



Métro Grand Paris

DOSSIER DES ÉTUDES

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

Volet 2

(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 2: BENCHMARKING ET PROSPECTIVE

Octobre 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

Benchmarking en France.....	7
1. Nantes.....	8
1.1. Contexte et présentation générale.....	8
1.2. Tarification.....	10
1.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R.....	10
1.3.1. Les parcs-relais à accès contrôlé et gardiennés.....	10
1.3.2. Les parcs-relais à accès contrôlé automatiquement.....	11
1.3.3. Les parcs-relais à accès libre.....	12
1.4. Services proposés.....	13
1.5. Fréquentation des P+R.....	13
1.6. Eléments de coûts et de rentabilité.....	14
1.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre.....	14
1.8. Sources.....	15
1.8.1. Contacts.....	15
1.8.2. Sites internet.....	15
1.8.3. Etudes.....	15
2. Grenoble.....	16
2.1. Contexte et présentation générale.....	16
2.2. Tarification.....	18
2.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R.....	18
2.3.1. Cas général des parkings-relais à accès géré.....	19
2.3.2. Zoom sur le P+R Vallier Catane.	19
2.4. Services proposés.....	21
2.5. Fréquentation.....	22
2.6. Eléments de coûts et de rentabilité.....	22
2.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre.....	24
2.8. Sources.....	24
2.8.1. Contacts.....	24
2.8.2. Sites internet.....	24
2.8.3. Etudes.....	25

3. Strasbourg.....	26
3.1. Contexte et présentation générale.....	26
3.2. Tarification.....	29
3.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R.....	29
3.4. Services proposés.....	30
3.5. Fréquentation.....	31
3.6. Eléments de coût.....	32
3.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre.....	32
3.8. Sources.....	32
3.8.1. <i>Contacts</i>	32
3.8.2. <i>Sites internet</i>	33
4. Lyon.....	34
4.1. Contexte et présentation générale.....	34
4.2. Tarification.....	35
4.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R.....	35
4.4. Services proposés.....	37
4.5. Fréquentation.....	37
4.6. Eléments de coûts	39
4.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre.....	39
4.7.1. <i>Développement de l'offre</i>	39
4.7.2. <i>Dans les parcs de gare de la région Rhône-Alpes</i>	39
4.7.3. <i>Déploiement de la carte OÙRA!</i>	40
4.8. Sources.....	40
4.8.1. <i>Contacts</i>	40
4.8.2. <i>Sites internet</i>	41
4.8.3. <i>Etudes</i>	41
5. Synthèse.....	42

Chapitre II

Benchmarking étranger.....	45
1. Lausanne.....	46
1.1. Contexte et présentation générale.....	46
1.2. Tarification.....	48
1.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R.....	50

1.4. Services proposés.....	51
1.5. Fréquentation.....	51
1.6. Eléments financiers.....	51
1.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre.....	52
1.8. Sources.....	52
1.8.1. Contact.....	52
1.8.2. Sites internet.....	52
2. Genève.....	53
2.1. Contexte et présentation générale.....	53
2.2. Tarification.....	55
2.2.1. Pour les abonnés.....	55
2.2.2. Pour les usagers horaires.....	56
2.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R.....	56
2.4. Services proposés.....	57
2.5. Fréquentation.....	58
2.6. Eléments de coûts et de rentabilité.....	58
2.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre.....	59
2.8. Sources.....	59
3. Amsterdam.....	60
3.1. Contexte et présentation générale.....	60
3.2. Tarification.....	61
3.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R.....	64
3.4. Services proposés.....	64
3.5. Fréquentation.....	65
3.6. Eléments de coûts et de rentabilité.....	65
3.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre.....	65
3.8. Sources.....	65
4. Autres exemples.....	66
4.1. Porto : un système billettique avancé.....	66
4.1.1. Présentation rapide.....	66
4.1.2. Système billettique : Andante.....	68
A. Objectifs.....	68
B. Aspects fonctionnels.....	68
C. Aspects techniques.....	68
4.1.3. Parc-relais Estádio do Dragão.....	69
A. Présentation.....	69

B. Tarification.....	69
C. Aspects fonctionnels.....	70
D. Dysfonctionnements possibles.....	72
4.1.4. Sources.....	72
A. Contact.....	72
B. Sites internet.....	72
4.2. Edimbourg : un exemple des services proposés en P+R.....	73
4.3. Grand Londres : un système P+R peu développé et peu intégré.....	76
5. Etude EuroTest (2009).....	77
6. Synthèse.....	80

Chapitre III

Prospective sur les services dans les Parcs Relais.....	82
1. Préambule – positionnement de la problématique.....	83
1.1. Le cœur de métier : l'exploitation des parcs de rabattement.....	83
1.2. Réflexion sur la notion de services dans les pôles multimodaux.....	85
2. Etat des lieux des services existants dans les Parcs Relais.....	86
3. Description des différents services.....	89
3.1. Services en lien avec le stationnement	89
3.1.1. Accès aux Parc Relais avec le Passe Navigo.....	89
3.1.2. Facilitation des moyens de paiement.....	90
3.1.3. Guidage des automobilistes à la place.....	91
3.1.4. Service d'accompagnement PMR.....	91
3.1.5. Réservation de places aux covoitureurs.....	92
3.1.6. Abonnement préférentiel à destination des covoitureurs.....	93
A. P+R d'Aix-en-Provence.....	93
B. Parkings des gares d'Yverdon et de Lyss (Suisse).....	94
C. Parc Relais de Chelles.....	94
3.1.7. Accueil des deux-roues motorisés.....	94
3.1.8. Consignes.....	95
3.1.9. Petits services divers.....	95
3.2. Services d'entretien du véhicule.....	96
3.3. Services marchands divers.....	97
3.4. Distributeurs/automates.....	97
3.5. Services de livraison / Espaces logistiques Urbains.....	98
3.5.1. Présentation générale.....	98
3.5.2. La Petite Reine (Paris).....	101
3.5.3. Retours d'expériences complémentaires sur Paris.....	102
3.5.4. Yokohama Motomachi Urban Consolidation Centre (Japon).....	103

