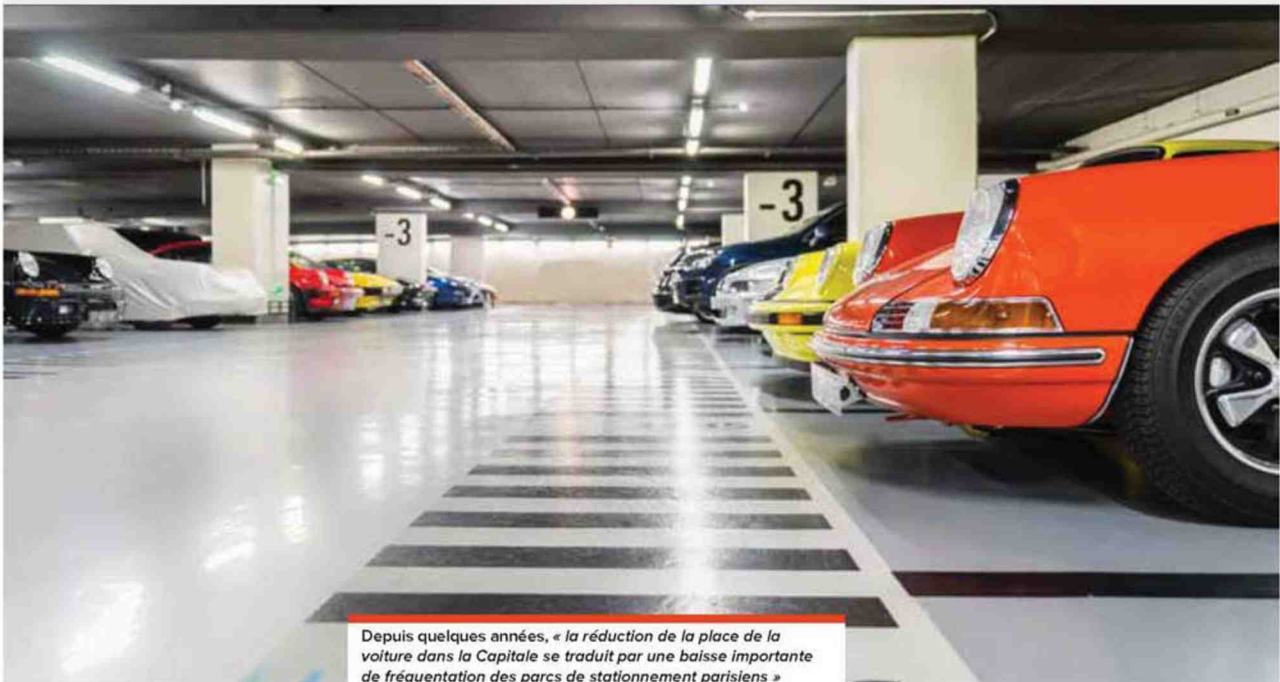


DOSSIER



Depuis quelques années, « la réduction de la place de la voiture dans la Capitale se traduit par une baisse importante de fréquentation des parcs de stationnement parisiens »

© FRANÇOIS-XAVIER DRIANT

AMÉNAGEMENT

A Parkopolis, les métiers du stationnement font leur brainstorming

Essor des mobilités partagées, révision de la place de la voiture en ville, montée des nouvelles motorisations : le salon biennal Parkopolis, qui se tiendra les 19 et 20 juin à la Porte de Versailles, est l'occasion, pour les métiers du stationnement, de redéfinir leur stratégie.

La coïncidence est particulièrement symbolique : alors que, dans quelques semaines, entrera en vigueur la ZFE (zone à faibles émissions) métropolitaine, les métiers du stationnement se réuniront Porte de Versailles, les 19 et 20 juin, pour leur grand salon biennal, Parkopolis. Et nul doute que la question de la transition écologique se trouvera au centre de leurs discussions.

Depuis quelques années, « la réduction de la place de la voiture dans la Capitale se traduit par une baisse importante de fréquentation des parcs de stationnement parisiens », souligne ainsi Sébastien Fraisse, directeur général adjoint d'Indigo, responsable France de la société. La morosité est telle que Q-Park n'a pas candidaté au renouvellement de la concession de son parc situé au Carrousel du Louvre. « Nous n'avons pas assez de

visibilité sur l'évolution du trafic sur les quais et la rue de Rivoli », justifie Michèle Salvadoretti, directrice générale France et Belgique.

