Des parkings mutualisés en silo :

Vers un nouveau modèle urbain ?

Catherine SALVADORI
Chef de projet à SARECO

Introduction

Dans les grandes agglomérations françaises et dans les villes moyennes, la place accordée aux voitures particulières évolue. Depuis une douzaine d'années, l'ère du « *tout voiture* » a cédé sa place à de nouvelles formes d'aménagement des espaces publics qui visent à mieux répartir l'espace au profit du développement des transports publics et des modes alternatifs à la voiture ainsi qu'en faveur d'aménagements qualitatifs, à destination du piéton.

Moins de place pour la voiture, cela implique également de repenser l'organisation du stationnement : limiter d'abord les dérives dans les usages anarchiques du stationnement sur voirie et optimiser son usage dans les parkings publics. Concernant le parc privé, dont les parkings sont parfois désertés et dégradés, il est encore largement mis de côté dans la prise en compte des capacités de stationnement d'un quartier ; il constitue pourtant une offre importante, mais non maîtrisée par les pouvoirs publics et souvent méconnue.

Ainsi les nouveaux quartiers s'orientent de plus en plus vers une logique de parkings mutualisés en silo, des parkings souvent sous maîtrise publique pour répondre en partie à une demande privée. Il s'agit d'un nouveau modèle urbain car les aménageurs ont aujourd'hui recours de façon massive à cette solution sur l'ensemble du territoire français. Ainsi parle-t-on de parkings silos mutualisés dans l'éco-quartier Viasilva à Rennes, sur l'île de Nantes, autour de la gare Saint-Jean ou dans la ZAC Bastide Niel à Bordeaux, dans le quartier de l'union à Lille, dans les écoquartiers dijonnais et strasbourgeois, sur la presqu'île de Grenoble… Ces nouveaux ouvrages représentent de l'ordre d'une dizaine de milliers de places de parking silo mutualisé, qui sont en projet ou ont été construits très récemment.

Des silos mutualisés pour mieux maîtriser la politique de stationnement, mais pas seulement. Quels sont les enjeux et les questions posées par cette démarche ? Quel est le positionnement des différents acteurs publics et privés ?

Les enjeux liés au parking silo mutualisé

▶ L'optimisation des stationnements

Si la mutualisation est un concept qui n'est pas récent, il est en fort développement depuis quelques années. C'est l'un des outils mis en œuvre actuellement par les acteurs de la ville, qui a le mérite d'intervenir en amont lors de la programmation des opérations d'aménagement. En complément ou en remplacement des parkings privés sous immeuble, les parkings silos partagés, aériens ou souterrains, se développent pour répondre à plusieurs programmes proches. Ces parkings communs impliquent des modalités de gestion différente : les places sont banalisées, ce qui permet d'accueillir un plus grand nombre d'usagers, à capacité égale : les places laissées temporairement libérées par les uns peuvent être occupées par les autres. Par exemple, le résident qui part travailler en voiture le matin libère sa place au profit du salarié, et inversement le soir : l'usage des places mutualisées est donc optimisé. Avec un tel dispositif, on peut espérer réaliser une économie pouvant atteindre jusqu'à un tiers des places[1].

Cette démarche permet de limiter l'offre privée réalisée sous immeuble, qui reste figée quelle que soit l'évolution de l'immeuble et des besoins. Les parkings mutualisés, au contraire, peuvent permettre de s'adapter à l'évolution des besoins dans le temps.

Concernant les silos, un autre élément important, source d'optimisation, est lié à l'absence d'immeuble en superstructure : la liberté de conception est plus grande et permet d'atteindre à la fois un meilleur rendement en nombre de places par rapport à la surface construite et un meilleur confort pour l'usager.

▶ L'optimisation économique

Les secteurs de projets ou ceux en mutation sont souvent marqués par des contraintes de sol importantes : terrains pollués des friches industrielles, présence d'eau, autres contraintes géologiques rendant la réalisation d'ouvrages souterrains plus complexe en termes de travaux et d'étanchéité des structures, ce qui entraîne des surcoûts importants, souvent difficiles à absorber par le bilan financier du projet urbain.