<u>3.6. Information des usagers.....</u>	<u>104</u>
<u>3.6.1. Le dispositif Parkinfo – à destination des automobilistes.....</u>	<u>104</u>
<u>3.6.2. Les écrans d'information à destination des piétons – le dispositif Infogare.....</u>	<u>105</u>
<u>3.6.3. Le jalonnement des Parcs Relais depuis le réseau routier.....</u>	<u>106</u>
A. Jalonnement statique.....	106
B. Jalonnement dynamique.....	107
C. Réflexions du CERTU sur le jalonnement dynamique.....	108
<u>3.7. Les services à la mobilité.....</u>	<u>109</u>
<u>3.7.1. Le stationnement des vélos.....</u>	<u>109</u>
<u>3.7.2. Prêt / location de vélos.....</u>	<u>110</u>
<u>3.7.3. Ventes de titres de transports en commun.....</u>	<u>111</u>
<u>3.7.4. L'autopartage.....</u>	<u>111</u>
<u>3.7.5. Zone de covoiturage aménagée.....</u>	<u>113</u>
<u>3.7.6. Les centrales de mobilité.....</u>	<u>113</u>
<u>3.8. Exemples de mise en place de services complémentaires en parcs-relais... </u>	<u>114</u>
<u>3.8.1. Parc-relais Escalé à Saint-Etienne.....</u>	<u>114</u>
<u>3.8.2. Parcs-relais de Besançon.....</u>	<u>115</u>
<u>4. Synthèse.....</u>	<u>118</u>

CHAPITRE I

BENCHMARKING EN FRANCE

1. NANTES

1.1. Contexte et présentation générale

La taille de Nantes et de son agglomération est la suivante (INSEE) :

- Commune : 281 800 hab / 4787 ha
- Intercommunalité : 554 500 hab
- Agglomération : 577 000 hab
- Aire urbaine : 711 120 hab

La desserte en transports en commun de l'agglomération se compose notamment :

- D'un réseau de transports urbains : le réseau TAN (Transports de l'Agglomération Nantaise) comporte 3 lignes de tramway, 1 ligne de TCSP Busway (une autre ligne est en projet pour 2011), une cinquantaine de lignes de bus et 2 lignes de navettes fluviales ;
- D'un réseau de transport ferroviaire : l'agglomération est dotée d'un réseau de transports périurbain permettant de rejoindre le centre de Nantes à partir des onze gares de la banlieue.

La communauté d'agglomération Nantes Métropole est l'autorité organisatrice des transports urbains sur les 24 communes de l'agglomération nantaise. L'opérateur du réseau urbain est la SEMITAN (filiale du groupe Transdev).

Le dispositif de rabattement se compose de 39 parcs-relais, représentant une capacité totale de 5800 places de stationnement. Ces parcs-relais sont desservis par des lignes TER, des lignes de tramway, la ligne de bus en site propre busway ou la navette fluviale Navibus Loire.

Il existe des parcs-relais à accès contrôlé et d'autres à accès libre.

Les Parcs-Relais

Juillet 2009

Etat de l'offre :
39 parcs-relais : 5804 places
 dont : - 15 P+R à accès contrôlé : 3405 places
 - 24 P+R à accès libre : 2399 places

Échelle: 1/100 000
 Format d'origine : A4 (210x29,7cm)

Parcs-Relais existants

- Accès Contrôlé (15)
- Accès libre (24)

L'offre de Transport en Commun

- Ligne 1 tramway
- Ligne 2 tramway
- Ligne 3 tramway
- Ligne 4 busway
- Navibus

1.2. Tarification

Les P+R de l'agglomération nantaise sont destinés aux usagers des transports en commun, qu'ils soient occasionnels ou abonnés. Dans les parcs-relais à accès contrôlé, l'accès est autorisé pour les usagers présentant un titre de transports en commun. Le stationnement est alors gratuit.

1.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R

On rencontre trois types de gestion des accès :

- Les parcs-relais à accès contrôlé et gardiennés ;
- Les parcs-relais à accès contrôlé automatiquement (pas de présence humaine) ;
- Les parcs-relais à accès libre : c'est notamment le cas de l'ensemble des parcs-relais situés le long des lignes TER.

