

Stationnement : la fin du cauchemar ?

Où se garer ? Parce que cette question taraude bon nombre d'automobilistes, de plus en plus de start-ups innovent pour y répondre. Systèmes collaboratifs, capteurs implantés dans la chaussée, algorithmes, traquent aujourd'hui la place libre. Et pour avoir une chance de la décrocher, mieux vaut avoir un smartphone.

Tourner. Et puis tourner encore. Autour de votre pâté d'immeubles d'abord, puis celui d'à côté. Bientôt vous sillonnez tout le quartier, croisant d'autres automobilistes embarqués dans la même galère. Céderez-vous à la tentation de la place de livraison ? Se rabattre sur le parking souterrain éloigné et payant ? Pour nombre de citadins, trouver une place de stationnement relève de plus en plus de l'exploit.

HORODATEURS INTELLIGENTS ET CAPTEURS DANS LA CHAUSSÉE

Nice a mesuré le phénomène : 25 % du trafic dans son centre-ville est lié à la recherche d'une place de stationnement. En moyenne, il faut 30 minutes à l'automobiliste avant de parvenir à se garer alors que, même aux heures où la ville est saturée, 8 % des emplacements demeurent libres. Reste à les trouver. Pour jouer tant sur la qualité de vie que sur celle de l'air, Nice s'est attaquée au problème. Elle expérimente depuis janvier 2012 le "stationnement intelligent" via des horodateurs truffés de nouvelles technologies, véritables bornes multifonctions. Ceux-ci sont reliés à des capteurs insérés dans les trottoirs capables de détecter si une place de stationnement est vacante ou non. L'horodateur retransmet en temps réel l'information aux automobilistes, qui la reçoivent directement sur leur smartphone, grâce à l'application mobile Ezpark. Mais alors, se ruent-ils tous vers la même place ? Nice n'a pas répondu. D'ici à 2015, 14 000 places de stationnement seront équipées de capteurs, pour un investissement compris entre 13 et 15 millions d'euros.

EXPLOITER UN GISEMENT SOUS-UTILISÉ : LES PARKINGS DE PARTICULIERS ET D'ENTREPRISES

La solution mise en place à Nice est loin d'être la seule permettant de trouver une place de stationnement. Le créneau est forcément porteur, tant la demande est forte par rapport à l'offre. Et les choses ne vont pas en s'arrangeant, puisque dans la plupart des agglomérations, le nombre de places en surface va diminuant, remplacées par des voies de bus, pistes cyclables, etc. dans un souci de partage de la voirie. Le marché se tend encore, les startups fleurissent. Parmi lesquelles, Parkadom, qui mise depuis deux ans sur le parking collaboratif. Et le dirigeant, Alexandre Poisson, d'expliquer : *"on est entré dans une nouvelle ère, celle de la consommation collaborative. Au lieu de s'approprier un bien, on optimise des ressources existantes"*. La ressource qu'il vise, ce sont les places des particuliers. À Paris, il y en a 330 000 (contre 150 000 en voirie, autant en ouvrage) sur un total de 800 000. Parkadom entend donc exploiter la plus grande réserve de places de la capitale et ce via une plateforme web qui permet à un propriétaire ou un locataire de parking de sous-louer sa

place lorsqu'il ne l'utilise pas. Par exemple, il peut la proposer du lundi au vendredi pendant qu'il travaille ou en continu durant ses vacances. C'est une petite rentrée d'argent pour le loueur et une grosse économie pour le locataire, *“on est 70 % moins cher que les tarifs en voirie ou en ouvrage”*, précise-t-il. Le propriétaire remet au locataire son moyen d'accès au parking, son bip ou sa clé. 1 500 parkings et 3 500 automobilistes sont inscrits sur Parkadom, qui concentre 80 % de son activité dans la capitale.

