

Parkings et péages

L'optimisation est en cours

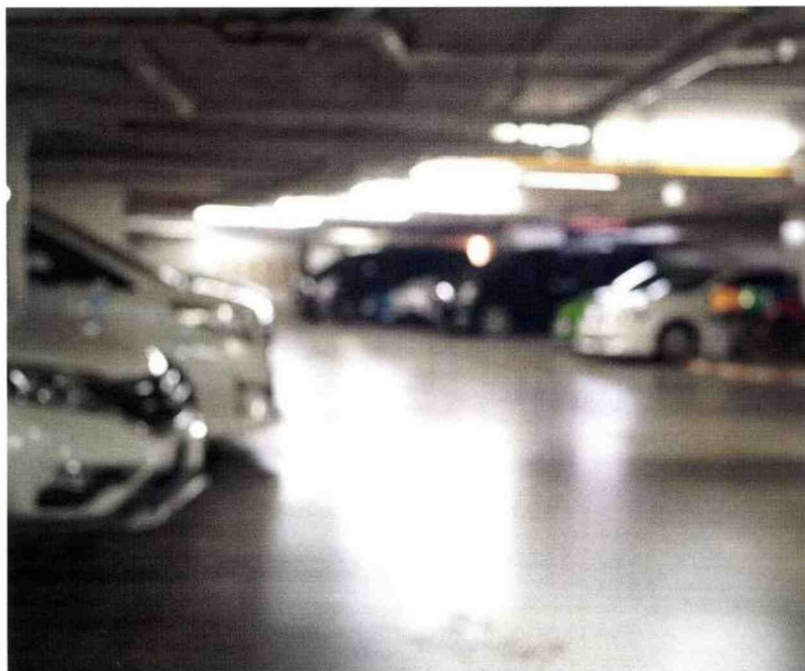
Avec des organisations du travail qui se renouvellent et des coûts immobiliers en hausse, les entreprises se penchent de plus près sur leur gestion des parkings, un poste annexe à la flotte mais indispensable à son bon fonctionnement, voire à son verdissement. Tout en cherchant, en parallèle, à optimiser l'utilisation des badges de péage (voir page 75).

La crise sanitaire a bouleversé les habitudes de déplacement des salariés des entreprises : pour leurs trajets domicile-travail comme pour leurs trajets professionnels. De manière ponctuelle avec des confinements successifs mais aussi sur le long terme, en participant à ancrer des habitudes comme le télétravail ou la visioconférence. « Le télétravail se maintient à un niveau élevé en Île-de-France, valide William Rosenfeld, directeur général et fondateur de Zenpark, une application de réservation et de location de parking. Entre janvier et juin 2021, on a constaté au quotidien une moyenne de 50 à 60 % de télétravailleurs, contre 20 % auparavant. »

Ces nouveaux comportements se répercutent sur la gestion de flotte : les responsables de parc revoient les lois de roulage de leurs contrats de location, voire s'interrogent sur l'utilité de certains véhicules. En outre, poussés par la loi d'orientation des mobilités (LOM) et la mise en place des ZFE-m (voir l'article page 32), ces gestionnaires réévaluent les car policies : pour des modèles plus petits, des motorisations moins puissantes et toujours moins émettrices...

Du télétravail au parking

Mais ces évolutions ne vont pas sans répercussions sur des postes annexes à la flotte, comme les parkings. « Avec des taux d'utilisation des parkings qui ont chuté pendant la crise sanitaire, les entreprises se sont penchées sur la façon dont les places étaient effectivement employées », résume Stéphane Seigneurin, directeur général de Sharvy, ex MyCarSpot, une application destinée à la gestion des espaces en entreprise : bureaux, cantines ou parkings (voir l'encadré ci-contre). En parallèle, le système des badges de parking distribués en fonction du



© Aciempp 147

nombre de places et des positions hiérarchiques des salariés tend à disparaître. « Les entreprises ont pu constater que les managers qui disposaient d'un parking réservé par acquis social, au même titre que la voiture de fonction, n'étaient pas ceux qui en avaient le plus besoin », reprend Stéphane Seigneurin. Dans la plupart des entreprises en effet, ces salariés peuvent travailler à distance et donc laisser leur parking à des salariés dont la présence dans les locaux reste indispensable.

