



Métro Grand Paris

DOSSIER DES ÉTUDES

Étude Synthèse des études de l'intégration des parcs relais au projet du métro

Volet 1

(DRIEA)

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

**Direction Régionale et
Interdépartementale de
l'Équipement et de
l'Aménagement**

Ile-de-France

**Service de la
Connaissance, des
Etudes et de la
Prospective**

Rapport

ASSISTANCE EN VUE DU DÉBAT PUBLIC SUR LES OBJECTIFS D'INTÉGRATION DES PARCS RELAIS AU PROJET DU GRAND PARIS

TOME 1: ETAT DES LIEUX

Juillet 2010



221 rue La Fayette – 75010 PARIS
Tél +33 (0)1 42 46 22 66 – Fax +33 (0)1 42 46 22 68
contact@sareco.fr – www.sareco.fr

SOMMAIRE

Chapitre I

Cadre législatif 6

1. Accessibilité.....	7
2. Sécurité	9
3. Normes géométriques.....	10
4. Synthèse.....	11

Chapitre II

Cadre politique 12

1. Plan de Déplacements Urbains d’Ile-de-France.....	13
1.1. Le PDUIF actuellement en vigueur.....	13
1.1.1. Favoriser le développement de l’usage des transports collectifs par un meilleur rabattement en automobile (parcs relais) et en deux-roues.....	13
1.1.2. Une politique de stationnement adaptée et cohérente.....	14
1.1.3. Un aménagement et une insertion dans la ville des pôles d’échanges d’importance régionale.....	14
1.2. La révision du PDUIF.....	15
1.2.1. Calendrier prévisionnel de mise en œuvre.....	15
1.2.2. Orientations dégagées à l’issue du diagnostic	15
2. Politique du STIF en matière de rabattement.....	16
2.1. Historique des modalités de développement des Parcs Relais franciliens et distribution des rôles.....	16
2.2. Genèse de la politique de rabattement actuelle du STIF.....	18
2.3. Axes stratégiques.....	19
2.3.1. Un seul « produit Parc Relais »	19
2.3.2. Un programme pluriannuel d’investissements.....	19
2.3.3. Une cohérence entre les politiques de stationnement régionale et locale(s).....	19
2.3.4. La réalisation d’expérimentations pilotes.....	20
2.4. Le rabattement vélo sur les gares.....	21
3. Loi sur le Grand Paris.....	22
4. En résumé.....	23

Chapitre III

Acteurs et compétences.....	24
------------------------------------	-----------



1. Listes des acteurs principaux.....	25
1.1. Les cinq grands acteurs et leurs rôles.....	25
1.2. Répartition des rôles entre les différents acteurs.....	27
1.3. Synthèse.....	29
2. Modalités de subventionnement des Parcs Relais par le STIF / la Région30	
2.1. Les principes guidant le Schéma Directeur des Parcs Relais.....	30
2.2. La notion de produit intermodal	33
2.2.1. Le processus de labellisation.....	33
2.2.2. Contenu du référentiel.....	33
2.2.3. Choix des tarifs.....	34
2.2.4. Mutualisation avec d'autres équipements.....	35
2.3. Insérer les Parcs Relais dans une politique de stationnement locale cohérente	36
3. Le choix d'un cadre juridique de gestion des Parcs Relais	37

Chapitre IV

Diagnostic de la situation actuelle en Ile-de-France.....39

1. Etat des lieux sur l'offre de rabattement en Ile-de-France.....	40
1.1. Principales caractéristiques du réseau de Parcs Relais.....	40
1.2. Demande en rabattement et typologie des usagers.....	41
1.3. Les écueils à éviter selon l'expérience de SARECO.....	43
1.4. L'intégration billettique et tarifaire.....	44
2. Les déterminants du niveau de rabattement vers les Parcs Relais.....	46
2.1. Facteurs influençant la demande de stationnement de rabattement	46
2.1.1. Première liste a priori des facteurs potentiels d'influence.....	46
2.1.2. Influence avérée de certains facteurs sur la demande en stationnement de rabattement en Ile-de-France.....	47
A. Le nombre d'entrants en gare.....	47
B. Le paiement du stationnement.....	48
C. La performance du mode lourd.....	48
D. La performance du réseau de rabattement bus.....	48
E. Les éléments n'influençant pas la demande en stationnement.....	49
2.2. Modéliser le dimensionnement des Parcs Relais ?.....	49
2.2.1. Méthode de dimensionnement proposée par l'TAU Ile-de-France	49
2.2.2. Retours d'expérience.....	50
2.3. Synthèse.....	53
3. L'économie des Parcs de rabattement.....	54
3.1. Les charges	54
3.1.1. Coûts d'investissement.....	54
3.1.2. Coûts d'exploitation.....	54
A. Frais techniques.....	54
B. Frais de personnel	55
C. Les provisions pour gros investissement.....	55



3.2. Recettes.....	56
3.2.1. Part des recettes visiteurs.....	56
3.2.2. Recettes abonnés	57
3.2.3. Recettes globales.....	57
3.3. Rémunération du risque.....	58
3.4. Synthèse	58
4. Exemples de bilans d'exploitation.....	60
4.1. Bilans fictifs	60
4.2. Exemples de résultats d'exploitation de quelques P+R.....	61
4.2.1. Une exploitation de grande ampleur avec plusieurs P+R.....	61
4.2.2. Une exploitation de parcs au sol isolés	62
4.2.3. Une exploitation d'un parc en ouvrage isolé.....	62
5. Critères d'attribution des subventions.....	64
5.1. Préambule.....	64
5.2. Montant des subventions octroyées.....	65
5.3. Conditions d'octroi des subventions.....	66
5.4. Intervention du STIF au niveau de l'exploitation.....	67
6. Synthèse.....	68

Annexe I

Le choix d'un cadre juridique de gestion des P+R

70

1. Préambule méthodologique.....	71
2. Les choix fondamentaux.....	72
2.1. La régie directe ou l'intervention d'un tiers.....	72
2.1.1. L'intervention d'un tiers.....	72
2.1.2. La régie directe.....	72
2.2. Délégation de service ou marché public.....	73
3. Avantages et inconvénients des principaux cadres juridiques.....	74
3.1. La concession.....	74
3.1.1. Définition.....	74
3.1.2. Durée.....	74
3.1.3. T.V.A.....	74
3.1.4. Avantages et inconvénients.....	75
3.2. L'affermage.....	75
3.2.1. Définition.....	75
3.2.2. Durée.....	75
3.2.3. T.V.A.....	75
3.2.4. Avantages et inconvénients.....	75
3.3. Le bail emphytéotique administratif associé à une convention d'exploitation non détachable.....	76



3.4. La régie intéressée.....	76
3.4.1. <i>Définition.....</i>	<i>76</i>
3.4.2. <i>Durée.....</i>	<i>76</i>
3.4.3. <i>T.V.A.....</i>	<i>76</i>
3.5. La gérance.....	76
3.5.1. <i>Définition.....</i>	<i>76</i>
3.5.2. <i>Durée.....</i>	<i>77</i>
3.5.3. <i>TVA</i>	
3.5.4. <i>Avantages et inconvénients.....</i>	<i>77</i>
3.6. La régie directe.....	77
3.7. Un cas particulier : la Société d'économie mixte.....	77
4. Récapitulation.....	79

CHAPITRE I

CADRE LÉGISLATIF

1. ACCESSIBILITÉ

Les normes d'accessibilité à respecter dans les parcs de stationnement sont énoncées dans deux textes réglementaires principaux :

- **l'arrêté du 1^{er} août 2006**
- **le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006**

Un passage de l'arrêté du 1^{er} août est reproduit ci-après :

(<http://www.legifrance.gouv.fr/>) :

Arrêté du 1 août 2006 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création

Version consolidée au 20 décembre 2007

Article 3

I. - Tout parc de stationnement automobile intérieur ou extérieur à l'usage du public et dépendant d'un établissement recevant du public ou d'une installation ouverte au public doit comporter une ou plusieurs places de stationnement adaptées pour les personnes handicapées et réservées à leur usage. Les caractéristiques de ces places sont définies au II du présent article.

Ces places adaptées sont localisées à proximité de l'entrée, du hall d'accueil ou de l'ascenseur et reliées à ceux-ci par un cheminement accessible tel que défini selon les cas à l'article 2 ou à l'article 6.

Les emplacements adaptés et réservés sont signalés.

II. - Les places des parcs de stationnement automobile adaptées pour les personnes handicapées doivent répondre aux dispositions suivantes :

1° Nombre :

Les places adaptées destinées à l'usage du public doivent représenter au minimum 2% du nombre total de places prévues pour le public. Le nombre minimal de places adaptées est arrondi à l'unité supérieure. Au-delà de 500 places, le nombre de places adaptées, qui ne saurait être inférieur à 10, est fixé par arrêté municipal.

2° Repérage :

Chaque place adaptée destinée au public doit être repérée par un marquage au sol ainsi qu'une signalisation verticale.

3° Caractéristiques dimensionnelles :

Une place de stationnement adaptée doit correspondre à un espace horizontal au dévers près, inférieur ou égal à 2%.

La largeur minimale des places adaptées doit être de 3,30 m.

4° Atteinte et usage :

S'il existe un contrôle d'accès ou de sortie du parc de stationnement, le système doit permettre à des personnes sourdes ou malentendantes ou des personnes muettes de signaler leur présence au personnel et d'être informées de la prise en compte de leur appel. En particulier et en l'absence d'une vision directe de ces accès ou sorties par le personnel :

- tout signal lié au fonctionnement du dispositif d'accès doit être sonore et visuel ;
- les appareils d'interphonie sont munis d'un système permettant au personnel de l'établissement de visualiser le conducteur.

Qu'elle soit à l'extérieur ou à l'intérieur du bâtiment, une place de stationnement adaptée doit se raccorder sans ressaut de plus de 2 cm au cheminement d'accès à l'entrée du bâtiment ou à l'ascenseur. Sur une longueur d'au moins 1,40 m à partir de la place de stationnement adaptée, ce cheminement doit être horizontal au dévers près.

Les places adaptées, quelle que soit leur configuration et notamment lorsqu'elles sont réalisées dans un volume fermé, sont telles qu'un usager en fauteuil roulant peut quitter l'emplacement une fois le véhicule garé.

L'ensemble des parcs de stationnement devront répondre à ces obligations à l'horizon 2014. L'ensemble des parcs publics sont donc actuellement en cours de mise aux normes sur le thème de l'accessibilité.

Il n'y a pour l'instant pas d'application homogène de la loi qui reste sujette à interprétation, par exemple :

- Sur la nécessité de disposer des places PMR à chaque étage ou pas (possible regroupement sur « la » zone accessible) ;
- Sur le caractère « faisable » de la construction d'un ascenseur dans les parkings ne disposant actuellement pas d'ascenseur.

2. SÉCURITÉ

Les dispositions de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les parcs de stationnement couverts sont précisées dans l'arrêté du 9 mai 2006.

Les parcs de stationnement sont désormais qualifiés d'ERP (type PS).

Arrêté du 9 mai 2006 portant approbation de dispositions complétant et modifiant le règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public (parcs de stationnement couverts)

Article PS4

Activités autorisées

§ 1. Sont seules autorisées dans le cadre du fonctionnement normal des parcs de stationnement, sans mesure de sécurité additionnelle, les activités annexes liées à l'automobile listées ci-après :

- aires de lavage de véhicules ;
- montage de petits équipements et accessoires automobiles (autoradio, pare-brise, attelage, etc.) ;
- location de véhicules, location et stationnement de cycles ;
- charge de véhicules électriques dans les conditions définies par l'article PS 23.

La surface totale occupée par les trois premières activités ci-dessus est limitée à 5% de la surface de l'ouvrage sans dépasser 500 mètres carrés par activité.

(...)

Les autres activités ne sont autorisées dans un parc de stationnement qu'après avis favorable de la commission de sécurité compétente.

(...)

3. NORMES GÉOMÉTRIQUES

Pour l'ensemble des normes de conceptions (taille des places, largeur des voies de circulation et des rampes, pente des rampes...), la **norme AFNOR 91-100** s'applique. Il s'agit toutefois de recommandations n'ayant **pas de valeur prescriptive**.

Par ailleurs, la norme commence à « vieillir » un peu. Par exemple, la taille des places qui y est définie, de 2,30m minimum, est perçue comme très étroite par les automobilistes – il est ainsi de coutume de concevoir des places plus larges dans les parkings publics (2,50m).

NB : l'essentiel de la norme AFNOR est repris dans le label Parc Relais défini par le STIF.

4. SYNTHÈSE

L'accessibilité doit être tout particulièrement prise en compte, à la fois à l'intérieur des Parcs Relais et dans le parcours les reliant à la gare.

Les normes de sécurité des parcs de stationnement standards s'appliquent.

L'implantation de services à la mobilité ou à l'utilisateur (ex : autopartage, location de voiture, station de lavage des véhicules, bornes de recharge électrique des véhicules, etc.) n'est a priori ni interdite, ni imposée par la loi. Elles peuvent toutefois nécessiter des aménagements et l'obtention de l'aval de la commission de sécurité compétente.

Bien que n'ayant pas de valeur prescriptive, l'utilisation des normes géométriques définies par l'AFNOR est fortement recommandée.

CHAPITRE II

CADRE POLITIQUE

1. PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE

1.1. Le PDUIF actuellement en vigueur

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF), actuellement en vigueur bien qu'en cours de révision, a été approuvé en décembre 2000. Plusieurs axes d'intervention concernent les Parcs Relais :

1.1.1. Favoriser le développement de l'usage des transports collectifs par un meilleur rabattement en automobile (parcs relais) et en deux-roues

Sur ce thème, le PDUIF décline 9 actions à engager que l'on peut synthétiser comme suit :

Prescriptions

1. Assurer la promotion des Parcs Relais par la mise au point d'un plan global d'information et de communication à l'échelle régionale
2. Donner une identité globale à ces parcs relais par l'intermédiaire d'un logo
3. Conditionner l'attribution des subventions d'investissements pour des opérations de création ou d'extension de Parcs Relais à :
 - a. un contexte où le projet ne favorise pas le transfert modal des bus de rabattement vers la voiture¹
 - b. la réalisation d'une étude d'accessibilité tous modes
 - c. l'établissement d'un plan de stationnement sur voirie aux abords
4. Sélectionner des gares et leurs Parcs Relais et les équiper en infrastructures de stationnement et de gardiennage de vélos et de deux-roues à moteur, ainsi que d'un réseau cyclable convergeant vers elles
5. Améliorer l'accessibilité des transports collectifs pour les bicyclettes
6. Améliorer l'accessibilité des Parcs Relais existants et du lien entre le parc et la gare pour les personnes handicapées

Recommandations

7. Permettre aux usagers d'acheter simultanément (dans un même lieu et au même moment) des abonnements transport et stationnement en Parcs Relais – dans les Parcs Relais saturés, conditionner l'attribution des subventions d'investissements au fait que l'accès soit réservé aux seuls utilisateurs des transports en commun

¹ Le PDUIF précise explicitement que ce risque existe si l'on développe les parcs de stationnement régionaux **en petite couronne**.

8. Mettre en place un moyen de financement permettant d'engager des travaux de réhabilitation des Parcs Relais anciens et d'en améliorer la qualité de service (éclairage, peinture, agencement général, sécurité, gardiennage, tarification...)

Orientation

9. Création d'un titre d'abonnement combiné avec réduction et pris en charge à 50% par l'employeur

La recommandation complémentaire suivante est apportée : « La taxe foncière appliquée aux parcs relais étant assise sur une valeur locative déconnectée de la fréquentation et des recettes effectives, il conviendra d'examiner la possibilité de mettre au point un nouveau mode de calcul à partir des caractéristiques (capacité, type d'ouvrage, localisation ...) des ouvrages et de leur fréquentation constatée ».

1.1.2. Une politique de stationnement adaptée et cohérente

Il est prévu (prescription suivie par la Région et les communes) que « Les comités locaux déclineront les dispositions locales du PDU qui porteront sur l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs relais de stationnement (...) ».

1.1.3. Un aménagement et une insertion dans la ville des pôles d'échanges d'importance régionale

Le PDU recommande de favoriser l'accès aux pôles d'échanges et établit des orientations pour développer la signalétique à proximité des gares et des stations. A cet effet, il convient « d'élaborer en liaison avec les communes et les opérateurs un programme cohérent de traitement des pôles multimodaux » concernant entre autres, « en grande banlieue, les accès aux parcs relais et leurs jalonnements, y compris pour les personnes à mobilité réduite ».