UN SMARTPHONE QUI OUVRE TOUTES LES BARRIÈRES

Oublier le stationnement sur voirie, c'est aussi le message de William Rosenfeld, fondateur de Zenpark : *“A Paris, le taux de places vides à un instant T sur voirie est de 2 %”*. Lui exploite administrations, des bailleurs, hôtels, supermarchés... Mais Zenpark a résolu le problème du moyen d'accès au parking en développant sa propre technologie : le mobile sert de télécommande. *“Il suffit à l'automobiliste de s'inscrire sur notre site, puis de télécharger l'application sur son mobile. Immédiatement, elle lui indique les places libres dans le parking le plus proche, le tarif en vigueur, l'itinéraire pour y accéder et arriver devant, elle lui ouvre la porte. Nous installons notre système sur la barrière ou la porte pour en faire un objet connecté”*, décrit-il. Alternative au mobile, Zenpark propose aussi une télécommande, le zenpass, qui ouvre tous les parkings partenaires, soit une cinquantaine à Paris et sa première couronne. L'offre s'ajuste, allant de la très courte durée à l'abonnement en passant par le forfait et le service qui permet de réserver sa place à l'avance. Chaque mois, l'application fait économiser en moyenne 5 heures et 100 km à ses utilisateurs, soit 8 tonnes de CO2 économisées sur l'ensemble des utilisateurs. *“À la différence des systèmes par capteurs intégrés à la voirie, dont le coût est monstrueux pour les collectivités, notre solution peut aussi leur rapporter, puisqu'elles ont la possibilité de générer des revenus additionnels avec leurs parkings. Et puis, on leur permet d'assumer leur politique de réduction des places de stationnement et de rationaliser l'usage de la voiture”*, argumente William Rosenfeld. À l'entendre, il faut réserver les capteurs aux immenses parkings fermés, type supermarché ou aéroport. *“La qualité et le niveau d'information transmis aux automobilistes sont faibles. Ainsi, a-t-on vraiment besoin de capteurs pour savoir qu'il est plus facile de se garer Porte de la Chapelle que place de l'Étoile à Paris ?”*, interroge-t-il. Zenpark enregistre depuis un an une croissance mensuelle de 40 % de son chiffre d'affaires. L'entreprise One park est un concurrent direct, avec une offre similaire. Les deux start-up projettent de partir à la conquête de la province.

DU STATIONNEMENT COMMUNAUTAIRE À L'ALGORITHME

Sur ce marché, il y a aussi des start-ups dont le démarrage a fait grand bruit et dont on ne trouve plus aucune trace deux ans plus tard. Ainsi en est-il de Placelib et de son slogan *“Garez-vous les uns les autres”*. L'idée était pourtant bien vue et bien amenée, présentée comme LA solution communautaire aux problèmes de stationnement. Quand un automobiliste quitte un stationnement, il le signale à la communauté. Et l'on s'échange ainsi des parkings en se rendant des politesses. Apila aussi s'était lancé sur ce modèle, dont le fondateur Cyril Hersch a pu rapidement constater les limites : *“les gens sont toujours actifs quand il s'agit de chercher une place, beaucoup moins pour signaler qu'ils en libèrent une. Et puis nous avons un problème de masse critique. Il nous fallait énormément d'utilisateurs pour qu'on ait une probabilité qu'ils se trouvent au même moment dans un même secteur. Enfin, l'application indiquait seulement l'adresse de la place, sans guidage.”* Voilà un an et demi, qu'Apila revoit sa copie. Retour à la case R&D (Recherche et Développement, ndlr). L'équipe fait partie de trois incubateurs, celui de Renault, de la ville de Paris et de la SNCF. La nouvelle version sera disponible d'ici la fin de l'année. Cette fois, tout est automatisé. D'abord, il y a les statistiques. *“On traite en temps réel toutes les données de trafic pour en déduire des itinéraires dans lesquels l'automobiliste a 80 % de chances de trouver une place en moins de quatre minutes”*. De précieuses

informations sont également remontées, celles des utilisateurs qui quittent une place. Cette fois, plus besoin de le signaler. Il suffit d'un super-algorithme et d'un super- mouchard. Les données de géolocalisation (et bien d'autres) émises automatiquement par le téléphone permettent de détecter un conducteur qui rejoint son véhicule, ou des mouvements qui ressemblent à un créneau. Le changement d'altitude indique quant à lui un parking souterrain ou en étage. La place sur le point de se libérer est ensuite proposée à l'utilisateur qui se trouve dans une proximité immédiate, moins de 25 secondes. Ceci dit, il a fallu à l'équipe de développeurs se pencher sur le plan cadastral, éplucher l'open data de Paris, pour repérer les places de livraison, celles réservées aux personnes handicapées, les sorties de garages... *“Créer le premier GPS du stationnement, entrer dans le système de navigation”*, c'est l'ambition de Cyril Hersch, convaincu que *“la voiture connectée, c'est pour demain”*.