Fortes de ce constat, nombre d'entreprises ont fait évoluer leurs modèles de gestion des espaces de stationnement.

Plutôt qu'un système d'attribution figé devenu obsolète, elles ouvrent l'accès des places aux salariés les plus susceptibles d'en avoir besoin. Dans ce contexte, certaines se tournent vers des applications spécifiques, comme Sharvy ou Zenpark, pour optimiser ce nouveau mode d'occupation afin d'attribuer des parkings en fonction de critères déterminés en amont (voir l'encadré page 73).

Des places pour qui ?

Chez Engie à Lyon, le fonctionnement de l'attribution des parkings a ainsi été complètement révisé, suite au regroupement des activités lyonnaises...

LES PARKINGS TOUCHÉS PAR LA CRISE SANITAIRE

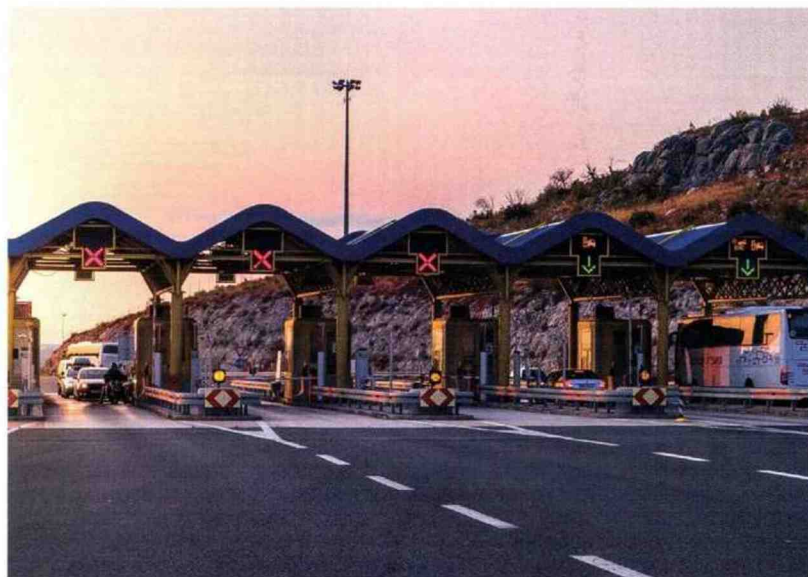
La crise sanitaire liée à la pandémie de covid-19 a nettement fait reculer la fréquentation des parkings. Pour ceux utilisés lors des déplacements professionnels, « on peut ainsi noter une diminution importante du chiffre d'affaires autour des aéroports. Cette baisse se fait un peu moins forte pour les parkings autour des gares. Enfin, pour les parkings urbains, il y a plutôt une légère croissance », détaille Philippe Callejon, directeur mobilités et nouvelles

énergies chez TotalEnergies. Dans les parkings des locaux des entreprises, les évolutions de fréquentation demeurent contrastées. D'un côté, la crise sanitaire a logiquement vidé les parkings de leurs utilisateurs habituels. Mais les places disponibles ne restent pas inoccupées. Certains salariés, réticents à recourir aux transports en commun, ont repris leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail et occupent les emplacements libres.