1.2. La révision du PDUIF

1.2.1. Calendrier prévisionnel de mise en œuvre

- 2^{ème} trimestre 2010 : rédaction du projet
- 3^{ème} trimestre 2010 : approbation du projet par le Conseil du STIF
- 4^{ème} trimestre 2010 : le Conseil Régional arrête le projet de PDUIF
- 1^{er} semestre 2011 : saisine pour avis des collectivités territoriales
- 2^{ème} semestre 2011 + et 1^{er} trimestre 2012 : enquête publique
- 2^{ème} trimestre 2012 : avis de l'Etat
- **2^{ème} semestre 2012 : approbation du PDUIF par le Conseil Régional**

Le nouveau PDUIF aura un horizon plus long que celui de l'actuel PDUIF pour permettre la mise en œuvre effective des actions : **horizon 2020**.

1.2.2. Orientations dégagées à l'issue du diagnostic

Les orientations dégagées du diagnostic et ayant trait au rabattement en voiture sur le réseau de transports collectifs sont les suivantes² :

- Favoriser le rabattement voiture dans les secteurs où le bus ne peut répondre à tous les besoins d'accès aux gares en mettant en place une politique de stationnement adaptée
- Améliorer le jalonnement des pôles depuis la ville
- Articuler les politiques locales de stationnement avec le dispositif régional des Parcs Relais
- Développer les lignes de bus sur voies rapides en prenant en compte l'intermodalité (Parc Relais, gares autoroutières...)

http://pdu.stif.info/IMG/pdf/PDU_RAPPORT_2009.pdf

Si les dispositions en matière de rabattement ne sont pas encore connues, il semble que le nouveau PDUIF aille dans le sens d'un renforcement du Schéma Directeur des Parcs Relais (voir plus loin).

² Diagnostic et orientations pour le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, STIF, août 2009

2. POLITIQUE DU STIF EN MATIÈRE DE RABATTEMENT

2.1. Historique des modalités de développement des Parcs Relais franciliens et distribution des rôles

Années 1970

Le concept de Parc Relais a émergé en Ile-de-France à partir de 1965 avec le Schéma directeur d'aménagement de la Région de Paris (SDAURP) qui les désignait sous l'acronyme de PIR ou (parcs d'intérêt régional).

Le Syndicat des transports parisiens (STP, devenu STIF par la suite) a commencé à cofinancer d'importantes opérations de création de Parcs Relais en ouvrage, à cette période, pour équiper rapidement et massivement le réseau ferroviaire et notamment celui, naissant, du RER. Le mode opératoire, toujours en vigueur aujourd'hui, consiste à attribuer des subventions d'investissements à des maîtres d'ouvrage locaux, collectivités locales le plus souvent.

Le parti pris était donc, déjà à cette époque, de ne pas assurer la maîtrise d'ouvrage des projets : le réseau étant alors presque entièrement à équiper, la tâche aurait été trop vaste pour le modeste STP d'alors, notamment au regard de ses autres compétences considérées comme plus prioritaires (la tarification, la gestion du plan de transports...). Les modalités d'exploitation des parcs créés ont donc été définies au fur et à mesure par chaque maître d'ouvrage.

Un vaste programme de Parcs Relais de plusieurs milliers de places essentiellement en ouvrage a été lancé entre 1970 et 1976 sur la branche de Boissy-Saint-Léger du RER A pour accompagner le fonctionnement de cette ligne mise en service fin 1969. C'est ainsi, par ailleurs, que le Parc Relais du Château à St-Germain-en-Laye, imbriqué dans les volumes de la station de RER, a été mis en service en 1972. Avec 1200 places en souterrain, il reste le Parc Relais le plus important de la région par sa capacité.

Conscient néanmoins de la nécessité d'agir rapidement, le STP a assuré à titre exceptionnel le portage direct de 16 opérations de création d'importants ouvrages entre 1970 et 1981³. On retiendra en particulier le parc Gallieni, 2300 places, mis en service en avril 1971 avec le prolongement de ligne 3 du métro à Bagnolet.

Dans tous les cas, les Parcs Relais de cette époque présentent les mêmes caractéristiques et presque les mêmes défauts : des ouvrages mal intégrés dans leur environnement, de capacité très élevée, souvent trop proches du centre de l'agglomération. Ils témoignent de la façon dont était traitée la problématique à l'époque : les réponses se devaient d'être massives.

Années 1980-1990

Dans les années 1980 et 1990, la politique en faveur des Parcs Relais prenait une nouvelle orientation. Il s'agissait pour le STP d'adapter ses réponses en proposant prioritairement une offre de stationnement aux voyageurs les plus dépendants de leur voiture pour rejoindre la gare la plus proche, c'est-à-dire dans les secteurs les plus éloignés du centre de l'agglomération. Ce changement de cap a produit un nouveau type de Parc Relais, qui allait bientôt se généraliser en Ile-de-France, celui d'un équipement d'une capacité variant de 100 à 400 places, implanté dans

³ Notamment, le PR de Nogent-sur-Marne (770 places, 1972), de la Mairie de Montreuil (1300 places, 1975) aujourd'hui démolie, de Pontoise (550 places, 1975), de St-Denis – Porte de Pairs (637 places, 1976), de Savigny (630 places, 1976)...



les actuelles zones tarifaires 4 à 6, c'est-à-dire en moyenne et en grande couronne. Cette orientation a permis d'affiner les mailles du dispositif pour arriver à la fin des années 1990 à un niveau d'équipement presque complet.

Même si les solutions au sol ont prévalu, des Parcs Relais en ouvrage ont été réalisés dans les années 1980. Mieux articulés avec le réseau de transports et surtout mieux dimensionnés, ils continuent de s'illustrer par des taux de fréquentation parmi les plus élevés de la région. Ce sont, parmi d'autres, les Parcs Relais d'Aulnay-sous-Bois (492 places, 1985), Poissy (600 places étendu depuis, 1987), Saint-Gratien (300 places, 1989), Houilles – Carrières-sur-Seine (400 places, 1990), Rambouillet (400 places, 1990), Neuilly-Plaisance (320 places étendu depuis, 1991)...

Au-delà, en grande couronne, il s'agissait également d'affiner le maillage du réseau de Parcs Relais ou de pallier aux insuffisances des aménagements sommaires réalisés dans les cours de gare, pour créer, par séries, parfois dans le cadre de véritables programmes intensifs comme ceux qu'a piloté la SNCF, des Parcs Relais gratuits, de l'ordre de 100 places au sol. Ce sont par exemple, les parcs de Villepreux – Les Clayes (1993), Nanteuil – Saâcy (1995), Fontaine-le-Port, Héricy et Champagne-sur-Seine (1997)... Ces Parcs Relais au sol en grande couronne ont été essentiellement réalisés dans les années 1990. Aujourd'hui, ils apparaissent pour un nombre important d'entre eux saturés par une demande qui n'a cessé d'évoluer depuis leur mise en service.

A ce jour, **près de 70 000 des 101 000 places de rabattement** recensées en Ile-de-France **ont fait l'objet d'un financement de la part du STIF** (création ou réhabilitation). **Les Parcs Relais relèvent néanmoins de la propriété de quelques 400 maîtres d'ouvrage différents qui les gèrent directement ou de façon déléguée selon des modalités propres :**

- Dans 85% des cas, la maîtrise d'ouvrage des projets de Parcs Relais est assurée par les collectivités locales ;
- Transilien SNCF est maître d'ouvrage d'environ 15% des Parcs Relais.

Les possibilités d'intervention du STIF s'en trouvent parfois limitées.

2.2. Genèse de la politique de rabattement actuelle du STIF

Le STIF définit la politique régionale en faveur des Parcs Relais, conformément aux orientations du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvé en 2000. Il cofinance, notamment avec la Région Ile-de-France, les opérations de création, d'extension (sur la base de subvention plafonds à la place) et de réhabilitation (sur la base de devis et d'éléments d'opportunité apportés par les maîtres d'ouvrage) de Parcs Relais.

Les principes de la politique du STIF en matière de rabattement sont énoncés dans le Schéma Directeur des Parcs Relais. Celui-ci a été élaboré sur une durée d'environ 4 ans :

- Courant 2004 : lancement de l'étude. Le comité de pilotage rassemblait le STIF, la Région, les services de la Ville de Paris, des départements et de quelques EPCI, l'APUR, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU), la Fédération nationale des métiers du stationnement et l'AFNOR ;
- Fin 2006 : approbation du Schéma Directeur des Parcs Relais par le Conseil du STIF ;
- Octobre 2008 : approbation des outils de mise en œuvre par le Conseil du STIF.

2.3. Axes stratégiques

2.3.1. Un seul « produit Parc Relais »

Afin de donner une cohérence et une visibilité au dispositif régional, il a été mis en place un référentiel standard de qualité de service dans les Parcs Relais faisant l'objet d'une subvention. Les items abordés sont :

- La mise en place d'une **identité commune** destinée à affirmer la fonction spécifique des P+R par rapport aux autres espaces de stationnement ;
- La **propreté**, l'**information**, le **confort**, l'**accessibilité** pour les piétons, les PMR et les véhicules ;
- Une **grille tarifaire** pour harmoniser les tarifs pratiqués entre P+R comparables au sein d'une même zone tarifaire ;
- L'engagement des maîtres d'ouvrage à transmettre au STIF, chaque année, les informations relatives à l'exploitation du P+R.

Les outils de mise en œuvre sont :

- La mise à disposition d'un cahier de références pour la conception, la réalisation, le financement et l'exploitation des Parcs Relais, en amont de la demande de subvention ;
- Un **label Parc Relais** attribué en aval de la subvention ;
- Une contribution financière à l'exploitation si les objectifs sont respectés (système de « bonus »).

2.3.2. Un programme pluriannuel d'investissements

L'action du STIF se décline sous 3 formes :

- **Création** de places de stationnement financées à 100% dans la limite des prix plafonds maintenus à 3100 €HT/place au sol, 10 000 €HT/place en ouvrage.
- **Réhabilitation** : les opérations de réhabilitation ne concernent que les P+R en ouvrage. Les interventions du STIF portent sur la réhabilitation de la structure dans la mesure du nécessaire et sur le dispositif de qualité de service dans la limite du nombre de places utiles aux usagers des transports publics estimé et arrêté par les parties sur la base des éléments d'études rassemblés par le maître d'ouvrage.
- **Labellisation** : les investissements liés à la labellisation s'appliquent seuls (pour des Parcs Relais récents, proches du standard visé) ou en complément des opérations de création et de réhabilitation.

2.3.3. Une cohérence entre les politiques de stationnement régionale et locale(s)

Les opérations de création ou de réhabilitation de Parcs Relais subventionnées par le STIF doivent s'intégrer dans trois types d'espaces : la région, le bassin de déplacements (ou la ligne ferroviaire) et le pôle d'échanges.

Au niveau régional, la politique retenue est :

- Un développement de l'offre de rabattement en priorité dans les secteurs les plus éloignés du centre de l'agglomération, où la voiture est le mode de déplacement le plus efficace pour rejoindre les gares (zones tarifaires 5 et 6).
- Des actions particulièrement mesurées dans les secteurs où le Parc Relais est susceptible de concurrencer les autres modes de rabattement et en premier lieu le bus (zones 3 et 4).
- Actions limitées sinon nulles sur les pôles de rayonnement local proche du centre de l'agglomération qui peuvent être rejoints facilement à pied, en deux roues ou en bus (zones 1 et 2).

Le STIF cherche à établir prioritairement des partenariats avec des interlocuteurs, Etablissements Publics de Coopération Intercommunale ou Transilien SNCF, qui lui permettent **d'approcher la politique de rabattement par bassin de déplacements ou par ligne du réseau ferroviaire.**

A l'échelle du pôle, il est attendu que la collectivité s'engage sur la **mise en œuvre d'une politique de stationnement autour de la gare** (réglementation de la voirie et mesures en faveur de la dépose/reprise minute).

Le SDPR rend aussi obligatoire la **conduite d'études d'opportunité** permettant de dimensionner convenablement les Parcs Relais, qu'il s'agisse de création ou de réhabilitation. Si, après la mise en service, la fréquentation du Parc Relais est conforme avec le niveau de demande attendu, le STIF propose de valoriser l'activité d'exploitation en y contribuant financièrement.

2.3.4. La réalisation d'expérimentations pilotes

Un programme d'expérimentation a été lancé pour permettre aux voyageurs rabattants **d'accéder aux Parcs Relais avec leur passe Navigo** (ou Navigo Découverte). Les voyageurs continuent d'acheter leurs forfaits de transports en commun et leur abonnement en Parc Relais séparément. Le programme d'expérimentations porte sur 5 sites : Saint-Quentin-en-Yvelines, Chelles – Gournay, Houilles – Carrières-sur-Seine, Conflans-Sainte-Honorine et Villejuif – Louis Aragon. Le service est actuellement en cours d'évaluation. Une piste en discussion pourrait consister à intégrer la mise en place du service dans le label Parc Relais. Dans le même temps, des études vont être poursuivies pour définir le champ de contraintes posé par la mise en œuvre d'une tarification combinée.

Des expérimentations en vue d'**améliorer l'interface entre les Parcs Relais et le réseau routier** sont également envisagées, en lien avec le Schéma Directeur de l'Information Voyageurs.

2.4. Le rabatement vélo sur les gares

Le STIF participe au financement de parcs de stationnement vélos, localisés à proximité d'un pôle d'échanges à hauteur de 50% du montant HT des travaux réalisés dans la limite du prix plafond fixé à 1220 € par place de stationnement. Ce dispositif est financé à parité avec la Région Ile-de-France.

La délibération du Conseil en date du 7 décembre 2001 fixe les modalités générales du financement des projets par le STIF mais l'initiative de ceux-ci revient à leurs maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, collectivités territoriales), de même pour les choix techniques (abri éclairé, espace clos ou parc gardienné, nombre de places, localisation) dont l'opportunité est ensuite vérifiée par le STIF et la Région.

A ce titre, 3490 places de stationnement vélos ont été réalisées devant les gares depuis 2001 (173 gares concernées). Les réalisations ont pu être planifiées à l'échelle d'un réseau de transport (SNCF) ou mises en œuvre en fonction des opportunités (contrats de pôle). La maîtrise d'ouvrage a été portée par des collectivités (11) ou les transporteurs (schéma SNCF, 8 opérations RATP).

Le STIF a également participé à la réalisation de projets de parcs vélos plus complexes et expérimentaux : les parcs de stationnement fermés avec ponctuellement des services. Ils peuvent remplir trois fonctions distinctes et complémentaires : le gardiennage, la location longue durée et un service de location à la journée à vocation touristique. Ils peuvent parfois accueillir des deux-roues motorisés.

L'expérimentation menée à la gare de Neuilly Plaisance en est une illustration. Outre le gardiennage et la location il a aussi offert au départ un service d'entretien. Une convention relative à l'expérimentation de l'utilisation des passes Navigo comme carte d'identification pour l'accès à cet « Ilot vélos » a par ailleurs été conclue entre le STIF et la RATP, gestionnaire du site.

Afin de rendre plus efficace la programmation des investissements dans le cadre d'une politique régionale d'équipement des parcs vélos aux abords des pôles transport plus ambitieuse, le STIF a lancé à l'hiver 2010 une étude visant à établir un **schéma directeur du stationnement vélos aux gares**. Ce schéma directeur doit permettre de :

- Définir une politique de service adaptée aux différents contextes et territoires de la région en favorisant l'intermodalité ;
- Rechercher l'efficacité et la pérennité des subventions attribuées ;
- Définir un dispositif de mise en œuvre : clarifier les modalités techniques, juridiques et financières de la mise en œuvre de cette politique vélos aux gares.

La fin de l'étude est prévue en octobre 2010.

3. LOI SUR LE GRAND PARIS

Extrait de la loi sur le Grand Paris (5 juin 2010 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Titre 1, extrait de l'article 2)

II. – Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, respectueux des enjeux liés au développement durable, en décrit les principales caractéristiques et mentionne :

- **les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares ;**
- les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie ;
- les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France à la date d'élaboration du schéma d'ensemble ;
- les possibilités de raccordement par ligne à grande vitesse de la liaison par train à grande vitesse Roissy-Charles-de-Gaulle – Chessy-Marne-la-Vallée, prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly ;
- **l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares ;**
- **la prise en compte de l'intermodalité, de sorte que, sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Île-de-France ainsi que de celles des collectivités territoriales concernées, soient indiquées les dispositions à prendre en compte afin de permettre le développement d'une offre tarifaire combinant le transport public et le stationnement des véhicules légers autour des gares.**

Les infrastructures du réseau du Grand Paris intègrent des dispositifs destinés à permettre le déploiement d'un réseau de communication électronique à très haut débit.

Le schéma d'ensemble est approuvé par un décret en Conseil d'État auquel est annexée la déclaration prévue par le 2° du I de l'article L. 122-10 du code de l'environnement.