1. Dans le cadre d'un programme mixte avec 500 logements et 600 emplois, nous prendrons les hypothèses de mutualisation suivantes :
   – 500 logements nécessitent 500 places (1 pl./logt) la nuit. En journée, le taux de départ des résidents est de 40 %, soit 200 places libérées,
   – 600 emplois nécessitent 200 places environ en journée de semaine (foisonnement de 0,66 et taux de venue en voiture de 50 % soit 600 × 0,66 × 0,50= 200 places)
   Pour satisfaire les besoins de ce programme, il est donc nécessaire de réaliser environ 500 places de stationnement mutualisées ou 700 places privatives, soit une économie de 200 places.

La création de parking silo permet de limiter l'impact de ces contraintes sur les projets et sur les coûts. Si les parkings coûtent moins cher, le prix de sortie des logements ou des bureaux sera également revu à la baisse ou cela permettra d'améliorer la qualité des immeubles à prix égal, et d'intégrer par exemple les nouvelles préoccupations environnementales ou encore des projets de densification.
Enfin, les parkings mutualisés sont souvent mieux gérés que les parkings privatifs, ce qui permet d'améliorer le confort des usagers mais également d'atténuer les impacts environnementaux : les systèmes de gestion permettent de limiter les circulations inutiles et donc l'émission de CO_2, la mutualisation des moyens de gestion, et notamment les moyens humains, favorise la diminution des coûts d'exploitation.



Photo 2. **Projet de parking de 475 places avec commerces et activités à rez-de-chaussée. La Villeneuve à Grenoble – phase DCE en cours.**
© Crédit : Hugues Grudzinski et Charles Poisay architectes mandataires, pour l'agence de visualisation architecturale Intersens ; Maîtrise d'ouvrage : ville de Grenoble.

▶ Des principes constructifs plus souples et plus écologiques

Les silos aériens sont souvent réalisés avec une ossature en acier ou en béton posée, ce qui permet de grandes portées. La préfabrication des composants rationalise la mise en œuvre, diminue la durée des chantiers et en abaisse les coûts. Enfin les structures aériennes peuvent être modulables : parking transformable en bureaux ou en logements ; des structures métalliques permettent un démontage ou un agrandissement de l'ouvrage.

Les parkings aériens permettent de mieux prendre en compte les préoccupations environnementales en autorisant, notamment une ventilation naturelle et un éclairage direct, ce qui permet des économies d'énergie.

Certains parkings permettent aussi d'aménager des toitures ou façades végétalisées, de disposer des panneaux photovoltaïques, ou encore de prévoir un système de récupération des eaux pluviales, qui participent d'un bilan environnemental amélioré (*voir photo 1*).



Photo 1. **« Le nouveau parking aérien "Les Yeux verts" d'une capacité de 600 places, livré en 2010 à Soissons, s'inscrit au cœur du projet de réaménagement de la caserne Gouraud, en parc tertiaire. Sa présence contribue à la transformation du site. Il est un des éléments repère et fédérateur, une infrastructure urbaine contemporaine qui témoigne d'une grande sobriété, avec une structure en béton, une ossature en acier galvanisé, et une enveloppe en bois » Jacques Ferrier, architecte.**
© Jacques Ferrier architectures/photos Luc Boegly

▶ Une meilleure visibilité des services

Ces parkings mutualisés sont aussi l'occasion de mettre à la disposition de leurs usagers des services à la mobilité (tels que l'autopartage, la mise à disposition de vélos, l'information sur les transports, …) ou, à la personne.

Avec un silo, ces nouvelles fonctions sont directement visibles depuis l'espace public et participent à la vie et à l'animation du quartier. Le rez-de-chaussée des parkings peut ainsi être occupé par des commerces ou des services, qui disposent de façades commerciales, ce qui permet une meilleure appropriation de l'ouvrage par les usagers du quartier.

Le silo multifonctions devient ainsi un équipement à part entière du quartier et pas seulement un bâtiment technique, source de nuisances (*voir photo 2*).

▶ Et la question des impacts urbains ?

Longtemps associé aux quartiers sociaux, désertés, dégradés et source d'insécurité, le silo aérien n'a pas toujours eu bonne presse. Encore aujourd'hui, il est souvent perçu comme un ouvrage béton « *à minima* », une « verrue » dans le quartier.