... de l'énergéticien sur un seul site. Désormais donc, plus de privilèges d'accès selon le statut ou le service d'appartenance, mais un parking accessible à tous. «Auparavant, c'était un privilège de bénéficier d'une place. Dorénavant, c'est un droit lié au badge de l'entreprise. Chaque personne qui en possède un et qui vient même très occasionnellement en voiture sur le site peut y accéder», expose Guillaume Normand, responsable projet d'Engie à Lyon. «Nous voulions faire table rase de tout cela et appliquer un principe de foisonnement», poursuit ce responsable. Et ce principe s'applique à toutes les places, y compris à celles réservées pour les véhicules électriques. «Notre flotte s'électrifie et nous avons installé quarante bornes de recharge dans le parking du bâtiment. Les conducteurs de ces véhicules ont donc des droits spécifiques. Mais sinon, il n'y a plus de priorité ou de places réservées pour tel ou tel service ou personne», conclut Guillaume Normand (voir le reportage page 74).

Des voitures et des bornes

De fait, dans les entreprises, le mode de gestion des parkings doit aussi tenir compte du nombre croissant de véhicules «verts». Dans le cas des véhicules électriques, le système de réservation doit logiquement faire correspondre les places équipées de bornes de recharge avec les véhicules qui en ont besoin. Mais ce dispositif ne doit pas être figé. «Des entreprises nous expliquent qu'elles ont l'obligation par la LOM de renouveler 10% de leur parc en véhicules électrifiés. Mais elles ne souhaitent pas pour autant mettre une borne pour chaque véhicule dans les parkings», pointe William Rosenfeld de Zenpark. Ce déséquilibre entre le nombre de véhicules électriques et



le nombre de bornes résulte le plus souvent d'un arbitrage économique : locataires de leurs bâtiments, les entreprises ne veulent pas nécessairement investir dans un équipement pour lequel elles ne peuvent anticiper un amortissement sur le long terme. Les éditeurs d'applications proposent donc des fonctionnalités pour gérer la pénurie de places équipées de bornes. «Nous n'avions pas anticipé une demande aussi forte de la part des entreprises pour ce dispositif, relate William Rosenfeld de Zenpark. La borne peut donc se réserver comme une sorte de station-service au sein du parking.» Ces systèmes de partage des places se font d'autant plus incontournables quand il s'agit de places équipées de super chargeurs. «Des clients nous demandent aussi la possibilité

de signaler aux conducteurs que leurs véhicules sont chargés afin de laisser le parking à un autre utilisateur», ajoute Stéphane Seigneurin pour Sharvy.

Pour les éditeurs d'applications de gestion des places de parking, pas question pour autant de se substituer aux opérateurs de bornes qui eux aussi commercialisent, auprès des usagers, des instruments d'information sur l'état de charge de leurs bornes. «Notre outil ne fait pas doublon avec celui de ces opérateurs, souligne Stéphane Seigneurin. Notre rôle est de fournir des données sur la fréquentation de l'ensemble des bornes du parking.»

Optimiser les places

À l'inverse, il peut arriver que les applications aident à gérer l'occupation d'un nombre trop important de places équipées de bornes. «Dans certaines entreprises, la transition de la flotte n'est pas encore au niveau de l'installation en recharge des parkings, poursuit Stéphane Seigneurin. Nous avons donc défini des fonctionnalités pour que le gestionnaire puisse autoriser l'utilisation en dernière minute de ces places par les véhicules thermiques.»

Autres véhicules à bénéficier souvent de places prioritaires, ceux des covoitureurs. Récemment, Sharvy a développé un partenariat avec Karos, une application spécialisée dans le covoiturage. En interfaçant les deux applications, le but est de réserver la place sur la base d'un covoiturage effectivement réalisé et non plus seulement sur du déclaratif. Cette gestion efficace des parkings se veut d'autant plus incontournable que les contingents de places vont