À compter de leur approbation respective, la compatibilité entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et le plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France est assurée dans les conditions de l'article 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

4. EN RÉSUMÉ

En résumé, la politique du STIF en matière de rabattement en voiture, énoncée dans le Schéma Directeur des Parcs Relais (SDPR), s'appuie sur les actions définies par le PDUIF approuvé en 2000. On peut penser que le nouveau PDUIF, actuellement en cours d'élaboration et ayant vocation à s'appliquer jusqu'en 2020, viendra renforcer le rôle du SDPR.

Les principales caractéristiques de la politique régionale sur les Parcs Relais peuvent être synthétisées comme suit :

- Favoriser préférentiellement le rabattement bus / vélo / marche dans la zone dense (zones tarifaires 1 à 3)
- Favoriser une approche cohérente des politiques de stationnement aux différents échelons, passant notamment par la mise en réglementation de la voirie aux abords
- Améliorer la visibilité du dispositif de rabattement, via l'information et la construction d'une identité visuelle
- Améliorer et harmoniser la qualité de service et la tarification
- Favoriser l'intermodalité voiture / transports en commun : développement du passe Navigo, d'une tarification combinée...

Concrètement, les actions de la Région / du STIF se déclinent par :

- Une politique de subvention d'investissements en matière de création / extension / réhabilitation des Parcs Relais, sous certaines conditions ;
- Un cahier de références pour la conception, la réalisation, le financement et l'exploitation des Parcs Relais ;
- Un label Parc Relais portant sur l'identité Parc Relais, la propreté et l'entretien du parc, la sécurité / sûreté, l'accessibilité, l'accueil et l'information voyageurs, la tarification ;
- Une éventuelle contribution financière à l'exploitation si les objectifs de qualité de service et de fréquentation sont atteints.

On note que la Loi dite « sur le Grand Paris » fait explicitement référence aux compétences du STIF sur le thème du stationnement de rabattement.

Indépendamment du SDPR, le STIF et la Région poursuivent une politique concernant le rabattement vélo sur les gares. Celle-ci sera précisée dans le Schéma Directeur du rabattement vélo aux gares, actuellement en cours d'élaboration.

CHAPITRE III

ACTEURS ET COMPÉTENCES

1. LISTES DES ACTEURS PRINCIPAUX

1.1. Les cinq grands acteurs et leurs rôles

On distingue cinq grands acteurs dans le déploiement des Parcs Relais en Ile-de-France :

- **Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France / la Région Ile-de-France :**
 - * Le STIF définit la politique générale de déploiement et d'exploitation des Parcs Relais, via le Schéma Directeur des Parcs Relais ;
 - * Le STIF et la Région sont les investisseurs principaux en matière de Parcs Relais :
 - Ils subventionnent les opérations de création, d'extension et de labellisation de Parcs Relais, sous réserve du respect par les maîtres d'ouvrage d'un certain nombre d'obligations fixées par le Cahier de Référence et le Label Parc Relais ;
 - Le STIF peut également contribuer à l'exploitation, sous certaines conditions.

- **Les communes :**
 - * Elles sont souvent maîtres d'ouvrage des Parcs Relais ;
 - * Elles subventionnent les Parcs Relais en cas de déficit d'exploitation ;
 - * Elles sont en charge de l'exploitation des Parcs Relais, soit en assumant directement la gestion (régie), soit en se trouvant en position de prescripteur auprès des professionnels du stationnement ;
 - * Elles maîtrisent la politique de stationnement sur la voirie locale (pouvoir de police du Maire), élément clé dans la fréquentation des Parcs Relais : elles jouent donc un rôle important pour assurer au niveau local la cohérence de la politique de stationnement sur et hors voirie ;

- **Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale** (communautés d'agglomération, communautés de communes) :
 - * Elles prennent de plus en plus souvent le relais des communes ou se voient transférer la propriété des ouvrages. Cette évolution du paysage institutionnel permet de traiter simultanément plusieurs Parcs Relais d'un même bassin de déplacements et ainsi de faire émerger des politiques d'exploitation plus rationnelles et cohérentes, appliquées à plusieurs parcs d'une ou plusieurs lignes du réseau ferroviaire régional ;
 - * La compétence du stationnement sur voirie reste néanmoins dans la plupart des cas assumée par la commune ;

- **Les professionnels du stationnement** auxquels un certain nombre de maîtres d'ouvrages confient l'exploitation des Parcs Relais – on peut distinguer :

- * Des sociétés spécialisées appartenant à des groupes de construction de génie civil : par exemple Vinci Park (groupe Vinci) ou Spie Autocité (groupe Spie) ;
- * Des sociétés spécialisées dans la gestion d'infrastructures de stationnement : Effia (filiale SNCF), Q-Park, Interparking... ;
- * Des sociétés d'économie mixte, à étiquette locale, mais à actionnaire commun de référence à savoir la Caisse des Dépôts (ex : SAEMES) : ces sociétés gèrent les parkings de leur ville et parfois d'autres équipements municipaux, moins générateurs de recettes, ce qui permet d'avoir un affichage modéré tant des pertes que des profits générés. Il existe pour l'instant peu de SEM gérant des Parcs Relais en Ile-de-France.

Remarque : le périmètre d'intervention des SEM n'est pas nécessairement circonscrit à leur territoire. Ainsi la SAEMES exploite-t-elle les Parcs Relais de Villejuif Louis Aragon (94, maître d'ouvrage RATP), de Val d'Europe / Montévrain (77, maître d'ouvrage Ville de Montévrain) et de Vaires-Torcy (77, maître d'ouvrage STIF).

L'ensemble de ces acteurs a bien sûr obligation d'atteindre l'équilibre financier (subventions éventuelles comprises) et exploite dans ce cadre.

• **Les exploitants des réseaux de transport :**

- * Transilien SNCF est maître d'ouvrage d'environ 15% des Parcs Relais, historiquement, plutôt au nord et à l'est de la région. Les emprises recevant ces Parcs Relais ont été affectées à la SNCF à l'issue du partage intervenu après la création de RFF. La problématique foncière entre les deux établissements ferroviaires reste néanmoins encore un point délicat à traiter dans les projets sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF. RFF a, en effet, hérité des emprises non affectées autour des pôles et notamment celles qui jouxtent les Parcs Relais, aujourd'hui pressenties pour recevoir d'éventuelles extensions. Or RFF, de par ses statuts, n'a pas vocation à être maître d'ouvrage de ce type d'opération et ne peut ni céder ses emprises à la SNCF, ni l'autoriser à les occuper sans mise en concurrence préalable pour que cette dernière y réalise ses projets ;
- * La RATP est peu positionnée sur la thématique. Seuls trois Parcs Relais relèvent de sa maîtrise d'ouvrage. Le réseau exploité par la RATP, essentiellement en zone dense, à l'exception notable des RER A et B, n'est que faiblement concerné par des problématiques de rabattement en véhicules particuliers.

Les responsables des réseaux routiers sont aujourd'hui peu impliqués dans la signalisation des Parcs Relais. Ceux-ci apparaissent du reste très peu signalisés et de façon très hétérogène, résultat de compétences éclatées entre les différentes collectivités locales (communes, Etat...) et de l'évolution des appellations (« PSR », « PIR », « parc de gare »...).

Le Schéma Directeur des Parcs Relais prévoit que :

- « Le jalonnement doit être conçu comme un relais de la signalisation du pôle d'échanges dans les abords immédiats (à titre indicatif, dans un rayon de 500 mètres, soit à 2-3 minutes en voiture) » ;
- « Il est de la responsabilité des collectivités en fonction de leur maîtrise d'ouvrage respective » ;
- Si le pôle est desservi par le réseau départemental, « le maître d'ouvrage veillera à prendre attache avec les services du Conseil général concerné afin de s'assurer que le P+R est bien indiqué depuis le réseau départemental ».

1.2. Répartition des rôles entre les différents acteurs

On peut distinguer trois rôles importants dans le cadre de la création d'un Parc Relais :

- Le financeur,
- Le maître d'ouvrage qui fait construire l'infrastructure,
- L'exploitant.

La nature des acteurs assumant les différents rôles est actuellement assez variée et il n'existe pas de règles génériques.

En règle générale la répartition des rôles se fait de la façon suivante :

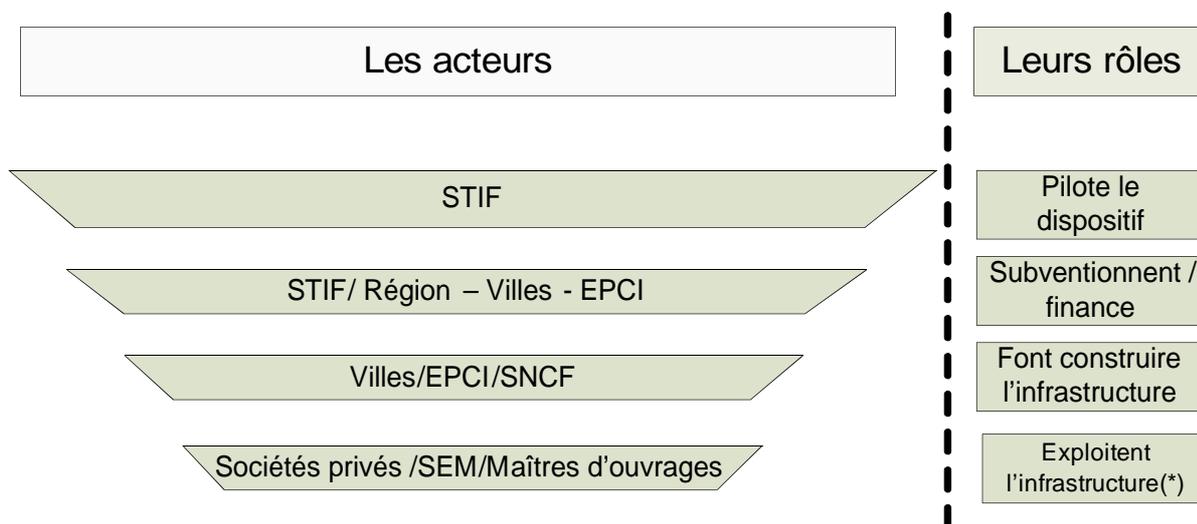
- Le financement est assuré par :
 - * Le STIF et la Région principalement ;
 - * Le maître d'ouvrage, si le financement STIF/Région se révèle insuffisant ;
- Le maître d'ouvrage se trouve être :
 - * La collectivité locale (ville ou EPCI), dans 85% des cas ;
 - * Transilien SNCF dans environ 15% des cas ;
 - * Ponctuellement, quelques maîtres d'ouvrage autres (exemple : syndicat mixte, RATP, STIF...);
- L'exploitant est :
 - * Généralement un professionnel du stationnement (exploitant) ;
 - * Le maître d'ouvrage directement, ce qui est rare, en dehors des parcs gratuits qui nécessitent une intervention très limitée.

A titre d'exemple pour illustrer la diversité des exploitants, est présenté ci-après un échantillon de Parcs Relais avec le nom des gestionnaires concernés.

Nom de la gare	Nom du parc	Gestionnaire
Argenteuil	Parking de la gare	TVO
Argenteuil	Parking de la gare	TVO
Bréval	Parking de la gare	Bréval
Châtillon-Montrouge	Parking Maison-Blanche	Les Fils de Madame Géraud
Cergy-le-Haut	PR des trois gares	VINCI PARK
Chelles	Parking de la gare	EFFIA
Conflans-Saint-Honorine	PR Fonderie	Spie Autocité
Epinay-Villetaneuse	PR Epinay-Villetaneuse	Epinay-sur-Seine
Esbly	PR Esbly	Esbly
Esbly	Parcotrain Nord et Sud	SNCF
Houilles-Carières	Parking de la gare	VINCI PARK
Longueville	PR de Longueville	SNCF/Longueville
Melun	Parc de stationnement de la gare	VINCI PARK
Melun	Parking de la gare	VINCI PARK
Neuville Université	PR de Neuville Université	VINCI PARK
Noisy-le-Grand Mont d'Est	PR du Mont d'Est	Etablissement Public d'Aménagement (Ville Nouvelle de Marne la Vallée)
Noisy-le-Grand Mont d'Est	PR de Champy	Etablissement Public d'Aménagement (Ville Nouvelle de Marne la Vallée)
Pontoise	PR Canrobert	EFFIA
Porte de Champerret		VINCI PARK
Porte d'Orléans		SAEMES
Saint-Denis Université	PR Saint-Denis Université	Q-PARK
Saint-Quentin-en-Yvelines	PR P6 Joël Le Theule	Q-PARK
Saint-Quentin-en-Yvelines	PR Jean Bertin	Q-PARK
Saint-Quentin-en-Yvelines	PR P10	Q-PARK
Versailles Chantiers	Parking Raymond Poincaré	Versailles
Vigneux-sur-Seine	PR de la gare	Les Fils de Madame Géraud
Villejuif Louis Aragon	PR Villejuif Louis Aragon	SAEMES

1.3. Synthèse

Le schéma ci-après récapitule le rôle de chacun des acteurs.



(*) dans certains cas l'exploitant peut aussi être le constructeur (par exemple concession sur 30 ans incluant la construction et l'exploitation moyennant subvention) dans d'autres cas le constructeur est une société de construction répondant à un marché public et le parking est ensuite donné en exploitation dans un second temps

2. MODALITÉS DE SUBVENTIONNEMENT DES PARCS RELAIS PAR LE STIF / LA RÉGION

2.1. Les principes guidant le Schéma Directeur des Parcs Relais

Les objectifs poursuivis par le STIF dans le cadre du schéma directeur sont triples :

- Créer un « produit » intermodal :
 - * Créer une identité Parc Relais, avec une charte graphique homogène permettant à l'ensemble des Franciliens d'identifier l'offre de rabattement ;
 - * Fixer un niveau minimal de qualité de service ;
- Insérer les Parcs Relais dans une politique de stationnement locale cohérente :
 - * Le STIF encourage l'instauration d'une politique de gestion du stationnement aux abords des gares afin d'optimiser l'usage de ces parcs⁴ ;
 - * Il privilégie une approche par ligne ou bassin de déplacements ;
- Déployer et planifier les investissements : sur la base des prix plafonds réactualisés et le dimensionnement des capacités à créer et à réhabiliter, le STIF dispose d'un programme pluriannuel d'investissements composé de 3 thèmes :
 - * La création / l'extension
 - * La réhabilitation
 - * La labellisation.

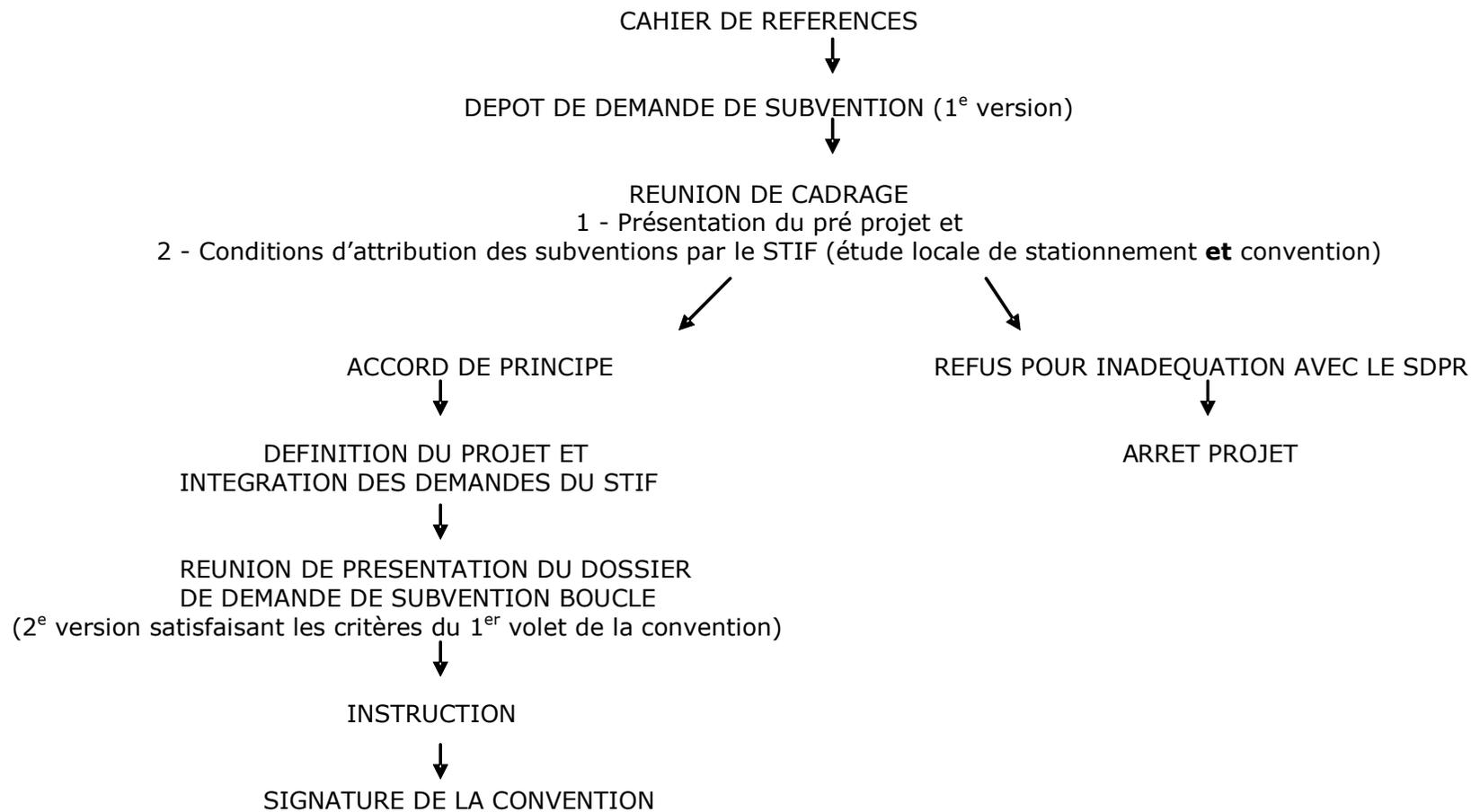
La mise en place du Label concerne l'ensemble des 550 Parcs Relais existants.