Et pourtant, au niveau esthétique, d'importants efforts ont été réalisés par les architectes-concepteurs de parkings, souvent poussés par les pouvoirs publics, soucieux d'améliorer l'image du silo et de favoriser son attractivité : meilleure insertion urbaine, habillage allégé, jeux de transparence et de lumière. Le silo peut également intégrer d'autres fonctions et servir par exemple d'écran acoustique[2] ou constituer un point de repère dans le quartier ; par sa conception architecturale originale, il devient l'élément magistral du quartier, reconnaissable par tous.

Afin de limiter des ouvrages imposants, de nombreuses villes ont opté pour des ouvrages mixtes avec des niveaux de parking en infrastructure et en aérien ; d'autres encore ont la volonté de favoriser une mixité du bâtiment parking : (*voir photo 3*)

2. Projet de parking silo, ZAC de la Madeleine et ZAC Normandie, à Rennes

Par ailleurs, les parkings communs permettent de limiter l'impact des rampes d'accès ou trémies sur les espaces publics, ce qui laisse plus de liberté pour l'implantation et la conception des immeubles et facilite la préservation d'espaces verts ou de pleine terre.



Photo 3. **Le parking silo de la Tossée, situé à Tourcoing sur la ZAC de l'Union (380 places), offrira également 83 bureaux et une dizaine d'ateliers. C'est un parking qui sera performant sur le plan énergétique. L'exosquelette de béton auto-contreventé par sa forme libère l'espace de points porteurs (portée de façade à façade) et le rend entièrement mutable. Son architecte, Tank, a joué sur l'image de la ruche. Des alvéoles, tantôt vitrées côté bureaux, tantôt ouvertes côté parking, rappelleront le nid d'abeille. Il s'agira de la première construction neuve d'activités de la Tossée. Au rez-de-chaussée du parking, des services à la mobilité et pour le quotidien seront aménagés.**
© Crédit photo : SEM Ville Renouvelée, CG 59 et Tank architectes ; livraison prévue en 2015

De plus, le parking commun est déporté par rapport aux immeubles qu'il dessert : l'usager aura donc moins tendance à utiliser sa voiture que si elle se trouvait sous son immeuble. On réduit donc la circulation automobile, ce qui permet de créer un cadre de vie plus convivial.

Tous ces éléments expliquent le développement de ce type de silos aériens à l'esthétique de plus en plus recherchée, qui permet de s'adapter aux évolutions des besoins tout en limitant les coûts. Les silos représentent aujourd'hui environ 20 %[3] de l'offre publique en ouvrage, soit au moins 100 000 places de stationnement en France.

Quel est le positionnement des acteurs ?

Si le concept de parking mutualisé est séduisant et fait souvent consensus, notamment auprès des collectivités ou des aménageurs, sa mise en œuvre opérationnelle se révèle souvent plus ardue.

Deux points peuvent constituer des freins importants :

- La question du phasage : il s'agit d'un point d'achoppement fréquent. Le parking mutualisé doit souvent être construit avant que l'ensemble de l'opération soit achevé. Il est nécessaire de prévoir soit des parkings provisoires, soit un portage financier pour les périodes intermédiaires. Qui assure ce portage financier ?
- Le contexte réglementaire : la réalisation d'un parking mutualisé peut par exemple dans certains cas être conditionné à la révision de l'article 12 du PLU, qui fixe le nombre minimal de places de stationnement à prévoir dans chaque opération immobilière.

L'implication de tous les acteurs de l'aménagement, des aménageurs publics ou privés, des promoteurs aux utilisateurs, semble primordial pour garantir la réussite de ces projets. Il est indispensable de susciter l'adhésion de tous les acteurs, ce qui implique de les associer très en amont, le sujet étant innovant et complexe, en particulier pour les promoteurs qui sont habitués aux montages tout privé.

Mais comment réagissent ces différents acteurs face à ces nouveaux produits stationnement et aux changements de pratiques que cela implique ? Quels sont les freins et les solutions à envisager ? Des interviews et des entretiens[4] auprès des particuliers et des promoteurs ont été mené dans le cadre d'un projet de parking silo à Grenoble, pour identifier les principaux freins à lever auprès des acteurs pour assurer la réussite des projets de parkings mutualisés grenoblois.