1.3.1. Les parcs-relais à accès contrôlé et gardiennés

Ces P+R sont ouverts sur la plage horaire (approximative) suivante : 7h30-18h30 (voire 22h) du lundi au samedi. Sur ce créneau, le parc est gardienné. Les modalités d'accès sont les suivantes :

- L'automobiliste se présente à l'entrée du parc ;
 - * S'il s'agit d'un abonné : le gardien vérifie qu'il détient un abonnement de transports en commun et ouvre la barrière pour permettre à l'automobiliste d'entrer dans le parc ;
 - * S'il s'agit d'un visiteur : le gardien vérifie qu'il détient un ticket de transports en commun à l'unité ou lui en vend un, valide le titre de transport dans le valideur et ouvre la barrière pour permettre à l'automobiliste d'entrer dans le parc. Les tickets TAN sont en principe valables 1h ; le valideur utilisé par le gardien est volontairement retardé pour prendre en compte le délai correspondant au temps de garer le véhicule, rejoindre l'arrêt le plus proche et attendre le tram/busway ;

- A son retour, l'automobiliste peut quitter le parc-relais librement, sans contrôle additionnel (ouverture automatique de la barrière de sortie).

Hors des horaires d'ouverture :

- Les parcs au sol fonctionnent en accès libre : les barrières sont laissées ouvertes ;
- Les parcs en ouvrage sont fermés : aucun véhicule ne peut entrer dans le parking ni le quitter.

Le niveau de contrôle est assez faible à l'entrée et inexistant en sortie. On peut imaginer différents types de contournement du dispositif :

- non utilisation des transports en commun : dans ce cas, le stationnement revient au coût du billet aller (1€30) ;
- utilisation "à l'envers" de la fonction relais : résidents du centre de Nantes stationnant leur véhicule toute la nuit en parc-relais et l'utilisant matin et soir pour aller travailler dans la banlieue nantaise, etc¹.

En pratique, ces dysfonctionnements ont été constatés, mais de façon marginale. Par ailleurs, beaucoup de parcs-relais sont situés dans des environnements comportant peu de gros générateurs de stationnement.

Enfin, les tickets de transports en commun à Nantes sont sur support papier (ni technologie sans contact, ni bande magnétique). Cela limite la possibilité d'effectuer des contrôles aux accès des parkings.

1.3.2. Les parcs-relais à accès contrôlé automatiquement

La gestion automatique des accès a été mise en place à l'occasion de l'ouverture de nouveaux parcs-relais, ceux situés sur la ligne de TCSP. Le système a été repris sur deux autres parcs-relais (Neustrie et Pont-Rousseau) en remplacement du système de gardiennage. Cela permet d'étendre la plage horaire d'ouverture des P+R (6h-22h du lundi au samedi) et de réduire les coûts d'exploitation.

Les modalités d'accès sont les suivantes :

- L'automobiliste peut accéder librement au parc-relais : l'entrée est équipée d'une boucle de détection et d'une barrière s'ouvrant automatiquement ;

¹ On peut ajouter que les gardiens (placés dans la loge) ne contrôlent pas tous systématiquement que l'abonnement présenté par le conducteur (au volant) est effectivement en cours de validité, ce qui peut être source de contournements supplémentaires.

- Le contrôle est effectué en sortie : l'automobiliste présente son titre de transport en commun au lecteur optique de la borne de sortie. Une fois que le lecteur a lu le code-barres au dos du titre de transport, la barrière s'ouvre. La borne de sortie est équipée d'un interphone.

Le parc est équipé de caméras de vidéosurveillance : 1 caméra par accès (entrée / sortie). Le dispositif vise davantage à faciliter le travail du PC de sécurité (installé au P+R Neustrie) en cas d'appel par interphone que de surveiller les véhicules.

Hors des horaires d'ouverture, les parcs fonctionnent en accès libre – les barrières sont laissées ouvertes.

On peut là aussi imaginer différents types de contournement du dispositif : présentation d'un ticket de transports en commun ayant expiré ou non composté², etc. Cependant, comme pour les parcs gardiennés :

- Ce type de fraude est probablement peu répandu étant donné l'environnement dans lequel sont situés ces parcs-relais (proximité du périphérique, équipements dotés de leurs propres espaces de stationnement...);

Remarque : sur le P+R Bourdonnières, il a été observé une grande quantité de voitures en stationnement interdit à l'occasion d'un examen dans une école située dans le voisinage.

- La billettique papier limite les possibilités de contrôle.

La présentation du titre de transport en sortie a une vocation dissuasive (une partie des personnes ne souhaitent pas contourner la réglementation) et symbolique (affirmation que ces espaces sont en principe destinés aux usagers des transports en commun).

Enfin, sur un plan plus anecdotique dans le cadre de la présente étude mais intéressant pour le cas nantais, il a été observé un usage des parc-relais pour des déplacements voiture + vélo. L'utilisateur du parking n'utilise donc pas les transports en commun, mais cet usage du P+R est positif du point de vue des objectifs de la politique de déplacements nantaise.

1.3.3. Les parcs-relais à accès libre

Pas de commentaire particulier : tout automobiliste peut venir stationner sur ces espaces, situés à proximité d'une gare TER ou d'un arrêt de tramway.

² Il est aujourd'hui possible de présenter plusieurs fois le même billet. Le système ne garde pas en mémoire les code-barres qui ont déjà été présentés.

1.4. Services proposés

Les P+R nantais n'offrent pas de service au-delà du gardiennage / de la vidéosurveillance de certains parcs.

Une expérimentation tentée sur le P+R Beauséjour, consistant à accorder une ristourne dans un garage Citroën situé à proximité du parking, a été abandonnée faute de demande.