Il n'est néanmoins absolument pas exclu de financer et labelliser des Parcs Relais liés à de nouvelles lignes de transport – dans ce cas, la marche à suivre est adaptée au cas par cas.

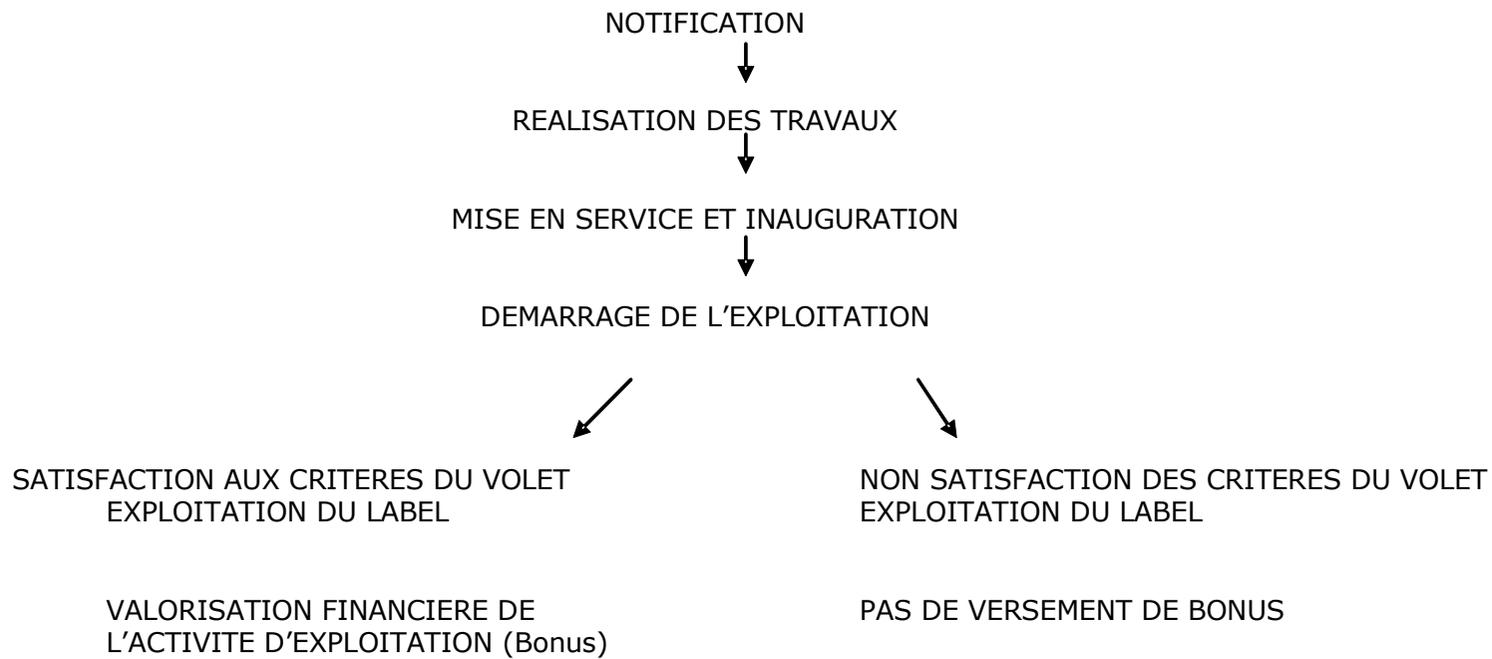
Les conditions à remplir pour que les Parcs Relais soient labellisés sont énoncées dans le Schéma Directeur des Parcs Relais.

⁴ Le Schéma Directeur des Parcs Relais prévoit ainsi que, une fois le P+R mis en service, des mesures seront prises **dans un rayon de 500 m au moins** pour dissuader les usagers potentiels de l'équipement à stationner sur voirie.

**SCHEMA THEORIQUE DE DEFINITION
DES RELATIONS ENTRE LE STIF ET LES MOA
1 - PHASE DE DEFINITION ET DE FINANCEMENT DU PROJET**



**SCHÉMA THEORIQUE DE DEFINITION
DES RELATIONS ENTRE LE STIF ET LES MOA
2 - PHASE D'EXPLOITATION**



2.2. La notion de produit intermodal

2.2.1. Le processus de labellisation

Intégré dans la convention de subventionnement et d'exploitation, le mécanisme d'attribution du label et son respect s'appuieront sur un label d'engagement de service comprenant deux volets :

- Un volet « investissement » qui concerne à la fois les opérations de construction (domaine traditionnel d'intervention du STIF en matière de subvention) et des opérations d'aménagement de sites ;
- Un volet « fonctionnement », qui concerne les modalités d'exploitation mises en œuvre pour répondre aux critères définis par le STIF.

Le processus de labellisation intègre la détermination de critères de référence (référentiel du label) et leur contenu, d'un mode opératoire d'attribution et de suivi du label, les conventions liant le STIF aux collectivités prévoyant :

- des mécanismes de versement de subvention conditionnés au respect des règles fixées par une convention et des engagements pris dans la demande de subvention pour la construction ou l'aménagement de parking ;
- un système d'aide à l'activité d'exploitation par l'attribution de bonus éventuels.

2.2.2. Contenu du référentiel

Les thèmes intégrés au référentiel se déclinent en :

- Prestations de bases : il s'agit des aménagements, équipements et services qui correspondent à un niveau de qualité de prestations standardisé :
 - * Eclairage, sécurité, propreté ;
 - * Cheminement des piétons : présence de voies de circulations délimitées et permettant un accès optimisé aux transports en commun ;
- Accueil et l'information de l'utilisateur : il s'agit des équipements et supports concourant à la visibilité, clarté et exhaustivité des informations :
 - * Signalétique extérieure : signalisation du Parc Relais avec pictogramme dédié ;
 - * Signalétique intérieure : signalisation des accès aux transports en commun depuis le parc, et au parc depuis la gare ;

- * Information de l'utilisateur : affichage systématique des tarifs appliqués, heures d'ouverture du site, horaires des transports en commun, affichage dynamique des horaires des transports en commun ;
- Respect de la tarification définie par le STIF ;
- Transparence de gestion : il s'agit d'opérer un suivi des attributions de subvention et constituer des outils d'analyse de fonctionnement des Parcs Relais.
 - * Détermination d'un « rapport de gestion » reprenant l'ensemble des items précités, et les moyens mis en œuvre pour en assurer l'effectivité ;
 - * Etablissement de bases statistiques de fréquentation : horaires, abonnés, durée et fréquence stationnement, etc. ;
 - * Inclusion dans ce rapport d'un compte de résultats du parc incluant les recettes et les charges.

2.2.3. Choix des tarifs

Le STIF souhaite encadrer les tarifs du stationnement de rabattement dans les Parcs Relais franciliens. Cette harmonisation tarifaire a pour objectif d'inciter à la diminution de l'usage de la voiture. En effet, l'installation du péage peut engendrer un report de 50% des automobilistes sur les autres modes de transport de rabattement dans certaines gares.

La grille retenue par le STIF est présentée ci-après :

<i>Grille tarifaire - parc en ouvrage</i>				<i>Grille tarifaire - parc au sol</i>			
Zone carte orange	Tarif conseillé	Tarif plancher	Tarif plafond	Zone carte orange	Tarif conseillé	Tarif plancher	Tarif plafond
1 et 2	100	90	110	1 et 2	90	80	100
3	50	40	60	3	40	30	50
4	40	30	50	4	30	20	40
5	30	20	40	5	20	15	30
6	25	20	35	6	15	10	20

Cette grille tarifaire permet :

- d'inciter au rabattement en amont des problèmes de circulation ;
- d'imposer un tarif cohérent sur l'ensemble du territoire améliorant la lisibilité d'un Parc Relais à l'autre au sein d'un pôle, d'un pôle à l'autre au sein d'une zone carte orange.

Le cahier de références du SDPR proscrie « les mesures tarifaires encourageant l'usage du Parc Relais pour un autre motif que le stationnement de rabattement (stationnement courte durée ou stationnement résidentiel) », en particulier les tarifications préférentielles bénéficiant aux habitants de la commune

Remarque : ce type de tarification est du reste illégale (Arrêts du Conseil d'Etat du 10 mai 1974 «Sieur Denoyez et Chorques » et du 12 juillet 1995 « Commune de Maintenon »).

2.2.4. Mutualisation avec d'autres équipements

Le STIF part du principe que « le Parc Relais est dédié aux usagers des transports publics ». Ainsi, **les subventions ne seront accordées qu'à des parcs ayant pour fonction première le rabattement**. En cas de parcs à usage mixte (Parc Relais / quartier), le financement peut se faire au pro rata du nombre de places destinées aux rabattants.

En cas de difficultés d'exploitation liées à une sous-fréquentation du Parc Relais, le maître d'ouvrage peut se rapprocher du STIF. **L'ouverture à d'autres usages peut être étudiée sous réserve que le maître d'ouvrage démontre qu'une partie du Parc Relais est inutilisée de façon récurrente en dépit de l'application rigoureuse de la réglementation sur voirie. Dans ce cas, les places affectées à un autre public doivent être matérialisées afin d'être dissociées des « places Parc Relais ». Le fonctionnement de ces places ne doit en aucun cas constituer une gêne pour les usagers des transports publics.**

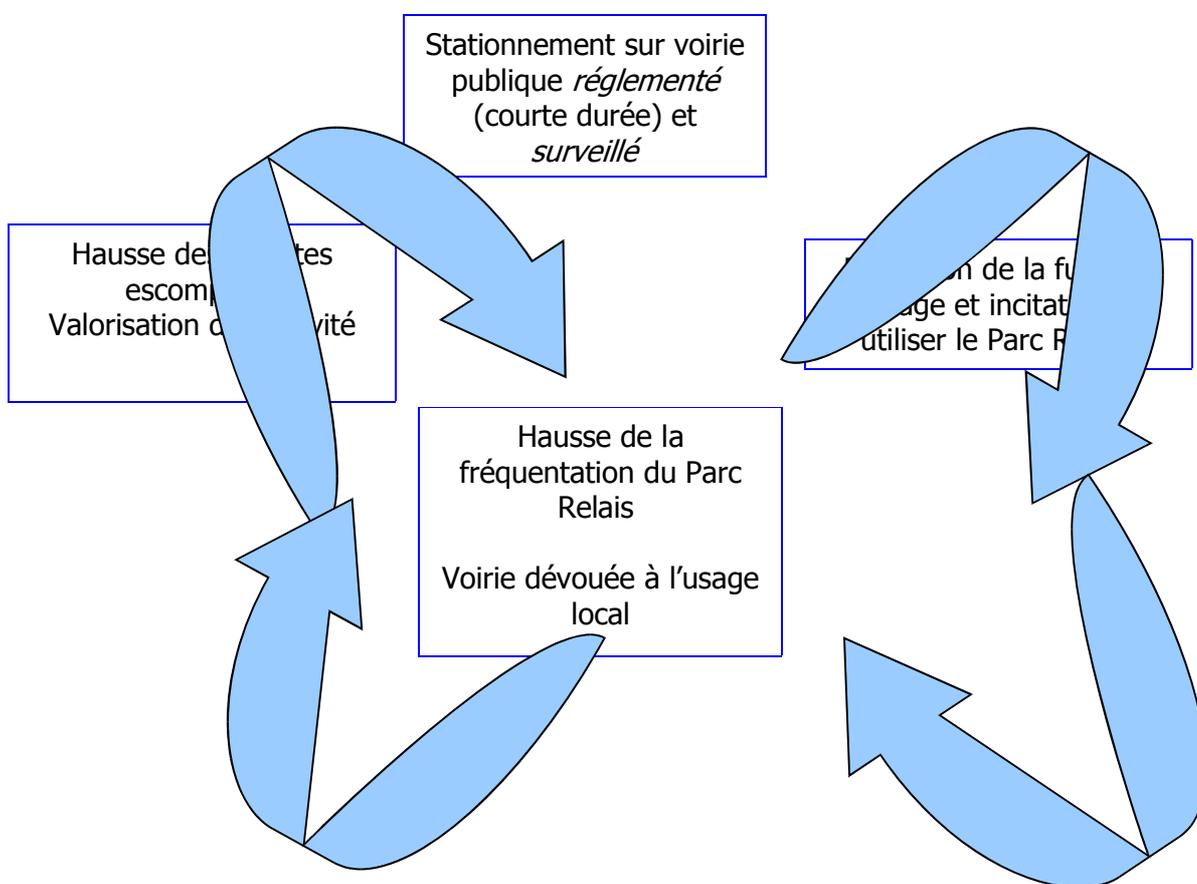
Le STIF n'est toutefois pas fermé à une mutualisation avec des équipements publics ou des activités, dans la mesure où celle-ci ne vient pas obérer la capacité d'accueil des rabattants, qui doivent rester prioritaires :

- Théâtre, cinéma... fonctionnant principalement en soirée ;
- Marché le week-end, etc.

2.3. Insérer les Parcs Relais dans une politique de stationnement locale cohérente

Afin d'éviter la fuite au péage des rabattants, qui provoque des débordements sur la voie publique, le STIF conditionne le versement de subvention à la mise en réglementation du stationnement sur voirie (stationnement payant ou zone bleue) pour résorber ces débordements locaux.

L'objectif est de rentrer dans le cercle vertueux ci-après :



3. LE CHOIX D'UN CADRE JURIDIQUE DE GESTION DES PARCS RELAIS

Le thème du choix d'un cadre juridique pour la gestion d'un parking est complexe et donc difficile à traiter. En effet :

- Tout d'abord les critères objectifs susceptibles d'intervenir dans ce choix sont multiples : plus ou moins grande maîtrise du stationnement, niveaux de déficit acceptés ou de bénéfices souhaités, qualité de service offerte aux usagers, durée souhaitée de l'engagement.
- Par ailleurs, il n'existe pas toujours de définition rigoureuse des situations à traiter (c'est par exemple le cas de la délégation de service) et les textes de lois restent ambigus quant à la rigueur des différentes solutions envisageables : c'est la jurisprudence qui définit l'essentiel du contexte, avec tout ce que cela comporte comme incertitude.
- Enfin, les mêmes avantages ou inconvénients peuvent apparaître dans des familles entières de solutions ce qui peut rendre un peu lourde une présentation comparative, solution par solution.

Compte tenu de ces éléments, pour améliorer la simplicité du présent document, une analyse détaillée est proposée en annexe, et présentée en deux étapes :

1^{ère} étape : sont d'abord traités deux choix de base fondamentaux représentant chacun une famille de solutions :

- 1^{er} choix : gérer en régie directe ou passer par un tiers.
- 2^{ème} choix : passer un marché public ou un contrat de délégation de service public (loi Sapin).

2^{ème} étape : Les principales solutions envisageables sont analysées plus en profondeur, une par une, les choix de base fondamentaux relatifs à chaque solution étant précisés dans les caractéristiques de chaque solution, sans détailler les avantages induits, déjà traités en première étape.

