

Les parkings se cherchent une place pour demain

Après la crise, le monde souterrain des parkings publics reprend son souffle. Tout en se préparant déjà aux changements de demain. De nouveaux engins ont désormais leurs places dans les étages. De nouvelles activités également.

CÉCILE DANJOU

Des camions qui rentrent, des vélos cargo qui ressortent. Depuis quelques mois, le parking Royal, à quelques pas de la gare Centrale, est devenu une escale quotidienne pour des dizaines de colis venant de grandes chaînes ou d'enseignes alimentaires et destinés à être livrés dans le voisinage. Un ballet orchestré par la toute jeune entreprise Urbeez, spécialisée dans la logistique urbaine du « dernier kilomètre ». Celle-ci occupe sept places de stationnement au rez-de-chaussée du parking. Un espace de 50m² délimité par des grilles recouvertes du logo de la start-up, qui sert à la fois d'atelier de réparation de vélos électriques, de lieu d'entreposage des deux-roues, d'espace de chargement des batteries et de plateforme logistique donc. « Pour nous, c'est idéal d'être ici. Nous sommes en plein cœur de la ville, le parking est accessible 24 h sur 24, 7 jours sur 7, il est équipé en sécurité, en lumière, nous ne devons pas payer de factures, ni d'assurance. Nous, on met des grilles et on fait les opérations. Et si demain, on a besoin de bouger, c'est facile », s'enthousiasme Angelino Capretti, le fondateur de la société, qui loue également des places dans un parking à la gare du Midi et un autre à Gand. « Dernier avantage, nous fonctionnons avec des véhicules électriques et les lieux sont équipés en bornes ».

Une société de livraison qui prend ses quartiers dans un parking public... La formule est audacieuse, mais surtout prometteuse. Car si elle est pleine d'avantages pour Urbeez, l'exploitant du parking, Indigo, n'est pas en reste : il

augmente ainsi ses revenus. « Ça a du sens car on optimise l'usage de nos parkings qui ne sont pas toujours complets. Et ça prend une ampleur importante », reconnaît Philippe Vranckx, le directeur d'Indigo Park Belgium. Et ce type de diversification, le monde du stationnement en a bien besoin. D'abord parce que le secteur a été durement touché par la crise et ses confinements à répétition – à certains endroits, les baisses de fréquentation ont atteint jusqu'à 95 % (lire par ailleurs) – et puis parce qu'il est confronté un peu plus chaque jour à la mobilité du futur, qui s'annonce douce, peuplée de nombreux vélos et autres engins électriques et d'un peu moins de voitures qui n'auront donc plus besoin d'autant de places pour se garer. Les exploitants de parking le savent et ont déjà commencé à s'adapter.

De nouveaux occupants par centaines

On optimise l'usage de nos parkings qui ne sont pas toujours complets. Et ça prend une ampleur importante

Philippe Vranckx
Directeur Indigo Park Belgium

”

Retour à Bruxelles. A quelques centaines de mètres du parking Royal, des travaux de rénovation doivent débuter en septembre dans un autre géant souterrain : le parking Loi. Une structure gérée par le groupe Interparking, qui vient de remporter l'appel d'offres régional. Son CEO, Roland Cracco, veut en faire une vitrine. « Ça doit vraiment être le parking du XXI^e siècle ! » Dans les plans, le nombre de places pour voitures a été réduit, passant de 1.100 à 800. Objectif : accueillir plus chaleureusement les deux-roues. « Il va y avoir de très très grands parkings à vélos, avec des zones normales, des zones sécurisées pour les vélos électriques par exemple, qui valent plus



chers. Nous allons également installer un atelier pour entretenir les vélos, un vélos-wash et une zone pour les vélos cargo ». Petit clin d'œil convivial, on trouvera aussi dans les lieux trois terrains de pétanque et une ferme urbaine. Le tout sera directement intégré à la station de métro Maelbeek.

