

**Quand on entend CFF, on pense trains. On ne se rend pas toujours compte que l'entreprise ferroviaire est le plus grand fournisseur de places de stationnement en Suisse, avec 29 000 places réparties dans 588 installations P+R. Lors de l'AG, Adrian Houriet a expliqué comment les CFF relevaient les défis qui en découlent.**

Aujourd'hui, 55 % des passagers se rendent à la gare à pied, et 14 % en bus, en tram ou en car postal. Pour le stationnement, Adrian Houriet s'intéresse surtout à ceux qui viennent en voiture ou à vélo. Beaucoup de choses bougent dans ce domaine : la voiture perd du terrain (7 %) alors que la part du vélo, qui est actuellement de

5 %, est en forte augmentation. Adrian Houriet : « Le vélo est là pour de bon. » En ce qui concerne les trajets en voiture, il convient de noter que 30 % de ces déplacements sont aujourd'hui inférieurs à 3 km, une distance pouvant potentiellement être parcourue à vélo. La part des automobilistes est surtout élevée là où la desserte par les transports publics est mauvaise (28 %). Le taux d'occupation des P+R des CFF, qui varie entre 2 et 100 %, montre également l'hétérogénéité des besoins.

Sur quelles capacités et quels moyens de transport les CFF doivent-ils donc orienter leur offre de stationnement ? La stratégie des CFF repose sur la flexibilité : il s'agit d'abandonner le stationnement classique au profit d'une gestion intégrée de l'espace et de la mobilité. Aménager autant que possible les aires de stationnement afin qu'elles puissent aussi être utilisées à l'avenir pour d'autres moyens de transport.

Adrian Houriet évoque également le dilemme de la tarification : « Les personnes qui combinent le parking et le train doivent payer moins cher leur place de stationnement que celles qui ne font que stationner. Si les prix sont trop bas, on risque un manque à gagner et une utilisation des places P+R à d'autres fins ; si les prix sont trop élevés, les gens se garent ailleurs et nous n'encourageons pas la mobilité. »

# STATIONNEMENT DES MOTOCYCLES

**La demande en places de stationnement pour motos augmente. Les exploitants de parking doivent réfléchir à la réponse à apporter à ce besoin. Damien Zuber, directeur de la Fondation des Parkings de Genève, a partagé ses premières expériences lors de l'AG.<sup>1</sup>**

Comment créer de la place pour le stationnement des motos ? On peut par exemple utiliser des surfaces résiduelles trop petites pour les voitures ou réaffecter des places existantes pour voitures : selon la situation, deux à trois places pour voitures sont nécessaires pour huit places pour motos. La numérotation des places pour motos suit la même logique que celle des places pour voitures, en utilisant la lettre M devant le numéro.

« Dans nos parkings, les plaques d'immatriculation des motos peuvent également être détectées automatiquement par les caméras à l'entrée et à la sortie », explique Damien Zuber. C'est ainsi que s'effectue l'association de l'immatriculation et du ticket de stationnement ou de l'abonnement. Des boucles d'induction encastrées dans le sol permettent de distinguer les motos des voitures. Des systèmes de comptage et de guidage assistés par caméra recensent les motos et indiquent leur répartition. Dans les parkings de la Fondation, un abonnement coûte 44 francs par mois et 484 francs par an. Un abonnement multiparking, valable dans plusieurs parkings de la ville, coûte 60 francs par mois et 600 francs par an.

Jusqu'à présent, les motocyclistes sont bien lotis sur l'espace routier public. Ils peuvent garer leur moto gratuitement et sans limite de temps dans la plupart des communes. La Fondation des Parkings de Genève est cependant convaincue, sur la base de son expérience, qu'il est possible de faire payer les motos et de limiter la durée de stationnement. Elle demande 30 centimes par heure en semaine sur ses places de stationnement extérieures. Les abonnements coûtent 32 francs par mois et 352 francs par an. « C'est en quelque sorte un changement de paradigme », explique Damien Zuber.