Les caractéristiques les plus marquantes des principaux schémas juridiques envisageables peuvent être récapitulées dans le tableau suivant :

	Définition	Avantages - inconvénients	TVA
Régie directe	La collectivité exploite à ses risques et périls, en sous-traitant éventuellement certaines tâches matérielles.	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise parfaite du stationnement. • Risque de difficulté sérieuse dans la gestion du personnel. 	Les parkings sont à la TVA, mais a priori pas la voirie payante.
Gérance	Régie directe où l'essentiel des tâches sont confiées par contrat de marché public à un seul interlocuteur. Durée habituelle : 3 à 5 ans	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise théorique parfaite du stationnement mais risque de dérive. • Jeu efficace de la concurrence entre les exploitants professionnels pour le contrôle des dépenses. 	
Régie intéressée	Le régisseur chargé de l'exploitation est rémunéré notamment en fonction des résultats. Durée habituelle : 3 à 5 ans	<ul style="list-style-type: none"> • Jeu efficace de l'appel à concurrence entre exploitants professionnels. • Bonne maîtrise du stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Récupération par la collectivité de la TVA sur investissement à l'aide du fonds de compensation. • L'exemption de TVA pour les recettes sur voirie n'est pas garantie.
Affermage	Délégation de service avec un investissement faible (ou nul) de la part du fermier. Durée habituelle : 5 à 10 ans	<ul style="list-style-type: none"> • Jeu efficace de l'appel à la concurrence, dans le cadre de la loi Sapin. • Maîtrise moyenne du stationnement. • Ni responsabilité ni risque financier d'exploitation pour la collectivité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Récupération par la collectivité de la TVA sur investissement. • Le fermier et le concessionnaire sont au régime de TVA de droit commun.
Concession	Délégation de service avec investissement important par le concessionnaire. Durée habituelle : généralement 30 ans pour les parkings.	Par rapport à affermage : <ul style="list-style-type: none"> • Perte de maîtrise du stationnement mais disparition des risques financiers pour la collectivité (sauf s'il y a garantie de recette). 	
Cas d'une SEM	Le tiers exploitant est une Société d'Economie Mixte contrôlée par la collectivité. S'applique à tous les schémas d'appel à la concurrence privée.	<ul style="list-style-type: none"> • La maîtrise du stationnement est récupérée, la SEM étant contrôlée par la collectivité. • Simultanément, la collectivité, actionnaire de la SEM, reprend les risques financiers. 	

CHAPITRE IV

DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE EN ILE- DE-FRANCE

1. ETAT DES LIEUX SUR L'OFFRE DE RABATTEMENT EN ILE-DE-FRANCE

1.1. Principales caractéristiques du réseau de Parcs Relais

En 2008, le STIF recensait **105 000 places**⁵ de stationnement réparties dans **548 Parcs Relais** en Ile-de-France. Ce dispositif est le plus conséquent d'Europe.

	Nombre de P+R	Capacité	Capacité moyenne
PR	548	105 300	192
PR gratuits	382	54 141	142
PR payants	166	51 117	308
PR au sol	454	63 228	139
PR en ouvrage	94	42 484	452
PR gratuits au sol	371	49 735	134
PR gratuits en ouvrage	11	4 406	401
PR payants au sol	83	13 039	157
PR payants en ouvrage	83	38 078	459

Source STIF 2008

87% des gares situées dans les zones tarifaires 3 à 6 disposent d'au moins un Parc Relais. Les autres pôles, très modestes ou situés dans la zone dense de l'agglomération, bien desservie en bus, proposent généralement des capacités sur voirie qui suffisent à absorber des demandes souvent résiduelles.

La capacité moyenne d'un Parc Relais en Ile-de-France est de 185 places. Cette moyenne est nettement en deçà de celle que l'on constate dans les autres grandes agglomérations : le maillage du dispositif de Parcs Relais répond en effet à la densité du réseau ferroviaire francilien.

Il n'existe pas un profil type de Parc Relais en Ile-de-France. Par exemple, la capacité des Parcs Relais varie de quelques dizaines de places à plus de mille places. Contrairement à une idée reçue, le profil du Parc Relais en ouvrage (souterrain et/ou élévation) de plusieurs centaines de places, exploité par une société privée auquel on serait tenté d'adjoindre des services commerciaux, est assez peu répandu. **La centaine de Parcs Relais en ouvrage joue pourtant un rôle majeur puisqu'à eux seuls, ces parcs recouvrent presque 40% de la capacité régionale.**

⁵ Les recensements les plus récents semblent plutôt indiquer de l'ordre de 101 000 places.

Dans plus de 80% des cas, le Parc Relais est une surface au sol avec une capacité moyenne de 140 places. Il s'agit du profil le plus répandu notamment en grande couronne, où les besoins les plus importants sont recensés.

1.2. Demande en rabattement et typologie des usagers

Une étude, établie par l'IAU Ile-de-France en 2003 dans le cadre de la définition du Schéma directeur des Parcs Relais et s'appuyant principalement sur une analyse de l'enquête globale de transports de 2001, a montré qu'environ 125 000 véhicules sont stationnés quotidiennement autour des gares franciliennes pour des déplacements combinant la voiture particulière aux transports publics. Ce chiffre a été mis en rapport avec les quelques 100 000 places de stationnement en Parcs Relais recensées au même moment par le STIF. La capacité totale de stationnement en Parcs Relais augmentée des places sur voirie, susceptibles d'être mobilisées au profit du rabattement, a démontré que **l'équilibre offre/demande est globalement atteint en Ile-de-France.**

Le diagnostic établi en 2005 dans le cadre de la définition du Schéma directeur des Parcs Relais a mis en évidence les conclusions suivantes :

- Le taux d'occupation moyen des Parcs Relais en Ile-de-France est de 80%. Cette moyenne cache en réalité des disparités très importantes avec des taux variant de 0% à 130% ;
- Par ailleurs, seulement 60% des personnes stationnant dans les Parcs Relais le font pour utiliser les transports publics ensuite. Cette donnée met en lumière l'absence d'organisation du stationnement sur la plupart des pôles qui permettrait de réguler la demande et surtout de la traiter en fonction des différentes catégories d'usagers (résidents, actifs et visiteurs du quartier gare d'une part, usagers en rabattement sur le réseau ferré d'autre part) ;
- **74% des usagers des Parcs Relais y stationnent tous les jours ou presque. Les Parcs Relais répondent essentiellement à une demande quotidienne sur des déplacements contraints ;**
- 83% des usagers des Parcs Relais se rendent à Paris ou à la Défense. Cette proportion répond logiquement à la configuration du réseau ferroviaire essentiellement radial ;
- La majorité des usagers des gares proviennent d'un secteur situé à moins de 15 min de la gare, quel que soit le mode de rabattement (voiture, bus, marche, vélo).

Ainsi, en l'état actuel, le dispositif francilien de Parc Relais est adapté pour répondre à une demande essentiellement pendulaire (travail, étude). Il est mal adapté à des usages occasionnels, nocturnes ou encore, du fait de la configuration du réseau de transports collectifs, aux déplacements de banlieue à banlieue.

Raisons du déplacement multimodal		
il y a des embouteillages au-delà et la circulation est compliquée	271	63.6%
c'est moins cher de prendre les transports en commun	45	10.6%
il n'y a pas de place pour stationner à votre destination ou les temps de recherche d'une place sont importants	69	16.2%
les transports en commun polluent moins	3	0.7%
le stationnement à destination est trop cher	20	4.7%
autre	18	4.2%
Total	426	100.0%

1.3. Les écueils à éviter selon l'expérience de SARECO

Les écueils les plus fréquemment constatés pour les P+R existants sont les suivants :

- Une localisation trop proche de la zone de congestion ;
- Une localisation en zone dense où le rabattement bus/marche est privilégié par les usagers des transports en commun pour des raisons de coût voire de temps de trajet ;
- Une voirie non réglementée aux abords ou réglementée mais mal respectée ;
- L'existence d'offres concurrentes non gérées (parkings de centres commerciaux en particulier) ;
- L'absence de cohérence au niveau de la ligne structurante ou du bassin de déplacements.

1.4. L'intégration billettique et tarifaire

En Ile-de-France, l'intégration tarifaire entre les Parcs Relais et les transports en commun est très peu développée. Certains Parcs Relais consentent un coût d'abonnement réduit aux usagers des transports en commun (sur justificatif à fournir lors de l'abonnement, mais rarement avec un contrôle par la suite). La RATP avait mis en place une tarification intégrée (dispositif P+) mais très peu d'informations sont disponibles et le dispositif semble être quasiment tombé en désuétude.

Par ailleurs, les tarifs pratiqués d'un parc à l'autre peuvent connaître de grandes variations, ceux-ci étant généralement fixés localement par les collectivités. On compte 166 Parcs Relais payants, chacun disposant de sa propre grille tarifaire en termes de formules (courte durée, longue durée, abonnement banalisé, abonnement résident...) et de niveaux de tarification. Pour illustration :

- Villejuif Louis-Aragon, zone tarifaire 2/3 (exploitant SAEMES) : 40,50 €/mois pour les usagers de Navigo ;
- Houilles-Carières, zone tarifaire 4 (exploitant Vinci Park) : 46,00 €/mois pour les usagers des transports en commun ;
- Chelles, zone tarifaire 4 (exploitant Effia) : 41,00 €/mois ;
- Conflans Fonderie, zone tarifaire 5 (exploitant Spie Autocité) : 35,00 €/mois ;
- Saint-Quentin-en-Yvelines P10, zone tarifaire 5 (exploitant Q-Park) : 35,00 €/mois ;
- Brétigny-sur-Orge, zone tarifaire 5 (exploitant Effia) : 37,00 €/mois pour les usagers des transports en commun ;
- Maisons-Laffitte, zone tarifaire, zone tarifaire 4 (exploitant Vinci Park) : 55 €/mois.

Remarque : certains parcs proposent des tarifs plus avantageux aux habitants de la commune (ce qui est en principe illégal).

Afin d'harmoniser ces tarifs entre parcs, le STIF préconise les tarifs d'abonnements mensuels suivants dans son référentiel de service :

Tarifs mensuels en €TTC à pratiquer dans les Parcs Relais en ouvrage				Tarifs mensuels en €TTC à pratiquer dans les Parcs Relais au sol			
Zone carte orange	Tarif conseillé	Tarif plancher	Tarif plafond	Zone carte orange	Tarif conseillé	Tarif plancher	Tarif plafond
1 et 2	100 €	90 €	110 €	1 et 2	90 €	80 €	100 €
3	50 €	40 €	60 €	3	40 €	30 €	50 €
4	40 €	30 €	50 €	4	30 €	20 €	40 €
5	30 €	20 €	40 €	5	20 €	15 €	30 €
6	25 €	20 €	35 €	6	15 €	10 €	20 €

En matière de billettique, il n'existe pas de support d'accès commun aujourd'hui. Le STIF a néanmoins lancé fin 2007 un programme d'expérimentation visant à permettre aux voyageurs rabattants d'accéder aux Parcs Relais avec leur passe Navigo (ou Navigo Découverte). L'intégration billettique reste limitée dans la mesure où les voyageurs continuent d'acheter leur forfait de transports en commun et leur abonnement en Parc Relais séparément, le premier auprès des transporteurs et le second auprès de l'exploitant du parc.

Le programme d'expérimentations porte sur les 5 premiers Parcs Relais cités plus haut. Le succès du service auprès des abonnés a été très variable d'un site à l'autre, en fonction de l'accompagnement apporté par l'exploitant (information, communication, « démarchage » de la clientèle abonnée) et des incitations tarifaires proposées (coût d'abonnement moins élevé pour les utilisateurs des transports en commun / de Navigo). Ceux qui utilisent le service se déclarent très majoritairement satisfaits, mais ce service apparaît comme secondaire par rapport aux attentes des usagers en matière de coût des déplacements, de fiabilité des transports en commun et de qualité de service dans les Parcs Relais.

Des études sont en parallèle poursuivies pour définir le champ de contraintes posé par la mise en œuvre d'une tarification combinée. La multiplicité des acteurs (transporteurs, exploitants divers, collectivités locales fixant les tarifs) constitue néanmoins une forte difficulté. Une harmonisation tarifaire entre les Parcs Relais ainsi qu'une tarification liant stationnement et usage des transports en commun posent de nombreuses questions : qui commercialise les titres combinés ? comment sont réparties les recettes entre transporteurs et exploitants ? comment prendre en compte le fait que les titres stationnement doivent être commercialisés en quantité limitée ? etc.

2. LES DÉTERMINANTS DU NIVEAU DE RABATTEMENT VERS LES PARCS RELAIS

2.1. Facteurs influençant la demande de stationnement de rabattement

2.1.1. Première liste *a priori* des facteurs potentiels d'influence

A priori, on peut imaginer que la demande en stationnement de rabattement varie en fonction des facteurs suivants :

- Contexte local d'implantation de la gare
 - * Nature du tissu et densité résidentielle
 - * Caractéristiques socio-économiques des ménages du secteur (niveaux de revenus, motorisation...)
 - * Performance des différents modes de rabattement, niveau de desserte bus notamment
 - * Disponibilité ou non d'espaces de stationnement pour les voyageurs
 - * Information / jalonnement du Parc Relais
- Services proposés dans le Parc Relais
 - * Tarification
 - * Sécurité des véhicules et des personnes
 - * Qualité du lien entre le Parc et la gare
 - * « Performance » comparée avec les Parcs Relais alentour
- Qualité de l'offre de transports proposée sur le mode structurant
- Contexte régional d'implantation de la gare
 - * Zones irriguées par les lignes desservant la gare : niveau d'attractivité, niveau de congestion routière, niveau de contrainte sur l'offre de stationnement
 - * Connexion des lignes desservant la gare aux autres lignes du réseau structurant (possibilités de correspondance plus ou moins forte)

- * Performance comparée de la voiture et des transports en commun dans les principales zones desservies
- * Zonage tarifaire des transports en commun⁶

Certains de ces facteurs sont fortement corrélés, par exemple la densité résidentielle et le niveau d'offre bus de rabattement.

D'autres peuvent varier en fonction de la clientèle visée (exemple : des usagers réguliers seront très sensibles à la tarification en parc Relais et pas du tout à sa signalisation, contrairement à des visiteurs occasionnels).

2.1.2. Influence avérée de certains facteurs sur la demande en stationnement de rabattement en Ile-de-France

Les éléments présentés ci-après s'appuient sur l'expertise de 67 sites de rabattement franciliens réalisée pour le compte du STIF en 2004/2005. Ils concernent principalement les usagers réguliers des Parcs Relais (abonnés), qui représentent environ les ¾ des rabattants.

A. Le nombre d'entrants en gare

En moyenne en Ile-de-France, la demande en stationnement de rabattement représente 5% du nombre d'entrants total en gare... mais elle peut varier fortement d'une gare à l'autre : de 0% à 45% !

Remarque : on note des volumes de rabattement très importants sur certaines gares avec un nombre d'entrants limité – en particulier, Sainte-Geneviève-des-Bois, avec plus de 1200 voitures pour moins de 6000 entrants. Cette situation s'explique en partie par l'absence de gestion du stationnement.

La part du stationnement de rabattement est plus importante dans les gares ayant peu d'entrants, ce qui peut s'expliquer par :

- La faible densité résidentielle des bassins versants de ces gares : les transports urbains locaux en rabattement sur la gare sont souvent peu développés ;
- L'absence de pôles d'activités importants autour de la gare : ainsi, les entrants en gare sont des « entrants du matin » qui quittent la zone pendant la journée. A contrario, les gares proches de pôles d'activités importants attirent des usagers en journée, qui n'engendrent aucune demande de rabattement et

⁶ On peut par exemple constater ponctuellement que certains franciliens de la zone 5 viennent stationner autour des gares situées en zone 4 pour bénéficier d'un abonnement aux transports en commun moins coûteux.

qui sont comptabilisés comme entrants en gare le soir lorsqu'ils quittent la zone.

B. *Le paiement du stationnement*

Une grande partie des usagers refusent de payer le stationnement journalier de leur véhicule.

D'expérience, lorsque le stationnement sur un Parc Relais gratuit devient payant, la demande en stationnement est souvent divisée par deux au moins. Cela peut s'expliquer par :

- Des reports sur la voirie lorsqu'elle est non réglementée ou mal contrôlée ;
- Des reports sur des parkings gratuits plus éloignés, s'il en existe ;
- Des transferts de la voiture vers les bus ou la marche pour rejoindre la gare.

Pour les usagers qui acceptent de payer, un tarif d'abonnement de 45 €/mois constitue un seuil maximal même si certains P+R situés dans des zones à « solvabilité » plus élevée peuvent faire exception (ex : 55 €/mois au P+R de Maisons Lafitte).