Chez Indigo également, les regards sont tournés vers les deux-roues. « On croit dans la mobilité en général. Sur Anvers, on est en train de déployer 14 points mobiles, où on peut prendre un vélo ou un scooter et le redéposer dans un autre parking. A Gand, le 1^{er} septembre, nous allons ouvrir un nouveau parking sur le campus de l'université, il y aura 200 vélos en libre-service. A Anvers encore, nous avons décidé de transformer tout le niveau -1 en un parking vélos. Les 85 anciennes places de voitures pourront accueillir 1.000 vélos », détaille Philippe

Vranckx. Les clients du parking voitures pourront bénéficier de ces places gratuitement, pour les autres, il faudra passer à la caisse. « Même si ces activités annexes ne sont pas forcément rentables aujourd'hui, elles le deviendront à mesure qu'elles se développent ».

Le virage électrique

Pour autant, pas question de négliger la clientèle traditionnelle. L'automobile devrait garder sa place de choix dans le core business de ces entreprises spécialisées, bien décidées à accompagner leur transition vers l'électrique. « Les parkings publics sont un endroit idéal pour charger les véhicules électriques. C'est encore une possibilité d'activité générant des revenus supplémentaires parallèles et il y a une démarche générale dans le secteur pour aller dans ce sens-là », constate Roland Cracco. « Chez Interparking, nous avons ac-

Une entreprise spécialisée dans la logistique du dernier kilomètre occupe désormais plusieurs places d'un parking bruxellois.

© MATHIEU GOLINVAUX.

CE WEEK-END DANS LE SUPPLÉMENT LÉNA



BIÉLORUSSIE
Maria Kolesnikova
parle depuis sa prison
de Minsk



MORT À VENISE
**L'ombre qui plane sur le plus
beau garçon du monde**



LITTÉRATURE
**Pourquoi George
Pelecanos n'écrit plus
de romans**

A l'avenir, les parkings pourraient servir à bien d'autres choses qu'à simplement accueillir des voitures.

© MATHIEU GOLINVAUX.



tuellement 310 points de charge en Belgique, mais ça augmente de semaine en semaine. A la fin de l'année, nous devrions dépasser les 400 chargeurs électriques ».

Chez Q-Park, troisième grand acteur du secteur, on prévoit que 10 % des places de stationnement auront une borne de chargement d'ici 2025. Indigo, lui, compte plus de 200 bornes installées dans ses 110 parkings belges. « Tous les mois, notre chiffre d'affaires augmente sur ce créneau. C'est un axe de développement très important. Le client n'y effectue pas un rechargement entier, mais il recharge un peu quand il passe en ville. Nous avons au moins une borne par parking et dès qu'elle a un taux d'occupation de 25 %, on en met une deuxième puis une troisième, etc. », explique Philippe Vranckx.

Des projets qui se multiplient donc et des idées pour le futur qui ne manquent

pas. Peut-être verra-t-on débarquer un jour dans nos parkings des cuisines destinées à fournir le secteur de la livraison de repas à domicile. On en trouve aujourd'hui dans certains parkings américains. Plus futuriste encore, l'architecte Dominique Perrault a présenté l'année passée dans une vidéo sa vision du « parking du futur », en partenariat avec un grand groupe du secteur. On y voit des étages souterrains lumineux, accueillant des commerces, des lieux culturels, d'autres transformés en véritable hub de mobilité avec des connexions directes avec les transports publics, des zones de dépose de passagers, d'autres de livraison, de logistique... Bref, un monde bien différent des vastes espaces souvent grisâtres et rarement conviviaux que l'on connaît aujourd'hui.

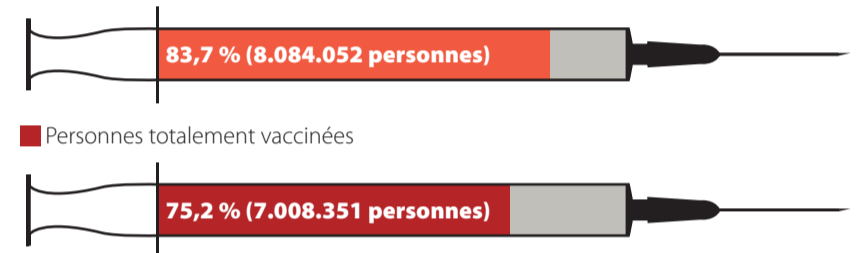
Coronavirus : la Corse renforce ses mesures