<sup>1</sup> Un nouveau ParkingGuideline sera prochainement publié sur ce thème : « Création de places de stationnement pour motos dans les parkings »



## QUATRE QUESTIONS À...

**Josef Dobrawez**  
**SKIDATA**

**MONSIEUR DOBRAWEZ, VOUS SIÉGEZ DÉSORMAIS AU COMITÉ DE PARKINGSWISS. QUEL EST VOTRE LIEN AVEC LA BRANCHE DES PARKINGS ?**

C'est en 2005 que j'ai eu mon premier contact avec la branche des parkings. J'étais alors responsable de la recherche et du développement chez un concurrent. Depuis des années, je m'engage en faveur de l'innovation numérique afin de maximiser l'intérêt qui en découle pour les places de marché, les exploitants et les automobilistes.

**COMMENT VOUS OCCUPEZ-VOUS AUJOURD'HUI DES THÈMES LIÉS À LA BRANCHE DES PARKINGS CHEZ SKIDATA ?**

Je suis responsable de l'activité Parking & Mobility de SKIDATA Suisse depuis cinq ans. Je me concentre sur la transformation de la branche par la numérisation, l'intégration de nouvelles solutions de paiement et de systèmes tiers tels que les stations de recharge électrique et la mobilité en tant que service. Nos produits sont utilisés aussi bien sur des marchés purement numériques que sur des marchés conventionnels comme la Suisse.

**POUR QUELS THÈMES SOUHAITEZ-VOUS VOUS ENGAGER EN PRIORITÉ AU SEIN DU COMITÉ ?**

Je souhaite promouvoir l'introduction de nouvelles solutions numériques dans l'intérêt des places de marché, des exploitants de parkings et des automobilistes. L'objectif est de renforcer la position de ParkingSwiss sur le marché.

**SELON VOUS, OÙ RÉSIDENT LES PLUS GRANDS DÉFIS POUR LES PARKINGS EN SUISSE ?**

La numérisation fait actuellement beaucoup bouger les choses. Les systèmes de parking modernes doivent simplifier au maximum le stationnement et être capables de communiquer avec différents systèmes – des systèmes de paiement et des Smart Cities à la mobilité en tant que service, aux stations de recharge électrique, aux systèmes de navigation et aux véhicules à stationnement automatique. Ce sont des défis passionnants. ParkingSwiss a un rôle important à jouer dans le conseil prodigué à ses membres. C'est un acteur influent au sein de différents comités et domaines spécialisés.

# LE COMITÉ DE PARKINGSWISS

## Les membres suivants ont quitté le Comité :

- Quentin Pellaux
- Jean-Claude Constantin

Un grand merci pour leur soutien de longue date !

## Nouveau membre élu au Comité lors de l'AG 2024 :

- Josef Dobrawez, SKIDATA

Toutes nos félicitations !

## Voici la composition du Comité :

- Damien Zuber (président)
- Giovanni Zen (vice-président)
- Thierry d'Autheville
- Daphné Dethier
- Josef Dobrawez
- Adrian Houriet
- Yves Joliat
- David Leuthold
- Herbert Schläpfer
- Georg Spycher.

## PARKING AWARDS 2023

### ESPA-Gold

- Kasernen-Parking, Aarau
- APCOA Bahnhof Parking, Bienne
- Metro Autopark AG, Berne
- Parkhaus City Ost Schlossberg, Thoune
- P+R de Vennes, Lausanne
- Parking de Bellefontaine SA, Lausanne
- Parking de la Duché, Nyon
- Parking Port d'Ouchy, Lausanne
- Parking Les Remparts, La tour-de-Peilz
- Parking Serletta, St. Moritz
- Insel Parking, Berne



### ESPA-Standard

- Parking OL10 MEG, Olten
- Rathaus Parking, Berne
- Parking City Nord Grabengut, Thoune
- Parking de Mon Repos SA, Lausanne



La Suisse compte actuellement 59 parkings qui portent cette distinction, garante de qualité, de sécurité et de convivialité, dont 32 avec le prix ESPA-Gold Award.

## NOUVEAUX MEMBRES

- Canton de Genève, Office cantonal des transports
- Hectronic Schweiz AG
- Parkon GmbH
- PKE Electronics SA

**Soyez les bienvenus !**

### IMPRESSUM

Editeur: ParkingSwiss; Responsable du contenu: Herbert Schläpfer; Rédaction: Egger Kommunikation, Berne;  
Traductions: TTN Translation Network, Genève; Conception: Piment Graphic Design, Givisiez; Impression: media f imprimerie SA, Fribourg;  
Tirage: 130 exemplaires (90 en allemand et 40 en français); Juillet 2024 - [www.parkingswiss.ch](http://www.parkingswiss.ch)