C. *La performance du mode lourd*

Il n'a pas été constaté de réel lien entre la vitesse et la demande de stationnement.

En revanche, **la desserte d'une gare par des trains directs ou semi-directs pour Paris semble jouer un rôle.**

Enfin, **la demande de stationnement paraît être corrélée à la fréquence des trains :**

- Au-delà d'une fréquence de 15 minutes, la part de rabattement en voiture est inélastique ;
- Lorsque la fréquence des trains augmente (moins de 15 minutes), la part de rabattement en voiture diminue de façon assez régulière.

D. *La performance du réseau de rabattement bus*

Les constats sont similaires concernant la performance du réseau de rabattement en bus.

E. Les éléments n'influençant pas la demande en stationnement

D'après les croisements de données effectués, il semblerait que le niveau de demande de stationnement n'est, a priori, pas corrélé :

- A la sécurité des véhicules sur les Parcs Relais ;
- A la distance de marche à pied entre le Parc Relais et la gare : néanmoins, la distance de 200m semble constituer un seuil au-dessus de laquelle la demande chute fortement.

2.2. Modéliser le dimensionnement des Parcs Relais ?

2.2.1. Méthode de dimensionnement proposée par l'IAU Ile-de-France

Une tentative de définition d'une méthode de dimensionnement a été proposée par l'IAU Ile-de-France en 1995⁷. L'analyse a été réalisée sur 224 gares ou stations de métro franciliennes, à partir notamment d'enquêtes réalisées par la RATP (1990) et la SNCF (1993).

Pour estimer la demande de stationnement lors de la mise en service d'un Parc Relais gratuit augmentant une offre de stationnement existante insuffisante, l'IAU propose une formule théorique basée sur :

- Le nombre de voitures en rabattement pendant la période de pointe du matin ;
- Le nombre d'entrants journaliers de la gare ;
- Des coefficients déterminés de façon empirique et variant en fonction :
 - * Du nombre d'arrivées de bus à l'heure de pointe ;
 - * De la localisation de la gare, par rapport au zonage tarifaire des transports en commun notamment.

Il met en évidence des **pourcentages maximum** de la demande en rabattement rapportée aux entrants journaliers :

- 5% à 6% pour les zones tarifaires 2 et 3 ;
- 13% (exceptionnellement 17%) pour la zone tarifaire 4 ;
- 18% (exceptionnellement 22%) à partir de la zone tarifaire 5.

⁷ Les parcs de stationnement régionaux -Guide pour dimensionner un parc projeté près d'une gare existante, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, décembre 1995.

Cette demande potentielle doit être précisée au cas par cas à l'aide du contexte local : disponibilités foncières, possibilités de renforcement de l'offre bus de rabattement, de la politique locale de stationnement et des alternatives disponibles.

Pour estimer la demande de stationnement lors de la mise en service d'un Parc Relais payant, l'IAU abaisse ces pourcentages plafond à :

- 3% pour les zones tarifaires 2 et 3 ;
- 5% pour la zone tarifaire 4 ;
- 7% pour la zone tarifaire 5 ;
- 4% pour la zone tarifaire 6 d'alors⁸.

Des formules liées au tarif d'abonnement mensuel et à la motorisation des ménages habitant les communes desservies viennent revoir ce dimensionnement à la baisse.

A posteriori, les commentaires sur cette méthode sont les suivants :

- a) Cette méthode souligne **l'importance de disposer d'une bonne connaissance de la situation de départ** (gare existante : sa fréquentation et le nombre constaté de voitures en rabattement) et du contexte local de chaque projet ;
- b) Elle définit **un plafond** : SARECO a pu constater des phénomènes de rabattement inférieurs à l'estimation issue de ce calcul ;
- c) Elle est basée sur **le nombre journalier d'entrants en gare**, ce qui **n'est peut-être pas le critère le plus judicieux** : si la gare est située à côté d'un pôle d'activités très attractif, celui-ci va attirer des usagers qui seront comptabilisés comme entrants le soir – ces usagers n'engendrent aucune demande de rabattement ;
- d) Les **coefficients**, calculés de façon empirique, intègrent des notions d'élasticité : ils sont **peut-être caducs** aujourd'hui ;
- e) La **méthode** est **intrinsèquement liée à l'agencement radial du schéma de transports collectifs** : elle serait peut-être mise en échec si utilisée le long d'une ligne de transports non radiale.

2.2.2. Retours d'expérience

Le tableau ci-après présente le taux de rabattement en voiture-conducteur parmi les entrants en gare du matin. Ces taux ont été enregistrés à l'occasion d'enquêtes standardisées dites « enquêtes gare ».

⁸ Depuis cette étude, les zones tarifaires 6 à 8 ont été fusionnées depuis en une unique zone 6.

offre de stationnement de rabattement	Zone tarifaire	Taux de rabattement en voiture conducteur parmi les entrants en gare du matin	En bus	A pied	2 roues	Déposé en voiture repartie	Accompagné en voiture garée	Autres
pas d'offre existante (sauf voirie)	3	1%	2%	95%	1%	1%	0%	0%
pas d'offre existante (sauf voirie)	3	1%	2%	95%	1%	1%	0%	0%
pas d'offre existante (sauf voirie)	3	1%	1%	96%	1%	1%	0%	0%
pas d'offre existante (sauf voirie)	3	2%	0%	95%	0%	3%	0%	0%
pas d'offre existante (sauf voirie)	3	2%	23%	68%	2%	5%	0%	0%
pas de P+R mais parc au sol gratuit un peu éloigné	3	4%	4%	89%	2%	2%	0%	0%
P+R payant de 300 places 46€/mois	3	7%	48%	40%	0%	5%	0%	1%
P+R gratuit de 235 places saturé	3	8%	24%	66%	0%	2%	0%	0%
pas d'offre existante (sauf voirie)	4	3%	8%	78%	0%	2%	0%	8%
Parking de 60 places saturé	4	4%	8%	79%	0%	2%	0%	7%
P+R payant saturé	4	8%	27%	57%	0%	7%	0%	0%
P+R payant non saturé	4	9%	38%	45%	1%	7%	0%	0%
P+R payant non saturé	4	12%	27%	55%	1%	6%	0%	0%
P+R payant non saturé	4	15%	33%					
P+R payant non saturé	4	22%						
P+R gratuit (900 places) saturé	5	22%	41%	30%	1%	6%	0%	0%
P+R payant non saturé	5	26%	25%	41%	1%	6%	1%	0%
P+R payant non saturé	6	25%	36%	31%	2%	5%	2%	0%
P+R payant saturé	hors IDF	27%	29%	29%	2%	13%	0%	

On remarque une dispersion importante des taux, d'un facteur 1 à 7, dans les zones tarifaires 3 et 4 notamment.

Cette dispersion est cependant probablement liée de façon importante aux conditions de stationnement plus ou moins faciles pour se rabattre en gare (existence d'une offre P+R et niveau tarifaire).

On peut donc en conclure :

- Que la part de rabattement en voiture dépend fortement du contexte local ;
- Que les taux dans le cas de la présence d'une offre payante sont assez volatils et varient :
 - * De 4 à 8% pour la zone 3 ;
 - * De 9 à 20% pour la zone 4 ;
 - * De 20 à 25% pour la zone 5 ;
 - * Au dessus de 25% pour la zone 6.

Remarque n°1 : attention, ces taux portent sur les entrants en gare du matin, ils n'offrent pas de comparaison possible avec les taux établis par l'IAU et présentés précédemment, qui porte sur le nombre journalier d'entrants en gare.

Remarque n°2 : Ces taux ne sont pas figés et une analyse du contexte local est nécessaire pour pouvoir mieux appréhender le taux de rabattement. Les démarches par analogie avec d'autres cas similaires pourront être privilégiées.

2.3. Synthèse

De nombreux facteurs influencent la demande de stationnement de rabattement sur les gares. Certains facteurs clé sont propres au contexte local : coût du stationnement, desserte bus de rabattement, réglementation / surveillance du stationnement sur voirie, existence d'une offre gratuite concurrente dans le secteur... Cet élément rend difficile toute standardisation des méthodes de dimensionnement d'un Parc Relais.

Ainsi, malgré une connaissance plutôt satisfaisante du dispositif Parcs Relais, les méthodes quantitatives existantes apportent des résultats d'une piètre fiabilité et soulignent l'importance de disposer d'une bonne connaissance du contexte local.

Par ailleurs, le nombre d'entrants journaliers en gare n'apparaît pas comme le facteur le plus pertinent à considérer dans le dimensionnement – le nombre d'entrants sur la période de pointe du matin semble constituer un indicateur plus pertinent.

3. L'ÉCONOMIE DES PARCS DE RABATTEMENT

Sont présentés ci-après les principes de l'économie des parcs de rabattement. Nous avons :

- dans un premier temps présenté les coûts et recettes associés aux Parcs Relais sous la forme de ratios à la place ;
- pour les appliquer dans un deuxième temps sous la forme de bilans d'exploitation.

3.1. Les charges

3.1.1. Coûts d'investissement

Ceux-ci dépendent du type de parc à construire. Les coûts de construction (compris maîtrise d'œuvre et assurance) des parcs de stationnement peuvent être estimés par ratio de la façon suivante :

- Parc souterrain : dépend énormément du contexte géotechnique de 22 k€ HT par place (pas de difficulté particulière) à 35 k€ HT par place en cas de présence de nappe phréatique par exemple ;
- Parc silo : autour de 15k€ HT par place ;
- Parc au sol : 2500 -3000 € HT par place.

3.1.2. Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation se décomposent en :

- Frais techniques,
- Coût de personnel,
- Provisions pour gros investissement.

A. *Frais techniques*

Les frais techniques sont sensiblement proportionnels à la capacité du parking. Ils dépendent du type de parking concerné (au sol, souterrain, en silo). A titre d'exemple nous présentons ci-après les coûts d'exploitation « standard » par poste utilisés par SARECO dans le cadre d'une exploitation de P+R.

	Parc souterrain	Parc aérien	Parc au sol
Electricité	49 €	34 €	- €
Autres fluides	1 €	1 €	- €
sous-traitance Nettoyage	62 €	62 €	- €
sous-traitance Maintenance	43 €	34 €	21 €
sous-traitance gardiennage	32 €	32 €	29 €
Location - charges locatives	5 €	5 €	5 €
Frais d'entretien et de réparation	11 €	9 €	5 €
Publicité - communication	3 €	3 €	3 €
Achat carte magnétique	1 €	1 €	1 €
Achat fourniture + consommable	11 €	11 €	11 €
Assurance	4 €	4 €	3 €
Affranchissement - téléphone	1 €	1 €	1 €
Déplacement - mission - réception	0 €	0 €	0 €
Honoraire (hors maison mère)	1 €	1 €	1 €
Commission carte bancaire	1 €	1 €	1 €
Autres services bancaires	1 €	1 €	1 €
Autres services extérieures	1 €	1 €	0 €
Taxes	30 €	30 €	15 €
Autres charges de gestion courants	5 €	5 €	5 €
Total des charges technique	260 €	234 €	102 €

B. *Frais de personnel*

Les frais de personnel ne dépendent pas de la capacité du parc sauf cas particuliers : par exemple 80 000 € HT par an pour 3 500 h de présence (de type 10h par jour), charges de personnel et encadrement inclus, mais il faut parfois prévoir des renforts ponctuels ou des extensions de plage horaire de présence ; on peut rencontrer des montants atteignant 110 000 € HT par an.

Evidemment, si une présence permanente s'avérait nécessaire, il faut compter 5,5 postes de travail soit aux environs de 200 000 € HT par an.

C'est un poste sur lequel la **télégestion** peut éminemment apporter une grande valeur ajoutée.

C. *Les provisions pour gros investissement*

En sus des coûts d'exploitation s'ajoutent un certain nombre de frais de gros investissement afin de remettre à niveau les P+R au fur et à mesure qu'ils vieillissent : remise en peinture au bout de 10 ans, changement des ventilations et des ascenseurs après 30 ans...

Ces frais sont rarement à la charge des délégataires compte tenu des équilibres précaires des exploitations.

Le ratio habituellement considéré est de 100€ HT/place/an pour un parc en ouvrage.

Pour les parcs au sol, cela concerne essentiellement le matériel de contrôle péage et il est difficile de raisonner par ratio compte tenu d'important effet d'échelle il sera préféré une approche « exacte ».

3.2. Recettes

Nous ferons par la suite l'analyse du bilan économique des P+R qui sont effectivement utilisés essentiellement en tant que parc de rabattement, c'est-à-dire par une clientèle prenant par la suite les transports en commun.

Il peut exister des parcs ayant des fonctionnalités mixtes ; dans ce cas, l'équilibre peut être différent. Nous traiterons ce cas dans un deuxième temps.

Si les valeurs de dépenses ci-dessus semblent peu sujettes à variation d'un site à l'autre, les recettes varient dans de plus grandes proportions. Elles sont composées essentiellement des segments suivants :

- Les recettes abonnés,
- Les recettes horaires (c'est-à-dire la clientèle stationnant occasionnellement et payant aux caisses automatiques).

Chacun de ces segments de recettes est lui-même le produit de deux termes:

$$\text{tarif} \quad \times \quad \text{demande}$$

3.2.1. Part des recettes visiteurs

L'essentiel des Parcs Relais accueille dans leur grande majorité une clientèle d'abonnés, **la part des recettes visiteurs est relativement marginale.**

A titre d'exemple, nous présentons ci-après la répartition des recettes entre recette horaire et recette abonnés dans différents Parcs Relais.

	Nombre de places	Recettes horaires TTC en 2008	%	Recettes abonnement TTC en 2008	%	
P1	295	152	0%	194 008 €	100%	194 160 €
P2	326	55360	23%	183 445 €	77%	238 805 €
P3	725	30291	11%	238 474 €	89%	268 765 €
P4	716	171485	37%	288 960 €	63%	460 445 €
P5	709	107838	32%	227 613 €	68%	335 451 €
P6	135	0	0%	42 806 €	100%	42 806 €
P7	230	8958	12%	67 980 €	88%	76 938 €
P8	267	5654	16%	29 156 €	84%	34 810 €
P9	237	33155	45%	41 333 €	55%	74 488 €
total	3640	412893	24%	1 313 775 €	76%	1 726 668 €

On pourra donc partir par la suite d'un ratio de **20% de recette horaire** dans les Parcs Relais utilisant de l'ordre de 10% des places (la clientèle horaire payant plus cher son stationnement).

3.2.2. Recettes abonnés

Les recettes abonnées dépendent :

- Du nombre d'abonnements souscrits,
- Des tarifs pratiqués,
- D'un taux de foisonnement dans la mesure où tous les abonnés ne sont jamais tous présents simultanément : on considère en général dans les Parcs Relais un taux de foisonnement de 0,8, c'est-à-dire qu'une place génère 1/0,8 = abonnement.

Le STIF conseille des tarifs moins élevés pour les parcs au sol, qui engendreront donc des recettes inférieures.

Les parkings peuvent, dès lors qu'ils sont pleins et utilisés uniquement par des abonnés, générer sur la base des tarifs préconisés par le STIF les recettes suivantes :

type de parc	Zone de cat	tarif conseillé - STIF	Recette annuelle/place
Parc en ouvrage	4	40 €	500 €
Parc en ouvrage	5	30 €	375 €
Parc en ouvrage	6	25 €	313 €
parc au sol	4	30 €	375 €
parc au sol	5	20 €	250 €
parc au sol	6	15 €	188 €

3.2.3. Recettes globales

Si on ajoute quelques recettes horaires, **un P+R en ouvrage génère de l'ordre de 200 à 600€ HT /place en fonction de la zone considérée et du type de parking.**

3.3. Rémunération du risque

Dans une opération de montage initial, les risques économiques sont afférents à chacun des postes de la structure ci-dessus.

Ce poste n'est pas détaillé dans les remises de prix, pourtant il en fait notablement partie.

A défaut d'information plus détaillée, SARECO a l'habitude de considérer que le niveau de rémunération du risque s'apprécie par rapport aux usages de la profession ; ainsi, l'immobilier de rapport présente à la fois les risques évidents de pertes de loyers, de travaux imprévisibles, et aussi d'évolution positive ou négative du quartier environnant ; on admet une rémunération hors inflation et frais financiers de l'ordre de 3% par an après impôts.

A l'opposé, un industriel développant des produits devra essayer des risques de réussite technique et de succès commercial. En opposition avec l'immobilier, son produit est plus ou moins délocalisable en production et en commercialité, ce qui lui offre d'autres facilités de se sortir d'un mauvais pas ; il recherche des niveaux de 12 à 15% après impôts et inflation.

Dans chaque cas, en supplément, le risque d'erreur personnelle d'appréciation du professionnel intervient.