Fêtes villageoises, bals et kermesses interdits dans une partie de la Corse, hausse des capacités hospitalières en Provence-Alpes-Côte d'Azur : en pleine saison touristique, le sud-est de la France a renforcé son dispositif de lutte contre le covid face à une flambée de l'épidémie. En Corse, le taux d'incidence du covid s'établit à 659 pour 100.000 habitants, avec un pic en Haute-Corse à 836 pour 100.000, soit « quatre fois le taux d'incidence national », la Corse-du-Sud étant elle à un taux de 455, ont indiqué les préfets des deux départements de l'île. Autre conséquence de cette explosion : les mineurs seront obligés de porter le masque dans les soirées musicales et dansantes en extérieur et devront obligatoirement être accompagnés par un majeur dans toute l'île. Les mesures annoncées mercredi visent à « limiter les brassages intergénérationnels », a assuré le préfet de Haute-Corse, François Ravier. Alors que la Corse accueille près de 2,5 millions de touristes en juillet-août, les préfets ont également précisé que les résidents représentaient « 80 % des contaminations », ce qui « prouve que les contrôles à l'entrée en Corse fonctionnent », selon eux. BELGA

Avancement de la vaccination chez les + de 18 ans

Données au 03/08

■ Personnes ayant reçu une première dose de vaccin ■ Non-vaccinées



Les parkings des aéroports toujours impactés

La crise, les parkings publics l'ont évidemment bien sentie passer. Beaucoup de ces géants en béton sont restés quasi vides durant les confinements. « C'était surtout le cas durant le premier lockdown car tout le monde était obligé de rester à la maison », note Philippe Vranckx, le directeur d'Indigo Park Belgium. « Sur l'activité parking, nous avons perdu 95 % de notre chiffre d'affaires durant cette période ». Au sein d'Interparking (présent dans neuf pays), on affiche une perte de revenus globale de 30 % en 2020 par rapport à 2019. Les premiers mois de cette année ont été dans la même lignée, avant que les affaires ne reprennent. Aujourd'hui, certains lieux ont retrouvé leur niveau d'avant crise. « C'est le cas dans nos parkings à Anvers, Gand, Bruges et Namur font même mieux », décrit son CEO Roland Cracco, CEO d'Interparking et président de la fédération du stationnement belge (FBS). Une situation qui risque d'être de plus en plus problématique, à mesure que le parc de voitures électriques s'agrandit. « Pour l'instant, ce n'est pas un problème majeur, puisque les clients ne viennent pas forcément dans les parkings avec leur véhicule totalement déchargé. Mais dans le futur, nous aimerions pouvoir installer ce type de bornes. Je sais d'ailleurs que certains constructeurs comme Tesla en ont déjà fait la demande. » C.D.A.

Pas de bornes « fast charge » sous terre

Pour l'instant, les bornes de recharge présentes dans les parkings souterrains sont uniquement « slow charge ». Elles permettent de faire un « plein » en cinq ou six heures. Bien plus lent que les bornes « fast charge », qui remplissent les batteries en une trentaine de minutes. Sauf que leur installation sous terre est problématique. A Bruxelles, elle est tout simplement interdite. « D'abord, les réseaux de distribution d'électricité sont sous-dimensionnés. On arrive tout juste à charger 30 ou 40 voitures en même temps dans un parking, alors imaginez avec le fast charge, c'est plus puissant donc ça accentue le problème. Et puis il y a la sécurité. Les pompiers n'aiment pas avoir trop de véhicules qui chargent en sous-sol en même temps », commente Roland Cracco, CEO d'Interparking et président de la fédération du stationnement belge (FBS). Une situation qui risque d'être de plus en plus problématique, à mesure que le parc de voitures électriques s'agrandit. « Pour l'instant, ce n'est pas un problème majeur, puisque les clients ne viennent pas forcément dans les parkings avec leur véhicule totalement déchargé. Mais dans le futur, nous aimerions pouvoir installer ce type de bornes. Je sais d'ailleurs que certains constructeurs comme Tesla en ont déjà fait la demande. » C.D.A.

Notre fromage d'abbaye en tranches dans tous les colruyt

NEW

ÉQUITABLE

LOCAL



Fairebel

BIENVENUE DANS UN MONDE PLUS ÉQUITABLE.