DES SOLUTIONS POUR LA MOBILITÉ

Pour fluidifier l'accès aux parkings notamment, les prestataires multiplient les solutions. Via leurs cartes, les pétroliers autorisent ainsi le règlement des parkings en surface et en souterrain. «La carte Fleet TotalEnergies est acceptée dans un peu moins de 1500 parkings en France, décrit Philippe Callejon, directeur mobilités et nouvelles énergies chez le pétrolier. Et avec le partenariat avec le spécialiste du stationnement Opngo, les utilisateurs peuvent réserver une place, entrer dans le parking via la lecture de plaque et les frais sont automatiquement transférés sur la facture de la carte Fleet TotalEnergies.» Plus récemment, le pétrolier a lancé une carte pour régler des solutions de mobilité : la Carte Mobility Corporate qui permet elle aussi de payer le stationnement. «Les utilisateurs peuvent payer les parkings en voirie

si la possibilité en est donnée par l'entreprise», souligne Philippe Callejon. Et bien sûr, cette carte peut s'employer pour régler les places de parking réservées via des applications spécifiques.

Pour les péages, un prestataire comme Nego-metal en facilite le paiement en faisant prépayer les factures de badge. Une solution intéressante pour les entreprises qui ne sont pas en mesure de présenter les garanties bancaires demandées par les autres opérateurs. Et demain, cette solution pourra peut-être s'employer pour payer les prises de carburant. Dans plusieurs pays européens en effet, les badges de péage peuvent désormais servir à régler les pleins à la pompe, selon le même principe que le passage aux péages. En France, ce dispositif est en test dans deux stations du réseau Eni avec le badge Bipngo édité par Sanef.

généralement en se réduisant. En effet, les éditeurs d'applications sont souvent sollicités par des entreprises qui regroupent les personnels de différentes entités sur un seul site et ne disposent plus d'un nombre suffisant de places pour satisfaire la demande (voir le reportage Engie page 74). Pour y répondre, les entreprises cherchent à l'extérieur de leurs locaux des places qu'elles louent. Deux situations se présentent alors : les salariés sont orientés vers des parkings payants à proximité ou vers des places attribuées à d'autres sociétés sur le même site.

La solution du partage

Les éditeurs d'applications commercialisent d'ailleurs des solutions pour gérer la fréquentation de ces parkings déportés. « Pour un client qui avait besoin de 120 places supplémentaires, nous avons trouvé un exploitant proche qui offrait seulement soixante places et nous en avons optimisé la fréquentation avec notre solution », illustre William Rosenfeld pour Zenpark. Mais quand plusieurs sociétés partagent les parkings d'un site, la gestion se révèle plus complexe car elle doit prendre en compte les niveaux d'autorisation selon les entreprises concernées : l'une peut avoir des places réservées à des catégories de personnel et pas une autre. Dans ces différents cas de figure, l'efficacité des applications va de pair avec une sophistication croissante des outils employés.

Chez Sharvy par exemple : « Notre application peut s'interfacer avec des caméras depuis environ 18 mois. Soit

DES PARKINGS ÉQUITABLES

De plus en plus au sein des entreprises, la place de parking ne constitue plus un privilège mais un élément à rationaliser (voir le reportage Engie page 74). Une tendance sur laquelle surfent les applications de réservation et de location de parking. « Désormais, il est possible de réserver les places via l'application en fonction des priorités de l'entreprise, notamment pour les salariés qui habitent loin du site, dans des zones qui ne sont pas desservies par une ligne de transport en commun », illustre William Rosenfeld de Zenpark. « Nous nous différencions par une gestion équitable du parking pour remplir le parking jusqu'à ce qu'il soit complet, en favorisant certains sala-

riés : ceux qui ont obtenu moins de places auparavant par exemple », décrit pour sa part Stéphane Seigneurin de Sharvy.