▶ La réaction des promoteurs

Les difficultés de commercialisation

Le principal risque évoqué par les promoteurs concerne la difficulté de commercialiser un produit qui est en décalage par rapport aux pratiques locales (exemple extrême relevé à Grenoble : le passage d'un box sous immeuble à une place déportée mutualisée) et qui ne correspond pas aux attentes des acheteurs de logements.
Pour les bailleurs, le point de vue est un peu différent. Face aux difficultés du marché immobilier et à la pénurie de logements accessibles, pour les usagers sociaux, l'accès à un logement prime sur les conditions de stationnement.

Il est donc possible de prévoir une offre différente en fonction des cibles résidents, avec le sentiment pour certains acteurs, notamment les décisionnaires politiques, de créer un produit parking à deux vitesses : le parking « *first class* » sous immeuble et le parking déporté mutualisé, dit de seconde classe. Cette image traduit bien le sentiment d'une dégradation du service offert par un silo déporté et partagé par rapport à une solution sous immeuble. Et en effet, faire 200 mètres à pied pour récupérer sa voiture est moins confortable pour le résident ou l'employé, mais un certain nombre l'acceptent. Ainsi dans les parkings publics de centre-ville, les résidents disposent d'abonnements à tarif préférentiel pour des places banalisées pour pallier l'absence de parkings dans le tissu ancien ou pour la 2e voiture. C'est donc déjà une pratique répandue à Grenoble mais également dans de nombreuses autres villes françaises.

La perte de valeur du produit stationnement

Autre difficulté, dans les silos mutualisés et à usage foisonné, les stationnements sont commercialisés sous forme de droits d'usage ou concessions et non plus sous forme de places attribuées. Pour les promoteurs, dans ce cas-là, le parking perd de la valeur : à Grenoble[5], une place boxée sous immeuble se vend

3. Extrapolation à partir des données Certu, Le stationnement public en France, résultats de l'enquête nationale, Certu, 2005.

4. Étude de marché du stationnement à Grenoble pour la SPLA SAGES, SARECO-NOVA7, 2012.

5. Source : Étude de marché du stationnement à Grenoble pour la SPLA SAGES, SARECO-NOVA7, 2012.

15 000 € HT alors qu'une place privative non boxée se vend 12 000 € HT. D'après les promoteurs, si la place n'est plus privative, il faut s'attendre à une perte de valeur encore plus importante[6].

À Nantes, le parking silo des Machines de près de 1 000 places comprend une partie privative qui appartient à un promoteur et une partie publique mutualisée de 600 places, gérée par Nantes métropole. L'opérateur privé vend des places affectées et déportées à 17 000 € HT/pl. et Nantes Métropole vend des concessions à 16 900 € HT pour une durée de 15 ans.

En fonction du contexte local et du marché, la valorisation des droits d'usage sera sensiblement différente, alors que les coûts de construction pour les silos aériens sont sensiblement les mêmes à Grenoble ou à Nantes.

Par ailleurs, on s'aperçoit qu'un marché immobilier défavorable a un double effet sur le promoteur : si celui-ci est réticent à accepter des changements en termes de produits stationnement à commercialiser (risque de perte de clientèle), il est disposé à étudier les projets atypiques. D'une part, car il y a moins de projets et qu'il doit maintenir son activité économique, d'autre part car, poussé à réduire le prix de sortie de ses constructions, il souhaite mesurer les éventuelles économies à réaliser.

Les promoteurs prenant conscience du potentiel du silo mutualisé en termes d'efficacité économique, ils sont susceptibles, comme c'est déjà le cas d'une minorité, de prendre une part active et même motrice dans cette démarche. Certains se positionnent en investisseurs. Pour cela, il convient que la Collectivité prenne en compte en amont les facteurs de risque qui s'imposent aux promoteurs dans le contexte de la mutualisation et accepte de porter, au moins en partie, ces nouveaux projets.

▶ La réaction de l'usager

Nous disposons de peu de retour du côté des usagers.

La demande en stationnement des résidents ne diminue pas encore

On observe des frémissements en faveur d'une diminution de la motorisation des ménages. En France, en moyenne, on assiste à une décélération de la croissance de la motorisation[7]. Il y a également des signaux qui montrent que le rapport à la voiture change : on partage sa voiture. Ainsi l'autopartage[8] se développe en France : plus d'une vingtaine de villes ou d'agglomérations ont mis en place un système d'autopartage (Mobilib à Toulouse, AutoCool à Bordeaux, Autolib à Lyon, Mobizen à Paris…).