En avril 2010, une expérimentation en faveur du covoiturage a été mise en place sur 10 P+R : elle consiste à réserver des places (2 à 5 suivant le parc) aux équipages d'au moins 3 covoitureurs (au moins 3 personnes venant stationner sur le P+R dans un même véhicule pour utiliser les transports en commun ensuite). La signalétique est relativement simple : 1 panneau standard covoiturage pour chacune des places. La surveillance va être assurée par vidéo (sachant qu'il existe du personnel sur la plupart des parcs sélectionnés). L'expérimentation pourra être étendue à d'autres parcs si les résultats sont concluants.

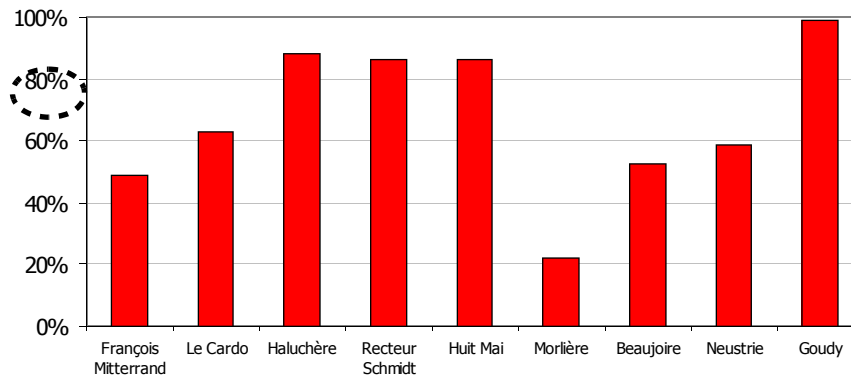


1.5. Fréquentation des P+R

Des données précises de fréquentation sont disponibles seulement sur les P+R à accès contrôlé.

Les taux de remplissage des parcs-relais à accès contrôlé existants en 2006 sont reproduits sur le graphique ci-après. Le niveau de fréquentation des ces parcs est variable ; quatre d'entre eux arrivent très régulièrement à saturation.

Taux d'occupation annuel moyen en 2006 dans les parcs-relais à accès contrôlé (relevé le 1er mardi de chaque mois)



90% des usagers des P+R viennent seuls dans leur voiture.

1.6. Éléments de coûts et de rentabilité

Nos interlocuteurs n'étaient pas en mesure de nous indiquer les coûts liés à l'investissement et l'exploitation des parcs-relais.

En revanche, voici quelques indications de coûts engagés sur les parcs en enclos (parkings de centre-ville en plein air, à accès payant géré par barrière) : pour un parc en enclos d'une capacité inférieure à 200 places (1 entrée, 1 sortie) :

- Investissement ≈ 100 k€ : 30 k€ pour la caisse automatique, 65-70 k€ pour la borne et la barrière (cela comprenant le contrôle à distance, l'interphonie et la vidéosurveillance) ;
- Exploitation : $\approx 50-60$ k€/an comprenant le nettoyage, l'entretien des équipements, le contrat de maintenance (contrôle annuel des installations), les frais téléphoniques, l'électricité, la collecte des fonds (caisses automatiques), les coûts administratifs (ex : gestion des réclamations), l'information/la communication...

1.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre

Les projets ou réflexions en cours dans l'agglomération nantaise sur le thème des parcs-relais sont les suivantes :

- Développement de l'offre : schéma directeur des parcs-relais ;
- Développement de l'accès contrôlé automatiquement : en fonctionnant sur une plus grande plage horaire, le système rend un meilleur service à coût moindre ; en effet, la SEMITAN dispose d'un PC de sécurité centralisé, ce qui permet une mutualisation des moyens entre les différents parcs ;
- Développement des services : cela pourrait être envisagé mais rien n'est arrêté.

1.8. Sources

1.8.1. Contacts

Armel BELLANGER, Nantes Métropole, Service stationnement (2007)

02 40 99 48 15, armel.bellanger@nantesmetropole.fr

Jean-Luc JEGO, Nantes Métropole, Service stationnement (2007)

02 40 99 92 53, jean-luc.jego@nantesmetropole.fr

Nicolas ALBERT, Nantes Métropole (2009)

02 40 99 23 83

1.8.2. Sites internet

<http://www.nantesmetropole.fr/index.jsp>

<http://www.tan.fr/>

1.8.3. Etudes

Etude stratégique de stationnement dans le centre de l'agglomération nantaise – Diagnostic, SARECO pour Nantes Métropole, 2007

2. GRENOBLE

2.1. Contexte et présentation générale

La taille de Grenoble et de son agglomération est la suivante (INSEE 1999) :

- Commune : 156 600 hab / 1830 ha
- Intercommunalité : 389 600 hab
- Agglomération : 419 300 hab
- Aire urbaine : 514 500 hab

La desserte en transports en commun de l'agglomération se compose notamment :