Et quand l'attribution des places persiste, elle s'est souvent assouplie. « Dans une des entreprises avec lesquelles nous travaillons, le parking comprend 96 places. Plutôt que de banaliser l'ensemble des places et les rendre accessibles à tout le personnel, le client a choisi de garder douze places prioritaires, pour les membres de la direction mais aussi pour les personnes à mobilité réduite. Ces places peuvent être remises dans le pool de places disponibles quand elles ne sont pas occupées », relate William Rosenfeld.

le client ne dispose pas de caméras et nous lui en proposons, soit il existe déjà un système avec lequel nous nous connectons. La lecture des plaques d'immatriculation transmet alors en temps réel les accès aux voitures autorisées », détaille Stéphane Seigneurin pour Sharvy. Avec cet interface, il est aussi possible de remonter en temps réel les informations sur l'utilisation des places de parking, « pour savoir si les personnes qui les ont réservées les occupent effectivement », reprend Stéphane Seigneurin. Cette remontée d'informations en direct aide aussi à contrôler que des véhicules non autorisés n'occupent pas de places ou bien à identifier des espaces restés libres pour les attribuer.

Des coûts à optimiser

Autant d'outils qui contribuent à optimiser les emplacements de parking

mais aussi leur coût. « Le loyer d'une place peut atteindre de 100 à 300 euros par mois, auxquels s'ajoute le coût d'une location des places à l'extérieur chez un opérateur privé », rappelle William Rosenfeld de Zenpark. Cette application s'est d'ailleurs rapprochée d'Indigo pour ouvrir aux entreprises utilisatrices l'accès aux parkings de cet exploitant. Un potentiel dont les salariés pourraient bénéficier lors de leurs trajets mais pourquoi pas aussi en appoint sur le site de leur entreprise. « Nous réfléchissons à des offres à des prix dégressifs en fonction des volumes horaires de réservation dans ces parkings pour les entreprises », complète le responsable de Zenpark. Des outils qui pourraient aussi participer à mieux maîtriser ce poste de dépenses que les gestionnaires avisés incluent dans le TCO de la flotte.

Frédéric Blin

AUTOROUTE DE NORMANDIE : PASSAGE AU FLUX LIBRE D'ICI 2027

D'ici 2024, l'autoroute de Normandie (A13-A14) va se mettre à la technologie du flux libre. En résumé, les conducteurs pourront « circuler à la vitesse autorisée tout au long de leur trajet, sans ralentir ni s'arrêter pour s'acquitter du péage », expose le Groupe Sanef, concessionnaire de cette portion d'autoroute. Un mode de fonctionnement qui va supposer l'installation de portiques pour détecter le passage des véhicules. La fin des travaux est prévue pour 2027, pour un coût d'environ 120 millions d'euros.

Pour ce faire, les portiques au-dessus de la chaussée couvriront les voies, en lieu et place des barrières de péage. Ces armatures métalliques reconnaîtront la catégorie des véhicules, VL ou PL, et des antennes détecteront le badge de télépéage des abonnés à 130 km/h (VL) ou 90 km/h (PL). En parallèle, des caméras photographieront les plaques d'immatriculation des véhicules dépourvus de badge. Pour les conducteurs possédant un badge, il n'y aura donc pas de changement. Les autres enregistreront leur plaque sur le site internet ou l'application mobile du concessionnaire afin de régler leur péage

automatiquement. Un règlement qui pourra aussi s'effectuer a posteriori en ligne ou au téléphone, toujours par le biais de la plaque d'immatriculation.

Le Groupe Sanef mise sur plus de fluidité avec la fin des congestions devant les voies de péage, sur plus de simplicité avec un seul paiement et non plusieurs à chaque péage, sur plus de sécurité et sur plus de rapidité avec « 1,7 million d'heures de conduite économisées chaque année ». « Les avantages pour les usagers ont été évalués par l'Autorité de régulation des transports à 502 millions d'euros (valeur 2018) pour les gains de temps et à 114 millions d'euros (2018) pour les économies de carburant, soit un total de 616 millions d'euros (2018) », énumère le concessionnaire.

Bien sûr, le Groupe Sanef avance aussi des gains environnementaux, chiffres à l'appui,



avec « 9,5 millions de litres de carburant économisés chaque année, soit la consommation de 11 000 voitures », 28 hectares rendus à la nature, 3,8 millions de kWh économisés par an et environ 30 000 t de CO2 évitées.