Cependant, pour les résidents grenoblois et lyonnais interviewés, le besoin en stationnement est lié à la possession de la voiture même s'ils déclarent en avoir très peu l'usage pour leurs déplacements dans la ville centre. Ils jugent indispensable d'avoir une voiture pour couvrir tous les autres types de déplacements (trajets vers la périphérie ou pour sortir de l'agglomération pour des périodes plus ou moins longues : loisirs, vacances, etc.) *« Pour moi, un garage à Grenoble, comme dans toutes les villes, c'est inévitable[9] ».*
L'attachement à la possession de la voiture reste donc fort.

Ainsi, le particulier qui possède une voiture doit trouver une solution de stationnement pérenne et sécurisée. Par ailleurs, à Grenoble et à Lyon notamment, le parking boxé est également apprécié pour les besoins de stockage (skis, pneus neige.), ceci est d'autant plus vrai que la taille des appartements diminue.
En zone urbaine, l'achat d'un parking avec son appartement est quasi automatique et s'inscrit également dans une logique patrimoniale qui permet de valoriser son logement et, sauf exception, répond aussi à un besoin. Il est donc nécessaire d'en tenir compte dans les projets.

Les débuts de la mutualisation pour les résidents

L'absence de stationnement avec son logement est encore vécue, le plus souvent, comme une contrainte par le résident. C'est une logique bien comprise des aménageurs qui sont souvent plus réticents à mutualiser les stationnements des résidents. Ils envisagent plus fréquemment une mutualisation pour la 2e voiture ou pour les résidents du parc social.

Pour accompagner progressivement les changements de pratiques, il peut être envisagé une mixité des produits stationnement à destination des résidents, ce qui permet ainsi de proposer aux futurs acquéreurs la solution qui sera adaptée à leur usage de la voiture et à leur budget. De nombreux projets prévoient ainsi, souvent pour des motifs économiques, de satisfaire une partie des besoins avec une offre privative limitée au R-1 des immeubles et un complément déporté en silo.

Dans d'autres projets, le pas a été franchi – on peut notamment citer :

- l'écoquartier Danube à Strasbourg (7 ha, près de 85 000 m² SHON dont 55 000 m² de logements), qui prévoit de satisfaire la demande des résidents et des employés dans 3 parkings mutualisés,
- la ZAC des Docks de Saint-Ouen (250 000 m² SHON en 1re phase, programmation mixte, en cours de réalisation) dont les besoins seront satisfaits entièrement en parkings mutualisés avec notamment un silo de 700 places. Les places sur voirie seront très limitées. Les normes planchers du PLU ont été supprimées, ce qui permet de commercialiser les stationnements sous forme d'abonnements résiliables.

Les salariés

D'une manière générale, les salariés qui viennent travailler en voiture sont réticents à payer leur stationnement, la part de ceux qui acceptent de payer est très limitée, c'est donc surtout au niveau de l'entreprise que cela se joue. Lorsque les taux de

6. Les promoteurs grenoblois consultés n'avaient pas de référence de prix de vente de place en silo.
7. La motorisation des ménages français a progressé de 0.6 % par an cette dernière décennie soit trois fois moins vite que la décennie précédente 1,5 % par an (source Commissariat général du développement durable, 2010).
8. Autopartage : Système de location de voitures en milieu urbain, qui permet d'utiliser les véhicules en libre-service et de façon ponctuelle (source : 6-t, Enquête Nationale sur l'Autopartage, 2012).
9. Verbatims extraits des entretiens réalisés lors de l'étude de marché du stationnement à Grenoble pour la SPLA SAGES, SARECO-NOVA7, 2012.

venue en voiture sont élevés, c'est l'entreprise qui finance et met à disposition des parkings pour ses employés. Nous sommes donc dans une logique différente de celle des résidents, on ne touche pas à la possession de la voiture mais à son usage, thème qui entre pleinement dans le champ des politiques de déplacements. Par ailleurs, les parkings d'entreprise existants disposent très fréquemment de places vides[10].

Dans tous les secteurs où il est projeté un parking silo mutualisé desservant un programme mixte, la desserte des employés dans l'ouvrage par des places banalisées et déportées est mieux acceptée côté aménageur.