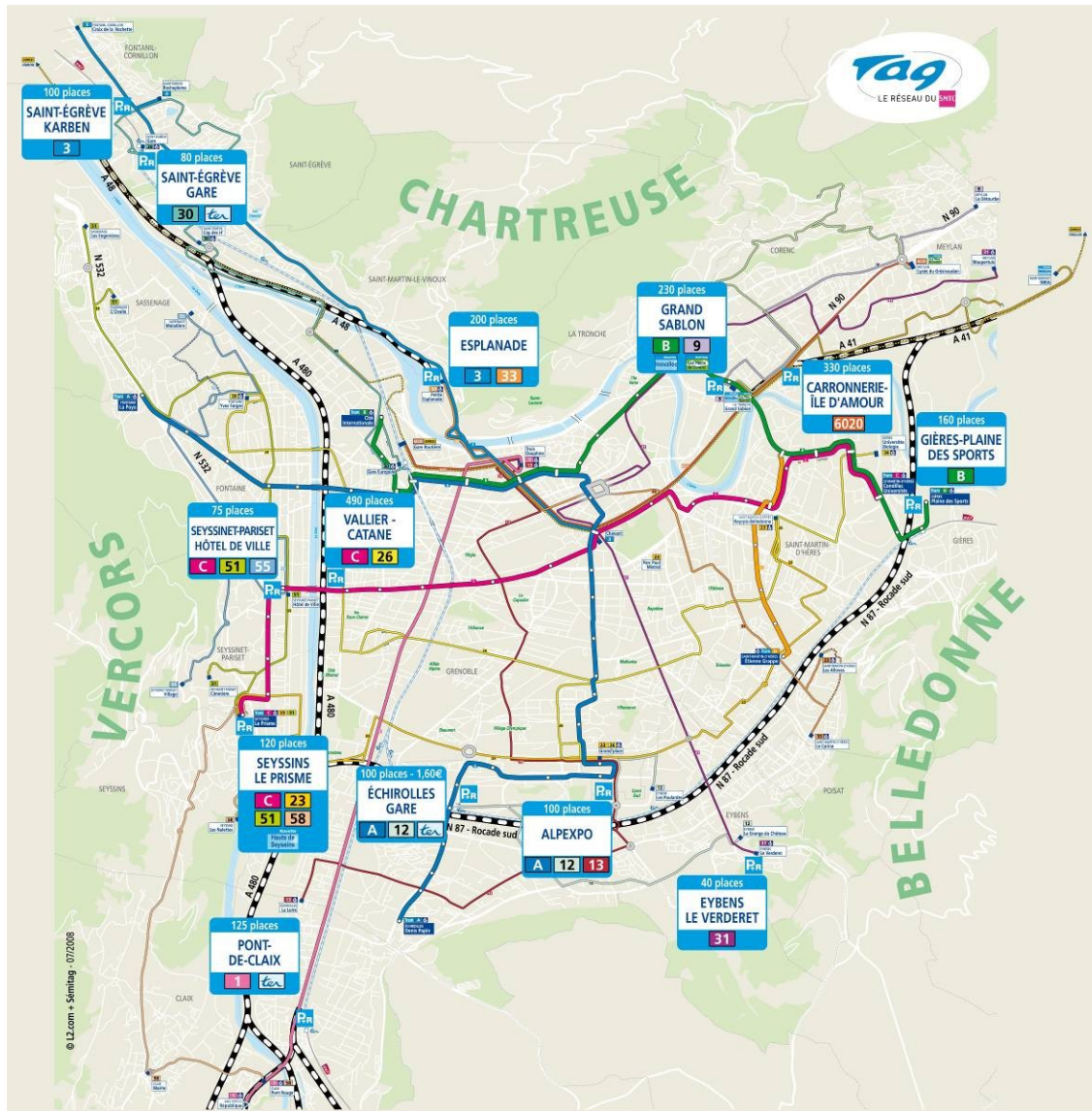
- D'un réseau de transports urbains : le réseau TAG (Transports de l'Agglomération Grenobloise) comporte 4 lignes de tramway (une cinquième ligne est en projet), 25 lignes de bus ;
- D'un réseau de transport ferroviaire : Grenoble compte une seule gare mais l'agglomération en comporte 6, et 2 gares supplémentaires devraient ouvrir à l'horizon 2012.

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) est l'autorité organisatrice des transports urbains sur les 26 communes de l'agglomération grenobloise. A ce titre, il finance, construit et organise ainsi le réseau de transports urbains sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. L'opérateur du réseau urbain est la SEMITAG (filiale du groupe Transdev).

Le dispositif de rabattement se compose de 13 parcs-relais, représentant une capacité totale de 2150 places de stationnement. Ces parcs-relais sont desservis par des lignes de tram ou de bus.

Remarque : il existe également un dispositif de rabattement sur les gares SNCF de la région. A notre connaissance, il s'agit de parkings à accès libre.

De même que pour le réseau de transports en commun, le maître d'ouvrage est le SMTC et l'opérateur la SEMITAG.



2.2. Tarification

La tarification de l'accès aux 10 P+R gardiennés est combinée à celle des transports en commun :

- Pour les visiteurs / usagers occasionnels du réseau de transports en commun : pour 2€00 (3€00 pour les P+R Seyssinet-Pariset, Vallier-Catane, Grand Sablon), les passagers du véhicule laissent leur voiture dans le parc-relais, et reçoivent des titres TC leur permettant un aller-retour gratuit sur le réseau TAG, valable dans la journée (dans la limite de 5 personnes par véhicule) ;
- Pour les abonnés TAG (mensuel ou annuel), le stationnement sur les parking-relais est gratuit.

La tarification engendre un effet pervers (quoique probablement marginal) : elle encourage certaines familles à prendre la voiture pour bénéficier du tarif très avantageux de 2,00€ pour tous les passagers, plutôt que de se rendre à pied à la station la plus proche du domicile.