Concernant les parkings, le type de risque encouru est plutôt du type « immobilier » compte tenu de son attachement au quartier et SARECO prend comme base 5% de l'investissement après impôt et inflation.

Dans le cas de parking en continuation d'exploitation, le risque d'appréciation des recettes n'est pas très élevé, si l'on connaît les recettes du délégataire sortant.

3.4. Synthèse

Les tableaux ci-après récapitulent les principaux ratios :

type de parc	Zone de carte Orange	tarif conseillé - STIF	Recette annuelle/ place/an
Parc en ouvrage	4	40 € TTC/mois	500 € TTC /place/an
Parc en ouvrage	5	30 € TTC/mois	375 € TTC /place/an
Parc en ouvrage	6	25 € TTC/mois	313 € TTC /place/an
parc au sol	4	30 € TTC/mois	375 € TTC /place/an
parc au sol	5	20 € TTC/mois	250 € TTC /place/an
parc au sol	6	15 € TTC/mois	188 € TTC /place/an

Recette/place occupée/an

Type de parc	frais technique/place/an
souterrain	260 € HT /place/an
aérien	234 € HT /place/an
parc au sol	102 € HT /place/an

Frais technique/place construite/an

Aux frais techniques s'ajoutent les coûts de personnel, qui se calculent en fonction des taux de présence humaine :

- 24h/24 : 5,5 ETP

- 8h/24 : 1,8 ETP

Par exemple, pour un Parc Relais de 500 places, cela représente un coût additionnel de l'ordre de 150 € HT/place/an.

Type de parc	coût de Construction HT
Parc souterrain	dépend du contexte géotechnique de 22 à 35k€/place
Parc silo	15000€/place
Parc au sol	2500 -3000 € /place

Investissement

4. EXEMPLES DE BILANS D'EXPLOITATION

4.1. Bilans fictifs

Nous avons simulé ci-après le bilan d'exploitation (hors investissement et hors renouvellement/gros entretien) de plusieurs types de P+R en fonction :

- de la zone de carte orange (sur la base du tarif conseillé par le STIF) ;
- du type de parc (au sol, en ouvrage aérien ou souterrain) ;
- du nombre de places ;
- de la durée de présence humaine.

Le tableau ci-après présente plusieurs cas de figure.

Type de parc	silos/aérien	zone de carte orange	Nombre d'heures de présence humaine par jour	Nombre de Places	Recette HT	Frais technique HT	Frais de personnel HT	Bilan d'exploitation HT	
parc en ouvrage	souterrain		4	8 h	450	188 127 €	117 000 €	62 400 €	8 727 €
parc en ouvrage	aérien		4	8 h	300	125 418 €	70 200 €	62 400 €	-7 182 €
parc en ouvrage	aérien		4	12 h	450	188 127 €	105 300 €	93 600 €	-10 773 €
parc en ouvrage	aérien		5	8 h	300	94 064 €	70 200 €	62 400 €	-38 536 €
parc en ouvrage	aérien		5	8 h	300	94 064 €	70 200 €	62 400 €	-38 536 €
parc en ouvrage	aérien		5	5 h	450	141 095 €	105 300 €	39 000 €	-3 205 €
parc en ouvrage	aérien		5	8 h	600	188 127 €	140 400 €	62 400 €	-14 673 €
parc en ouvrage	aérien		6	5 h	450	117 579 €	105 300 €	39 000 €	-26 721 €
parc au sol			4	10 h	700	219 482 €	71 400 €	78 000 €	70 082 €
parc au sol			4	8 h	150	47 032 €	15 300 €	62 400 €	-30 668 €
parc au sol			4	5 h	500	156 773 €	51 000 €	39 000 €	66 773 €
parc au sol			5	3 h	350	73 161 €	35 700 €	23 400 €	14 061 €
parc au sol			5	6 h	300	62 709 €	30 600 €	46 800 €	-14 691 €
parc au sol			6	6 h	200	31 355 €	20 400 €	46 800 €	-35 845 €
parc au sol			6	3 h	250	39 193 €	25 500 €	23 400 €	-9 707 €
parc au sol			6	3 h	300	47 032 €	30 600 €	23 400 €	-6 968 €

On constate :

- Que **pour une partie des cas de figure présentés** (qui sont réalistes par rapport aux P+R existants), **le bilan d'exploitation est déficitaire** ;
- Qu'il est **difficile d'équilibrer l'impact financier d'une présence humaine importante** sur les parkings ;
- Que les **bilans d'exploitation sont très loin de permettre le financement des investissements**, qui ne peuvent donc être financés par les recettes d'exploitation ;
- Que des **effets d'échelle** important existent.

4.2. Exemples de résultats d'exploitation de quelques P+R

Nous avons considéré plusieurs cas de figures :

4.2.1. Une exploitation de grande ampleur avec plusieurs P+R

Il s'agit d'une exploitation comprenant en 2008 :

- * 4 200 places de stationnement,
- * 11 parcs dont une partie sont des parcs au sol et une partie en ouvrage.

Nous avons reproduit ci-dessous les bilans de l'exploitation 2008 :

	En € HT pour l'exercice 2008
Recettes Horaires	201 000,00 €
Recettes Abonnement	1 182 000,00 €
"Autres" recettes	152 000,00 €
Total Recettes 2008 HT	1 535 000,00 €
<i>Honoraire et services extérieurs</i>	<i>358 000,00 €</i>
<i>Rémunération du personnel</i>	<i>371 000,00 €</i>
<i>Autres charges du personnel</i>	<i>19 000,00 €</i>
Sous Total Charges Personnel HT 2008	748 000,00 €
<i>Energie et consommables</i>	<i>165 000,00 €</i>
<i>Entretien, maintenance et réparation</i>	<i>280 000,00 €</i>
<i>Assurance</i>	<i>- 7 000,00 €</i>
<i>Autres charges de fonctionnement</i>	<i>73 000,00 €</i>
<i>Taxe professionnelle</i>	<i>78 000,00 €</i>
<i>Redevance et frais de contrôle</i>	<i>36 000,00 €</i>
<i>Frais de structure</i>	<i>322 000,00 €</i>
Sous total Autres Charges d'exploitation	946 000,00 €
Total Charges d'exploitation 2008 HT	1 694 000,00 €
Bilan d'exploitation 2008 HT	- 159 000,00 €
Dotation aux amortissements et provisions	339 000,00 €
Frais financiers	33 000,00 €
Résultat 2008 HT	- 531 000,00 €

Le résultat de l'exploitation est négatif et donne lieu à une subvention de la part de la collectivité pour équilibrer l'exploitation.

NB : le délégataire n'a pas eu à sa charge l'ensemble des travaux de construction et de rénovation des parcs de stationnement. Il a toutefois pris à sa charge l'ensemble des investissements concernant le matériel de contrôle-péage.

4.2.2. Une exploitation de parcs au sol isolés

Il s'agit d'une exploitation comportant 3 parcs au sol comprenant au total de l'ordre de 450 places. Le délégataire prend à sa charge les investissements de mise en place du matériel de contrôle-péage.

€2009	
Recettes abonnés	121 k€
Recettes horaires	23 k€
Recettes	144 k€
Coûts de personnel	-32 k€
Autres coûts d'exploitation	-89 k€
Amortissement	-96 k€
Dépenses	-217 k€
R-D	-73 k€

Le résultat d'exploitation est tout juste équilibré mais ne permet pas de financer les investissements.

4.2.3. Une exploitation d'un parc en ouvrage isolé

Ce Parc Relais comprend 550 places dont une partie à fonction de rabattement sur la gare et une partie à usage local. Même constat que précédemment : **le bilan d'exploitation du parking est tout juste équilibré, et déficitaire si on inclut le coût des investissements en matériel.**

	Année 15
Produits d'exploitation	
Fonction rabatement (minimum)	127 552
Fonction locale	102 006
TOTAL produits d'exploitation	229 559
Charges	
Charge d'entretien du matériel et de l'ouvrage	21 661
Consommable (eau, électricité, télécommunication)	23 677
prestation de propreté	30 963
prestation de sécurité	16 123
Charge de personnel, gestion administration	84 995
impôts taxes assurance	16 928
Divers et aléas	7 146
Total charge d'exploitation	201 493
Charge de renouvellement de matériel et des équipements	58 410
annuité d'amortissement (y compris frais financiers)	64 937
TOTAL charges	324 841
Bilan d'exploitation	- 95 282

5. CRITÈRES D'ATTRIBUTION DES SUBVENTIONS

5.1. Préambule

Les subventions peuvent être obtenues par trois acteurs principaux :

- La Région Ile-de-France et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, dans des conditions similaires ;
- Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) ou les communes sur lesquelles doit s'implanter le P+R.

D'ordinaire, les EPCI / communes contribuent assez faiblement aux investissements des Parcs Relais, et les critères de subvention varient au cas par cas. Les motivations de contribution financière de ces acteurs peuvent être les suivantes :

- Diminution des nuisances occasionnées à la vie locale par le stationnement de rabattement : stationnement interdit sur les trottoirs, congestion de la voirie dégradant les conditions d'accès aux commerces... ;
- Synergie possible avec la création d'un parking ayant vocation à desservir le quartier (parking de centre-ville...).

En pratique, les EPCI / communes sont souvent assez réticents à participer au financement.

Ainsi, dans ce qui suit, l'accent a été principalement mis sur les critères de subventions attribués par la Région / le STIF.

5.2. Montant des subventions octroyées

Il existe trois types de participation financière :

- Dans le cadre de création d'offres nouvelles (création ou extension) ;
- Dans le cadre de réhabilitation (pour les parcs dégradés) ;
- Dans le cadre de labellisation (pour les parcs en bon état).

Les montants de subvention sont récapitulés dans le tableau ci-après :

Type d'opération	Partage STIF/Région		Montant des subventions
Création ou extension	STIF	50%	subvention plafond : - de 3100€/place pour un parc au sol - de 10 000€/place pour un parc en ouvrage
	Région	50%	
Réhabilitation	STIF	50% des postes d'investissement constituant une plus-value par rapport à l'existant	subvention plafond : - de 3100€/place pour un parc au sol - de 10 000€/place pour un parc en ouvrage
	Région	- 50% des postes d'investissement constituant une plus value par rapport à l'existant + 50% des autres postes (gros œuvre, second œuvre, sécurité...) - pas de prise en compte du matériel d'exploitation (ex : contrôle-péage)	
Labellisation	STIF	de 50 à 100% en fonction des éléments d'opportunité apportés par le Maître d'ouvrage	
	Région	Pas de subvention	

5.3. Conditions d'octroi des subventions

Ci-après sont synthétisées les principales conditions d'obtention de la subvention Région / STIF :

Type d'opération	Conditions de subvention	
Pour toutes les opérations	Par zone tarifaire des transports en commun	"Action extrêmement limitée voir nulle en zone 1/2 "
		"Action très mesurée dans les zones où le rabattement en bus est bien développé" (en zones 3 et 4)
		Concentration sur les zones 5/6
	Label	Respect de l'ensemble des items du label, quelles que soient les opérations
		Tarification située dans la fourchette prévue par le STIF
		Objectif d'occupation de la capacité à hauteur d'au moins 80% par des rabattants en gare
Quantification et qualification de l'offre existante dans un rayon de 500m autour du P+R --> réglementation limitant le stationnement longue durée sur la voirie dans ce périmètre		
Les P+R ne doivent pas être de nature à réduire la fréquentation bus ou modes doux de rabattement sur la gare		
Création ou extension	Dimensionnement au cas par cas - justification du dimensionnement sur la base d'une étude préalable	
	Taille minimale pour un parc au sol de 50 places - pour un parc en ouvrage, de 300 places	
	Parking à moins de 300m du bâtiment voyageur	
	Quantification et qualification de l'offre existante dans un rayon de 500m autour du P+R --> réglementation limitant le stationnement longue durée sur la voirie dans ce périmètre	
	Les P+R ne doivent pas être de nature à réduire la fréquentation bus ou mode doux de rabattement sur la gare	

En synthèse on peut retenir les principes suivants :

- Le STIF ne subventionne pas de parc en zone 1/2 ;
- L'intervention en zone 3 est plutôt exceptionnelle ;
- Une subvention n'est octroyée que si une étude de dimensionnement a été faite sur la base d'enquêtes chiffrées ;
- Les P+R financés doivent être quasi exclusivement occupés par des rabattants sur la gare ;
- Le principe de non concurrence avec les réseaux de bus est posé fortement ;
- Le label définit un niveau de qualité de service à atteindre.

5.4. Intervention du STIF au niveau de l'exploitation

Le STIF octroie dans le cadre de la convention le liant aux maîtres d'ouvrage des bonus/malus en fonction de l'atteinte ou non d'objectifs. Ces objectifs correspondent :

- A la satisfaction des exigences de qualité du label P+R,
- A une fréquentation au moins égal à 80% de la capacité du parking par des rabattants.

Il y a ainsi deux bonus :

- Le bonus « qualité »
- Le bonus « fréquentation »

Les modalités de calcul des bonus sont présentées ci-dessous :

Calcul du Bonus STIF				
Parcs au sol	Bonus qualité annuel	Nb places x25€	max de 7500€	min de 3000€
	Bonus fréquentation	Nb places x25€	max de 7500€	min de 3000€
Parcs en ouvrage	Bonus qualité annuel	Nb places x 50€	max de 25000€	min de 12 500€
	Bonus fréquentation	Nb places x 50€	max de 25000€	min de 12 500€

6. SYNTHÈSE

Le dispositif francilien de stationnement de rabattement sur le réseau de transports en commun structurant compte aujourd'hui 101 000 places de stationnement réparties dans 546 Parcs Relais (plus de 80% des gares et stations hors Paris sont équipées). On considère que l'équilibre offre/demande est globalement atteint en Ile-de-France.

Selon des enquêtes réalisées, la pratique intermodale voiture particulière + transports collectifs reste tout à fait classique en Ile-de-France : elle concerne très majoritairement des déplacements vers Paris ou la Défense, pour des motifs contraints (principalement le domicile-travail) avec des origines situées majoritairement en franges de l'agglomération centrale et au-delà. En l'état actuel, le dispositif de Parcs Relais est mal adapté à des usages occasionnels, nocturnes ou encore aux déplacements de banlieue à banlieue.

Par ailleurs, on rencontre plusieurs retours d'expérience négatifs, qui permettent d'identifier certains écueils à éviter lors de la création d'un Parc Relais :

- Une localisation trop proche de la zone de congestion ;
- Une localisation en zone dense où le rabattement bus/marche est privilégié pour des raisons de coût voire de temps de trajet ;
- Une voirie non réglementée aux abords ou réglementée mais mal respectée ;
- L'existence d'offres concurrentes non gérées (parkings de centres commerciaux en particulier) ;
- L'absence de cohérence au niveau de la ligne structurante ou du bassin de déplacements (ex : parcs payants / gratuits localisés sur des gares proches).

Les éléments déterminants de la demande de rabattement sont donc assez nombreux :

- La fréquentation de la gare ;
- La part de rabattement en voiture, corrélée à la densité urbaine du secteur et à la performance des transports en commun (bus de rabattement notamment) ;
- La politique locale de stationnement (parkings proches gratuits non gérés, voirie non réglementée ou mal contrôlée, Parc Relais non payant sur une gare voisine...) ;
- Le service proposé, principalement en matière de distance entre le Parc Relais et la gare et de tarification – la sécurité du véhicule et le confort de l'utilisateur semblant des facteurs moins/non déterminants.

Remarque : la signalisation joue aujourd'hui un rôle très limité en Ile-de-France dans la mesure où l'on s'adresse principalement à un public d'utilisateurs réguliers.

De nombreux facteurs sont propres au contexte local. Cet élément rend difficile toute tentative de dimensionnement précise d'un Parc Relais. Ainsi, malgré une connaissance plutôt satisfaisante du dispositif Parcs Relais, les méthodes quantitatives existantes

apportent des résultats d'une piètre fiabilité et soulignent l'importance de disposer d'une bonne connaissance du contexte local.

Par ailleurs, le nombre d'entrants journaliers en gare n'apparaît pas comme le facteur le plus pertinent à considérer dans le dimensionnement – le nombre d'entrants sur la période de pointe du matin semble constituer un indicateur plus pertinent.

Globalement, les P+R présentent un équilibre financier précaire. Les recettes, provenant très majoritairement d'une clientèle abonnée qui présente une faible disposition à payer, ne permettent pas tout le temps d'équilibrer les coûts d'exploitation. Il apparaît en particulier difficile d'équilibrer l'impact financier d'une présence humaine importante.

Des optimisations de coût d'exploitation sont possibles sous la forme de télégestion et de gain par effet d'échelle, mais celles-ci ne modifient pas fondamentalement l'équilibre qui reste précaire.