Si les entreprises peuvent parfois être réticentes, les facteurs d'économies engendrées par les silos mutualisés et le développement des services à la mobilité et des plans de mobilité d'entreprise sont souvent décisifs pour une meilleure acceptabilité du projet. Plus rarement, il est possible de prévoir quelques places affectées pour la hiérarchie, qui seront alors commercialisées à un tarif plus élevé.

▶ La réaction des exploitants de parkings

Dès lors que les parkings ne sont pas situés en centre-ville, ils sont rarement équilibrés financièrement. On observe par ailleurs un déficit structurel du marché du stationnement, la place de stationnement n'est jamais vendue à son coût de construction réel et les opérateurs parking doivent donc s'assurer d'une certaine fréquentation horaire pour atteindre un équilibre et une rentabilité, souvent sur des périodes longues, supérieures à 20 ans.

Dans ce contexte, les exploitants de parkings peuvent se positionner sur un projet de silo mutualisé, en privilégiant les parkings accueillant des visiteurs et avec l'aide d'une subvention d'équilibre de la collectivité le cas échéant, comme pour n'importe quel parking. Ils limitent la prise de risque à la montée en charge classiquement observée dans les ouvrages. Cependant, dans les nouveaux quartiers, au début du projet de silo mutualisé, les opérateurs parkings n'ont pas de visibilité, ni de maîtrise de la demande; ce qui est moins vrai pour les parkings réalisés en tissu urbain déjà constitué. Ce constat vient alourdir encore la participation financière de la collectivité.

▶ Et la réaction des acteurs publics ?

Dans la plupart des projets urbains, c'est la collectivité ou l'aménageur qui est à l'origine du projet de parking silo mutualisé.

Ainsi, l'aménageur ou la collectivité prend fréquemment à sa charge :

- les compléments au prix de vente de la concession, compte tenu du marché, afin de financer l'investissement parking;
- les déficits d'exploitation sous forme de subventions annuelles, au moins les premières années;
- les risques de décalage de réalisation des opérations desservies par le parking, risques déjà habituellement pris en charge par l'aménageur, et les frais de portage associés.

Cette prise en charge publique amène souvent la collectivité à devenir propriétaire de tout ou partie de l'ouvrage et à en fixer les modalités de gestion.

Conclusion

Dans le cadre de nouveaux projets d'aménagement ou de la requalification de certains quartiers, les projets de silos mutualisés se multiplient. On observe un certain nombre de freins pour faire aboutir ces nouveaux parkings, mais la frilosité générale constatée sur les premières opérations s'est atténuée : d'une part par la prise de conscience des avantages économiques du dispositif, d'autre part parce que ces ouvrages, autrefois perçus comme un mal nécessaire, sont désormais appréhendés comme des lieux multifonctions attractifs et animés pouvant faire l'objet d'une insertion urbaine réussie.

Pour apprécier la faisabilité de ces projets, il est indispensable d'estimer en amont les économies potentielles en lien avec l'optimisation de l'ouvrage permise par la densité et la mixité du programme à desservir. Une bonne connaissance du marché local du stationnement et de l'offre concurrente dans le quartier (y compris dans le parc privé) permet de mieux appréhender le bilan financier de l'opération.

Enfin, le développement de ces nouveaux concepts de stationnement doit permettre une meilleure appréhension des risques en particulier pour les promoteurs; des risques à partager entre les acteurs et notamment par la participation de la collectivité, qui reste le porteur de projet privilégié de ces solutions mutualisées.

La solution mutualisée, en favorisant l'optimisation des stationnements et donc en réduisant les coûts, devrait logiquement faciliter le financement des parkings.

Ce principe est mis en échec par le marché actuel du stationnement, dans lequel les places privatives ne sont pas vendues à leur coût réel. Le coût du stationnement est ainsi reporté sur celui du logement.

Dans le cadre de parcs mutualisés dissociés des bâtiments, le vrai coût du stationnement apparaît. Un financement complémentaire est donc souvent nécessaire de la part de la Collectivité, donc de tous indirectement.

À terme, on pourrait espérer qu'une meilleure transparence des coûts permette un dispositif plus vertueux, dans lequel le stationnement serait intégralement financé par ses usagers directs. ■

10. Les enquêtes SARECO ont mis en évidence, qu'il y avait environ 1/3 de places inoccupées en permanence dans les parkings d'entreprises existants (congés, déplacements professionnels, voiture indisponible…).