Dans le P+R Vallier-Catane, il existe un abonnement 24h/24 : les détenteurs d'un abonnement annuel TAG peuvent souscrire un abonnement leur permettant de stationner leur véhicule 24h/24, y compris en dehors des heures d'ouverture régulières du P+R. Il a été mis en place en raison de la demande en stationnement des résidents du quartier et de l'existence de réserves de capacité dans le parking. Le fait qu'il soit lié à un abonnement aux transports en commun participe d'une forme de promotion des transports en commun (il est en effet financé par l'autorité organisatrice du réseau TAG).

Dans les 3 P+R non gardiennés, le tarif P+R n'est pas proposé : le stationnement est gratuit et le titre de transports en commun doit être acheté auprès des conducteurs de bus.

2.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R

2.3.1. Cas général des parkings-relais à accès géré

Les P+R de l'agglomération grenobloise sont ouverts de 7h à 20h (horaires légèrement variables d'un parc-relais à l'autre) du lundi au samedi, hors jours fériés. Hormis le P+R Vallier-Catane, les P+R sont fermés la nuit et il n'est pas possible d'y laisser sa voiture.

Tous les P+R sont surveillés pendant leurs heures d'ouverture par un agent d'accueil qui joue également un rôle de contrôle :

- Pour les visiteurs occasionnels : il encaisse le tarif P+R et distribue un titre de transport aller-retour à chaque occupant de la voiture, aller déjà validé, retour à valider par les usagers ;
- Pour les usagers abonnés au réseau TAG : il vérifie à l'aide d'un valideur que l'utilisateur dispose d'un titre valide (accès gratuit au P+R, pas de titre transport distribué aux autres occupants du véhicules).

La sortie du parking-relais se fait librement.

Il n'a pas été constaté de dysfonctionnement particulier. En particulier, le stationnement de voitures n'appartenant pas à des usagers du réseau de transports en commun semble marginal. En effet, les P+R ne sont pas situés à proximité de pôles fortement générateurs de stationnement et pour certains d'entre eux, il existe des possibilités alternatives de stationnement gratuit à proximité.

2.3.2. Zoom sur le P+R Vallier Catane.

Le P+R Vallier-Catane est le parc-relais le plus important de l'agglomération (490 places + 10 places vélos) et propose la gamme tarifaire la plus variée, avec l'abonnement 24h/24.

Le P+R est ouvert et surveillé du lundi au samedi de 7h à 20h, sauf jours fériés. En dehors de ces horaires, il reste accessible aux piétons et aux abonnés 24h/24.

Les accès sont gérés de la façon suivante :

- Descriptif du mode d'accès au P+R pour le **visiteur** occasionnel :

* Entrer dans le P+R (entre 7h et 20h uniquement) :

- Récupérer le ticket d'accès parking à la borne d'entrée, à conserver pour la sortie du véhicule ;

Remarque : le portail d'entrée est muni d'une double boucle de détection. Si la voiture ressort en marche arrière sans s'être avancée jusque sous la barrière, le ticket est invalidé (il est refusé et conservé par la caisse principale ou les bornes de sortie).

- Stationner le véhicule ;

– Se présenter au guichet du parking, sortie piétons : un titre P+R est remis moyennant un paiement de 2,50€. L’aller-retour est valable dans la journée sur le réseau TAG pour chacun des occupants du véhicule jusqu’à 5 personnes maximum ;

* Sortir du P+R :

– Accès au parking par l’entrée piétonne (jour et nuit). Après 20 heures, insérer le ticket d’accès parking dans le lecteur situé à proximité de l’entrée piétons ;

– Insérer le ticket d’accès parking dans la caisse automatique (paiement possible par pièces, billets et carte bancaire) ;

– Présenter ensuite le titre de transport (ticket P+R ou carte à puce TAG) au valideur TAG situé à côté de la caisse automatique ;

– Récupérer alors le ticket d’accès parking et l’insérer dans la borne pour ouvrir la barrière à la sortie (le temps imparti est de 10 minutes).

Remarque : le dispositif permet un contrôle mais s’avère peu ergonomique pour l’usager qui dispose de deux supports (stationnement / transport en commun) à présenter à deux machines différentes (caisse automatique / valideur) installées côte à côte.

Dépassement horaire : au-delà de 2 heures du matin et pour toute journée supplémentaire, il est réclamé le paiement de 12€. Le ticket d’accès permettant de sortir n’est restitué par la caisse automatique que contre ce paiement.

Remarque : on peut envisager plusieurs possibilités de contournement du système³. Par exemple :

- *peut-on valider le ticket de retour à la station de métro voisine ?*

- *un passager peut-il donner son ticket TAG validé à un conducteur sans ticket TAG valide ?...*

• Descriptif du mode d’accès au P+R pour l’**abonné TAG** : le mode d’emploi est le même avec la possibilité de stationner son véhicule sans se présenter au guichet.

Remarque : en pratique, cela signifie que l’abonné aux transports en commun doit se présenter tous les jours à la caisse automatique + valideur pour obtenir son ticket de sortie du parking, ce qui est assez peu ergonomique.

• Descriptif du mode d’accès au P+R pour l’**abonné 24h/24** :

* L’abonnement 24h/24 :

³ Non évoqué par les interlocuteurs (cf. §1.6.1).