A Paris, innover pour survivre

Pour maintenir leur chiffre d'affaires, les opérateurs doivent faire preuve d'inventivité : « Nous développons les abonnements, notamment avec les flottes d'entreprises que la réforme du stationnement en voirie a incitées à revoir leur stratégie de parking », témoigne ainsi Adeline Margerand, directrice commerciale marketing et développement de Saemes.

Les gestionnaires de parcs développent également les réservations par internet : soit en partenariat avec des opérateurs extérieurs – comme OnePark, Parkings de Paris, OPnGo, etc. – ou avec des services internes – comme Q-Park résa. Autre stratégie : s'allier avec des opérateurs ayant une clientèle « captive ». Saemes gère ainsi

les parcs de plusieurs hôpitaux, comme Henri Mondor à Créteil, et opérera bientôt le parking souterrain du Printemps à Nation.

A la recherche du bon service

Beaucoup misent aussi sur la périphérie de Paris qui, elle, reste dynamique. Saemes vient ainsi de remporter un marché à Joinville-le-Pont

(Val-de-Marne). Q-Park va construire un parking de 450 places à Clichy-la-Garenne (Hauts-de-Seine), où l'implantation de la Cité judiciaire voisine a saturé l'espace de stationnement.

Mais les opérateurs testent aussi sans relâche le ou les services qui leur permettront d'attirer de nouveaux clients ou d'accroître leurs marges.

Les trublions du stationnement prennent du galon

Ils s'appellent OnePark, Yespark, Zenpark. Ces trublions du stationnement ont noué des partenariats avec les hôtels, les bailleurs sociaux, et parfois même des parkings publics, et gèrent une partie de leurs places de stationnement. Mais désormais, ils répondent aussi à des appels d'offres concernant des parkings nouveaux dont il s'agit de mutualiser l'usage entre différents types d'utilisateurs. « Nous comptons en Ile-de-France 150 projets de parkings mutualisés, dont 10 dans le cadre d'« Inventons la métropole du Grand Paris ». 60 sont déjà en cours de montage », témoigne William Rosenfeld, cofondateur de ZenPark.

Réparation automobile, retrait de colis : les expériences ont été nombreuses mais pas toujours concluantes. Si le lavage automobile reste une valeur sûre, Saemes propose à ses clients de faire le plein de carburant avec son partenaire Gaston ; Indigo, avec la société GOP, propose à ses clients ayant à réaliser une réparation prise en charge par leur assurance de déposer leur véhicule dans le parc et de le récupérer réparé. L'utilisation des parkings par les sociétés de logistique urbaine reste, quant à elle, limitée par l'accessibilité des parkings aux véhicules utilitaires et les normes de sécurité en vigueur.

L'électrification, le défi du moment

« Le défi du moment est l'électrification de nos parcs », estime Sébastien Fraisse. « Mais installer des bornes de recharge est un chemin de croix », assure Fabrice Lepoutre, directeur général d'Effia : « Il nous faut en moyenne deux ans pour installer trois bornes ! » L'électrification est en effet soumise à des normes de sécurité drastiques. Résultat : « en général, nous nous contentons d'installer une dizaine de bornes au premier niveau du parking », confirme Alain Devès, directeur général de Saemes.

Or à Paris, la municipalité demande en général, lors des renouvellements des concessions, un taux d'équipement des places variant entre 30 et 50 %. « Cela oblige à des travaux extrêmement importants », remarque Alain Devès. « Il faut desserrer l'état réglementaire », opine Fabrice Lepoutre.

La dépénalisation fait son premier bilan

Parkopolis sera également l'occasion de tirer un premier bilan de la

dépénalisation du stationnement en voirie : depuis le 1^{er} janvier 2018, chaque commune détermine elle-même le montant du forfait de post-stationnement qu'auront à payer les automobilistes indisciplinés. Une réforme qui s'est, parfois, conjuguée avec une délégation au privé du contrôle du stationnement. La réforme n'a pas été sans douleur : comme à Paris où Streeteo (groupe Indigo) a été l'objet d'un petit scandale lors des premiers mois de la réforme. Aujourd'hui cependant, la plupart des communes notent une fluidification de leur centre-ville (voir encadré). A Paris toutefois, si le taux de paiement spontané (qui était de l'ordre de 10 % avant la réforme) a doublé, il reste encore faible.