Par ailleurs, les recettes ne financent quasiment jamais les investissements. Une subvention d'investissement est donc toujours indispensable. Celle-ci peut être obtenue auprès de la Région et du STIF, dans le respect du cadre que celui-ci a préalablement défini. Le STIF peut également verser des bonus à l'exploitation dans certains cas.

ANNEXE I

LE CHOIX D'UN CADRE JURIDIQUE DE GESTION DES P+R

1. PRÉAMBULE MÉTHODOLOGIQUE

Le thème du choix d'un cadre juridique pour la gestion d'un parking ou d'un secteur payant sur voie publique, est complexe et donc difficile à traiter. En effet :

- Tout d'abord les critères objectifs susceptibles d'intervenir dans ce choix sont multiples : plus ou moins grande maîtrise du stationnement, niveaux de déficit acceptés ou de bénéfices souhaités, qualité de service offerte aux usagers, durée souhaitée de l'engagement.
- Par ailleurs, il n'existe pas toujours de définition rigoureuse des situations à traiter (c'est par exemple le cas de la délégation de service), et les textes de lois restent ambigus quant à la rigueur des différentes solutions envisageables : c'est la jurisprudence qui définit l'essentiel du contexte, avec tout ce que cela comporte comme incertitude.

Remarque : ceci nous conduit aussi à noter que la validité fiscale ou juridique de certaines affirmations présentées ci-après reste relative et correspond à une interprétation de la jurisprudence actuelle qui est susceptible d'évoluer ou même d'être contestée.

- Enfin, les mêmes avantages ou inconvénients peuvent apparaître dans des familles entières de solutions ce qui peut rendre un peu lourde une présentation comparative, solution par solution.

Compte tenu de ce qui précède, pour améliorer la simplicité du présent document, on procédera en deux étapes :

1^{ère} étape : on traitera d'abord, deux choix de base fondamentaux représentant chacun une famille de solutions :

- 1^{er} choix : gérer en régie directe ou passer par un tiers.
- 2^{ème} choix : passer un marché public ou un contrat de délégation de service public (loi Sapin).

2^{ème} étape : Les principales solutions envisageables seront analysées plus en profondeur, une par une, les choix de base fondamentaux relatifs à chaque solution étant précisés dans les caractéristiques de chaque solution, sans détailler les avantages induits, déjà traités en première étape.

2. LES CHOIX FONDAMENTAUX

2.1. La régie directe ou l'intervention d'un tiers

2.1.1. L'intervention d'un tiers

L'appel à une société spécialisée pour assurer la gestion du stationnement comporte les avantages suivants :

- On bénéficie du savoir faire d'un professionnel fondé sur une large gamme de situations rencontrées.
- La société spécialisée pourra effectuer des économies d'échelles du fait qu'elle a la charge de plusieurs exploitations similaires.
- Plus globalement, une société privée est bien positionnée pour rechercher le coût minimum d'exploitation.
- La présence d'un mandataire servant d'écran entre les usagers et la collectivité peut être considérée comme positive pour l'application de mesures impopulaires : péage, surveillance,...

Par contre il est nécessaire au niveau de la rédaction du contrat, de chercher à minimiser :

- la perte de maîtrise par la collectivité des décisions importantes en termes de politique du stationnement et notamment concernant les tarifs,
- les risques de perte de qualité de service qui pourraient résulter d'une volonté excessive de diminuer les dépenses, de la part du tiers gestionnaire,
- les risques de dérive des dépenses lorsque celles-ci ne sont pas forfaitisées et qu'il n'y a pas d'incitation directe forte pour les minimiser.

2.1.2. La régie directe

Les avantages de la régie directe sont les suivants :

- La maîtrise de la politique de stationnement par la collectivité reste totale.
- La régie directe est souvent perçue comme valorisante par les services techniques chargés de l'assumer.
- La collectivité est autonome. En particulier, une collectivité qui gère en direct une partie de son stationnement et confie le reste à des tiers, n'est pas "prisonnière" d'un tiers gestionnaire : elle est bien outillée pour récupérer la gestion des équipements qui arrivent en fin de contrat et elle est plus compétente pour dialoguer avec les tiers gestionnaires.
- La coexistence d'exploitations en régie directe et d'appel à des tiers crée une saine concurrence entre les deux systèmes au niveau du rapport qualité prix.

Par ailleurs, il est important de posséder une comptabilité analytique rigoureuse récapitulant bien toutes les dépenses concernant les équipements exploités en régie directe, pour éviter les gaspillages, la sanction de la non-rentabilité étant souvent absente des critères de gestion publique. Il apparaît en particulier fréquemment que les municipalités ne prennent pas en compte les frais généraux (gestion administrative, coût des locaux...) dans leurs estimations de prix de revient.

Enfin, il est à noter que le statut du personnel de la fonction publique n'est pas très bien adapté à l'exercice d'activités industrielles ou commerciales. Il est en particulier indispensable de vérifier que l'organisation du service présente les garanties nécessaires :

- Disponibilité du responsable, qui est souvent sollicité par de nombreuses autres missions. L'identification en tant que telle de la fonction "Stationnement" dans les services municipaux peut résoudre cette difficulté.
- Recrutement des agents d'encadrement sur des critères de capacité à mener les hommes (qualités humaines et organisationnelles).
- Recours en quantité raisonnable à des personnes assistées ou à des contacts sociaux (emplois jeunes, etc.).

Faute de quoi le service ne sera pas rendu.

2.2. Délégation de service ou marché public

Pour qu'un contrat soit considéré comme une délégation de service public, il est nécessaire que la rémunération du délégataire provienne de manière substantielle des revenus de l'exploitation. Plus précisément, selon l'arrêt SMITOM, on peut considérer qu'il y a délégation de service public lorsque le ratio : « recettes émanant des usagers / dépenses », est supérieur à 0,3.

Ces contrats de délégation, encadrés par la loi Sapin, ont sur les marchés publics l'avantage suivant : tout en conservant une démarche de mise en concurrence objective, le choix du délégataire peut se faire "intuitu personae", et il est prévu une phase de négociation avant signature. Ces caractéristiques permettent d'obtenir une meilleure adaptation du contrat aux objectifs recherchés. En complément, l'existence de clauses de rendez-vous renforce ce caractère adaptable de la délégation de service.

Par contre on peut observer que les appels d'offre de marchés publics sont plutôt plus performants que les délégations de service, si on prend pour seul critère, le niveau des dépenses engagées.

Enfin, la procédure de délégation de service public prévue par la Loi Sapin est sensiblement plus longue à mettre en œuvre que celle des marchés publics. Cela n'est pas véritablement un inconvénient mais une contrainte à prendre en compte : il s'agit de prévoir et de s'y prendre suffisamment à l'avance (minimum : 6 mois).

3. AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DES PRINCIPAUX CADRES JURIDIQUES

3.1. La concession

3.1.1. Définition

La concession est une délégation de service dans laquelle le délégataire engage des investissements importants dont il est maître d'ouvrage, et qu'il exploite ensuite.

Les ouvrages réalisés rentrent dans le domaine public au fur et à mesure de leur construction.

Il semble qu'il soit possible de déléguer simultanément, à un même délégataire, du stationnement sur voie publique et un parking, le premier, bénéficiaire, étant destiné à compenser les pertes du second, déficitaire.

Cependant, il est à noter que depuis la circulaire de 1982, la concession du stationnement sur voie publique est présentée par la Ministère de l'Intérieur comme un schéma juridique à éviter.

Lorsque la rentabilité des équipements le permet, le concessionnaire reverse une redevance à la collectivité. Il s'agit généralement d'un pourcentage des recettes.

3.1.2. Durée

Les gammes de durée correspondent sensiblement aux durées d'amortissement des travaux.

Pour les parkings construits financés par le concessionnaire, la durée est généralement de 30, ans tandis que pour les renouvellements de concession où les travaux de mise à niveau sont beaucoup plus faibles, la durée peut être de l'ordre de 10 ans.

Pour le stationnement sur voie publique, où la concession est peu pratiquée aujourd'hui, on constate des durées allant de 5 à 10 ans.

3.1.3. T.V.A.

Le concessionnaire est soumis au régime de droit commun et de ce fait, récupère l'intégralité de la TVA sur ses investissements à bref délai.

Par ailleurs, le concédant est susceptible de récupérer la T.V.A. sur des biens d'investissement qu'il a financé avant de les remettre au concessionnaire, par l'intermédiaire de ce dernier (ce point peut mériter l'assistance d'un conseiller fiscal).

3.1.4. Avantages et inconvénients

La concession permet à la collectivité de ne pas être responsable des équipements ni de leur exploitation, et de minimiser son engagement financier.

Par contre cela se traduit par une forte perte de maîtrise du stationnement, en particulier au niveau de la pratique tarifaire.

Enfin, il peut arriver que dans les faits, le concédant conserve une part très importante du risque financier par le jeu de subventions et de garantie de recette.

3.2. L'affermage

3.2.1. Définition

L'affermage est une délégation de service dans laquelle le délégataire n'a pas d'investissement important à engager, il peut cependant devoir effectuer quelques investissements d'aménagement, d'installation ou de matériels (par exemple les équipements de contrôle et de péage d'un parking). Le fermier n'est pas maître d'ouvrage et sa responsabilité est limitée à la seule exploitation du service.

Lorsque la rentabilité des équipements le permet, le fermier verse une redevance à la collectivité.

3.2.2. Durée

Dans la pratique les durées d'affermage de parking se situent entre 5 et 10 ans.

3.2.3. T.V.A.

Le régime de T.V.A. est semblable à celui de la concession.

3.2.4. Avantages et inconvénients

Les avantages de l'affermage sont les suivants :

- La collectivité est déchargée de la responsabilité de l'exploitation et notamment des risques financiers qui y sont attachés.
- La perte de maîtrise peut devenir assez faible, le risque de l'investissement étant dans sa quasi-totalité assumée par la collectivité et la durée du contrat restant assez limitée.

3.3. Le bail emphytéotique administratif associé à une convention d'exploitation non détachable

Ce schéma semble pouvoir être appliqué à la réalisation d'un parc de stationnement. Assez proche de la concession il offre la possibilité de prévoir des longues durées (99 ans) ce qui n'est pas forcément positif pour la collectivité, sauf dans des cas très particuliers.

Le bailleur doit être une personne publique et le preneur une personne privée.

A notre connaissance, il n'existe pas d'exemple d'application de ce schéma à un parking, mais il existe quelques « baux à construction » (loi de 1964) qui sont relativement proches.

3.4. La régie intéressée

3.4.1. Définition

La collectivité fait fonctionner le stationnement à ses risques et périls, par l'intermédiaire d'un régisseur rémunéré notamment en fonction des résultats : productivité, bénéfices...

3.4.2. Durée

Ces contrats sont de courte durée : 3 à 5 ans.

3.4.3. T.V.A.

Concernant l'exploitation des parkings, le régime de T.V.A. de droit commun est applicable pour l'exploitation, mais le transfert des droits à déduction de la TVA sur les investissements initiaux effectués par la Collectivité, n'est pas possible. Le remboursement peut être alors obtenu à l'aide du fonds de compensation pour la T.V.A.

Concernant le stationnement sur voie publique, il semblerait que le non assujettissement des recettes à la T.V.A. soit envisageable. Ce point mériterait d'être confirmé au cas par cas par un conseiller fiscal.

3.5. La gérance

3.5.1. Définition

Le contrat de gérance constitue un marché public (CE 7 Avril 1999, commune de Guilhaumand-Granges, reg. N°156 008 – 20 Juin 1999 – P. 517).

Dans les cas de gérance, la collectivité garde les risques et périls et reste responsable financièrement et administrativement, et sous-traite l'exploitation à un gérant moyennant une rémunération forfaitaire.

3.5.2. Durée

Ces contrats sont de courte durée de 3 à 5 ans.

3.5.3. TVA

Le régime de TVA est semblable à celui de la régie directe (Cf. 3.6 ci-après)

3.5.4. Avantages et inconvénients

- La procédure des marchés publics est efficace pour obtenir le moindre coût, mais pas forcément le meilleur service.
- La collectivité garde une bonne maîtrise du stationnement tout en se déchargeant des tâches matérielles auprès d'un interlocuteur unique.
- Par contre une dérive peut survenir si la collectivité oublie ses responsabilités et dans les faits, ne contrôle plus l'activité du gérant, laissant ce dernier prendre les décisions, sans que le contrat de départ n'ait été rédigé dans cette optique.

3.6. La régie directe

La collectivité exploite avec ses propres moyens en hommes et en matériel, sous sa responsabilité et à ses risques et périls. Les avantages de cette solution ont déjà été évoqués ci avant.

Il est à noter que la collectivité peut toujours confier certaines tâches (entretien, dépannage, collecte...) à des prestataires spécialisée avec lesquels elle passe des contrats qui relèvent du code des marchés publics.

A l'extrême, si la totalité des tâches d'exploitation sont confiées à un même opérateur, on se retrouve dans le cas de gérance.

Les activités en régie directe :

- sont soumises à la T.V.A., en ce qui concerne les parkings,
- semblent pouvoir ne pas être soumises à la T.V.A. concernant la voie publique.

3.7. Un cas particulier : la Société d'économie mixte

Certaines collectivités peuvent s'associer avec des personnes privées pour créer une société d'économie mixte d'exploitation.

Il ne s'agit pas à proprement parler d'un cadre juridique : pratiquement tous les schémas de délégation ou de mandat peuvent être pratiqués avec une S.E.M., et depuis la loi Sapin, ces dernières doivent être traitées sur un pied d'égalité avec les autres sociétés privées.

Il n'en reste pas moins vrai que l'exploitation du stationnement par une S.E.M. comporte certaines spécificités :

- La S.E.M. étant contrôlée par la collectivité, la maîtrise de la politique de stationnement reste totale. Cependant son statut économique de droit privé augmente dans les faits la prise en compte du critère de rentabilité en regard des exploitations en régie directe.
- La S.E.M., société anonyme ayant un fonctionnement de droit privé, est un outil qui peut être mieux adapté à une activité d'exploitation en régie directe.
- Les S.E.M., qui ont généralement un secteur géographique d'intervention assez limité, peuvent difficilement atteindre le niveau de professionnalisme des grands groupes nationaux ou internationaux.

4. RÉCAPITULATION

Les caractéristiques les plus marquantes des principaux schémas juridiques envisageables peuvent être récapitulées dans un tableau tel que celui ci-après.

	Définition	Avantages - inconvénients	TVA
Régie directe	La collectivité exploite à ses risques et périls, en sous-traitant éventuellement certaines tâches matérielles.	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise parfaite du stationnement. • Risque de difficulté sérieuse dans la gestion du personnel. 	Les parkings sont à la TVA, mais a priori pas la voirie payante.
Gérance	Régie directe où l'essentiel des tâches sont confiées par contrat de marché public à un seul interlocuteur. Durée habituelle : 3 à 5 ans	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise théorique parfaite du stationnement mais risque de dérive. • Jeu efficace de la concurrence entre les exploitants professionnels pour le contrôle des dépenses. 	
Régie intéressée	Le régisseur chargé de l'exploitation est rémunéré notamment en fonction des résultats. Durée habituelle : 3 à 5 ans	<ul style="list-style-type: none"> • Jeu efficace de l'appel à concurrence entre exploitants professionnels. • Bonne maîtrise du stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Récupération par la collectivité de la TVA sur investissement à l'aide du fonds de compensation. • L'exemption de TVA pour les recettes sur voirie n'est pas garantie.
Affermage	Délégation de service avec un investissement faible (ou nul) de la part du fermier. Durée habituelle : 5 à 10 ans	<ul style="list-style-type: none"> • Jeu efficace de l'appel à la concurrence, dans le cadre de la loi Sapin. • Maîtrise moyenne du stationnement. • Ni responsabilité ni risque financier d'exploitation pour la collectivité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Récupération par la collectivité de la TVA sur investissement. • Le fermier et le concessionnaire sont au régime de TVA de droit commun.
Concession	Délégation de service avec investissement important par le concessionnaire. Durée habituelle : généralement 30 ans pour les parkings.	Par rapport à affermage : <ul style="list-style-type: none"> • Perte de maîtrise du stationnement mais disparition des risques financiers pour la collectivité (sauf s'il y a garantie de recette). 	
Cas d'une SEM	Le tiers exploitant est une Société d'Economie Mixte contrôlée par la collectivité. S'applique à tous les schémas d'appel à la concurrence privée.	<ul style="list-style-type: none"> • La maîtrise du stationnement est récupérée, la SEM étant contrôlée par la collectivité. • Simultanément, la collectivité, actionnaire de la SEM, reprend les risques financiers. 	