- Les détenteurs de certains abonnements annuels⁴ en cours de validité peuvent souscrire un abonnement (28€/mois) leur permettant de stationner leur véhicule 24h/24, y compris en dehors des heures d'ouverture régulières du P+R ;
- L'accès au parking ne peut excéder la date limite de validité de l'abonnement annuel ;
- * Souscrire l'abonnement 24h/24 :
 - Au guichet du parking, présenter sa carte à puce, ainsi qu'un justificatif de l'abonnement (info carte datant du mois en cours). Il est alors délivré une carte d'abonné 24h/24 nominative ;
 - L'abonnement est payable chaque mois auprès du gardien du P+R ou pour une année, par prélèvement mensuel automatique ;
 - En cas de résiliation de l'abonnement annuel TAG, la carte abonné 24h/24 est bloquée et les prélèvements stoppés.
- * Entrer et sortir du P+R :
 - Présenter la carte d'abonné 24h/24 à la borne d'entrée ou de sortie pour ouvrir la barrière ;
 - La nuit, lorsque le portail est fermé, présenter sa carte d'abonné 24h/24 au lecteur situé à l'extérieur du bâtiment.

Le ticket d'accès parking ou la carte abonné 24h/24 ne permettent pas de voyager sur le réseau TAG. Il n'y a donc pas de support commun. Les titres de transport (parking / TAG) sont présentés à des équipements différents (caisse automatique / valideur) entre lesquels a lieu un échange d'information.

2.4. Services proposés

Pas de service connu en dehors du gardiennage.

⁴ Liberté12 (abonnement annuel classique à 413€/an), FAC12 (abonnement annuel réservé aux étudiants), Annuel Entreprises.

2.5. Fréquentation

A titre indicatif, plus de 270 000 personnes et 168 000 voitures ont utilisé les 13 P+R en 2006.

Les P+R présentent des résultats de fréquentation très contrastés, avec des taux d'occupation⁵ en 2007 qui variaient de 3% à 125%.

En particulier, on constate de faibles taux de remplissage sur les P+R non desservis par une ligne ferrée. Cela a probablement pesé dans la décision de laisser certains P+R non gardiennés – initialement, les 13 P+R l'étaient.

2.6. Eléments de coûts et de rentabilité

En termes d'investissement, voici quelques ratios calculés à partir des exemples ci-après :

- Parc au sol Carronerie (336 places créées sur un terrain de 9985m² pour un coût d'investissement de 1 M€) : 30m² et 3000€ par place ;
- Parc en ouvrage Vallier-Catane (492 places créées pour un coût d'investissement de 5,38 M€) : 11 k€ par place.

Par ailleurs, les devis établis par des équipementiers pour le P+R Vallier-Catane donnent les coûts unitaires suivants :

⁵ Nombre de voitures par place.

COMPARATIF FINANCIER		Prestataire 1		Prestataire 2	
DESCRIPTION	QTE	P.U. € HT	Total € HT	P.U. € HT	Total € HT
Chenaux d'entrée	2	7 500	15 000	11 470	22 940
Chenaux de sortie	2	5 700	11 400	10 430	20 860
Caisse de validation	2	11 000	22 000	16 190	32 380
Caisse automatique complète	1	22 500	22 500	34 435	34 435
Centrale de gestion	1	16 600	16 600	25 230	25 230
Interphonie	1	4 600	4 600	4 000	4 000
Boîtier mural externe piéton	1	1 160	1 160	6 080	6 080
Câblage d'ensemble	1	9 000	9 000	31 505	31 505
Lot de pièces de rechange	1	5 500	5 500	11 600	11 600
Lot de 1000 cartes	1	1 000	1 000	950	950
Lot de 2000 tickets	10	26	260	30	300
Formation et paramétrage	1	1 000	1 000	12 500	12 500
TOTAL			110 020		202 780

Le ratio R/D (Recettes sur Dépenses), appelé taux de couverture, est communément utilisé dans le monde du transport public pour évaluer la part des dépenses de fonctionnement financée par les usagers (les abonnés ne sont pas pris en compte dans les recettes).

Sur la base de cet indicateur, on constate que tous les parcs-relais, à l'exception du P+R Grand Sablon (très attractif en raison de sa localisation), sont très déficitaires : le rapport R/D varie entre 4% et 36% selon les parcs. Cela est dû aux recettes très faibles (forte proportion d'abonnés, tarifs très bas...).

En réalité, le bilan économique du système est encore plus déséquilibré car le ratio ne prend pas en compte les coûts d'amortissement ni les frais liés au transport des passagers sur le réseau de transports en commun.

Les coûts de fonctionnement résident principalement dans les charges fixes de personnel (gardiennage des parkings en particulier).

2.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre

- Création de parcs-relais à l'échelle du département, à proximité des lignes TER et des lignes de car express ;
- Réflexion sur l'offre : ne devrait-on pas envisager la création de grands parcs-relais plus éloignés du centre-ville ?
- Réflexion sur le service proposé dans certains parcs-relais : doit-on conserver un service de gardiennage (très coûteux) dans les P+R accueillant seulement 20 voitures en moyenne par jour ouvré ? Un accès libre ou une gestion automatique des accès ne serait-elle pas plus appropriée ? La mise en place d'un système de vidéosurveillance ne serait-il pas plus adéquat ?
- Réflexion sur un enrichissement de l'offre de services (station de lavage...).

Remarque : en termes de services, certains P+R proposent/vont proposer des garages à vélos (gratuits) pour les cyclistes, un service de prêt de parapluie et un service de lavage auto.