Les parkings, un « réservoir des possibles »

Vélos, trottinettes, voitures en autopartage : les parcs de stationnement peuvent-ils tirer parti de l'essor des nouvelles mobilités ? Nombreux sont les opérateurs à avoir noué des partenariats avec des sociétés d'autopartage ou de location entre particuliers. Plusieurs ont également ouvert leurs portes aux vélos. Les parkings pourraient aussi servir de lieu de stockage et de recharge aux trottinettes électriques. « Mais les parcs en infrastructures constituent surtout un réservoir des possibles pour les collectivités, qui peuvent ainsi penser autrement l'aménagement de l'espace », suggère Jean-Laurent Dirx, président de la FNMS (Fédération nationale des métiers du stationnement). Autrement dit : implanter les nouvelles mobilités en surface, où elles seraient visibles et facilement accessibles, et utiliser les parkings pour les véhicules privés. ■

CATHERINE BERNARD

Les parcs de stationnement mis à contribution pour financer le Grand Paris express

Depuis le 1^{er} janvier 2019, les parkings commerciaux d'Ile-de-France sont soumis à la TSB, la taxe sur les bureaux de la région francilienne, et à la TASS, la taxe additionnelle sur les surfaces de stationnement. Objectif de cet élargissement : générer de nouvelles recettes pour la construction du Grand Paris express. « Cette taxe représentera, lorsqu'elle atteindra son maximum – en 2022 – entre 5 et 15 % du chiffre d'affaires des parkings parisiens », assure Jean-Laurent Dirx, président de la FNMS, Fédération nationale des métiers du stationnement. Théoriquement, elle est imputable au propriétaire, autrement dit, pour les parcs en concession, aux collectivités locales. Celles-ci les refactureront-elles à leur concessionnaire ? Ce dernier pourra-t-il augmenter ses tarifs ? L'enjeu est de taille : « le montant à payer représente, peu ou prou, notre résultat d'exploitation », constate Alain Devès, directeur général de Saemes.



TEMOIGNAGE

Patrice Pattée, adjoint au maire de Sceaux (Hauts-de-Seine)

« La dépénalisation a redonné de la fluidité au centre-ville »

« A Sceaux, nous avons choisi de déléguer le stationnement à Effia. Nous avons attendu mars 2018 pour émettre les premiers FPS (forfaits de post-stationnement) et avons donné la possibilité aux automobilistes de payer des FPS minorés en cas de paiement rapide. Après quelques semaines, le système a été bien compris et le taux de paiement spontané, qui était très bas, a beaucoup augmenté. Le nombre de FPS a atteint 6 675 pour les dix derniers mois de 2018. La réforme a redonné de la fluidité au centre-ville : nous comptons moins de voitures-ventouses, et plus de gens, sans doute, viennent à vélo ou à pied. »

Flowbird, le grand gagnant de la dépénalisation

Né de la fusion, en janvier 2018, entre le Français Parkeon, numéro un mondial, et son suivant immédiat, le Suédois Cale, Flowbird est, sans nul doute, le grand gagnant de la dépénalisation. *Ad minima*, cette dernière a en effet impliqué la mise à niveau des horodateurs. Mais bien souvent, les municipalités ont profité de la réforme pour dématérialiser le stationnement : il suffit aux agents de taper le numéro d'immatriculation du véhicule sur leur assistant numérique pour interroger le serveur de tickets hébergé par Flowbird et savoir si, oui ou non, le stationnement a bien été payé. La majorité des villes utilise également le serveur de FPS développé par l'entreprise, qui enregistre et stocke les fameux forfaits de post-paiement. « Nous avons également développé une solution de paiement mobile, et des logiciels qui permettent par exemple de planifier au mieux les tournées des agents », explique Jean-François Esnault, directeur Smart City. Le numéro un mondial présentera à Parkopolis son nouvel horodateur sous Android, ainsi que son offre Park&Breathe : les horodateurs servent de support à des capteurs de pollution et de bruit que la collectivité peut interroger en temps quasi réel !



© FRANÇOIS-XAVIER BRIANT

Les opérateurs testent sans relâche les services qui leur permettront d'attirer de nouveaux clients ou d'accroître leurs marges.