2.8. Sources

2.8.1. Contacts

Pierre LANIER, SMTc, DSP Exploitation des transports (2007)

04 76 59 40 13, pierre.lanier@la-metro.org

2.8.2. Sites internet

<http://www.semitag.com/>

<http://www.smtc-grenoble.org/>

2.8.3. Etudes

Mission d'assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour les équipements d'exploitation du parking Catane à Grenoble, SARECO pour le Syndicat Mixte des Transports en Commun, 2006

3. STRASBOURG

3.1. Contexte et présentation générale

La taille de Strasbourg et de son agglomération est la suivante (INSEE) :

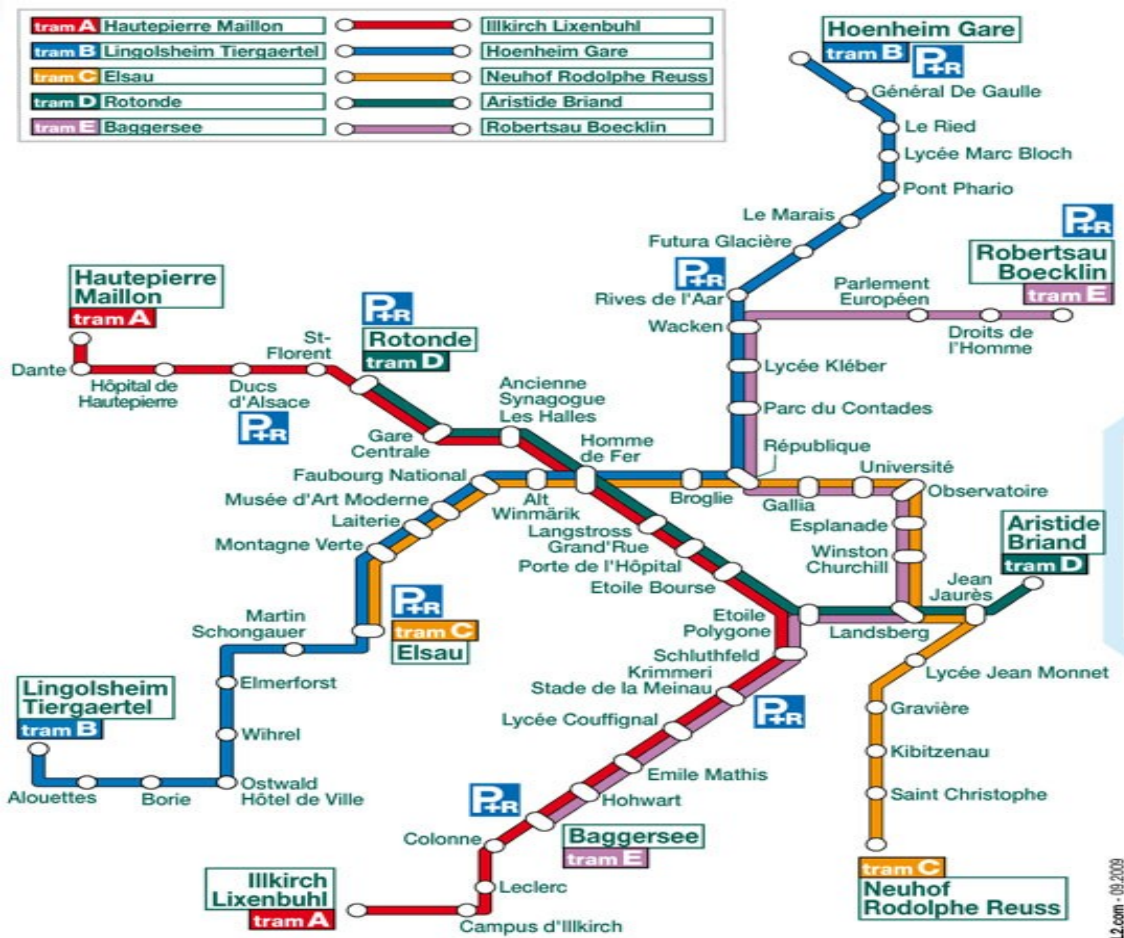
- Commune : 272 700 hab / 7826 ha
- Intercommunalité : 452 600 hab
- Agglomération : 427 000 hab
- Aire urbaine : 702 400 hab

La desserte en transports en commun de l'agglomération se compose de 5 lignes de tramway et d'une quarantaine de lignes de bus.

La Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) est l'autorité organisatrice des transports urbains sur les 28 communes de l'agglomération strasbourgeoise. L'opérateur du réseau urbain est la Compagnie des transports Strasbourgeois (société anonyme d'économie mixte, filiale du groupe Transdev).

Le dispositif de rabattement se compose de 8 parcs-relais représentant une capacité totale environ 4100 places. Ces parcs-relais sont tous desservis par une ou deux lignes de tramway.

Nom du parc-relais	Ligne de tram	Capacité
Ducs d'Alsace	A	600
Rotonde	A	430
Krimmeri	A	250
Baggersee	A	600
Elsau	B	800
Rives de l'Aar	B	570
Hoenheim Gare	B	680
Robertsau Boecklin	E	150
TOTAL		4080



L2.com - 03/2009

3.2. Tarification

La tarification de l'accès aux P+R est combinée à celles des transports en commun :

- Pour les visiteurs / usagers occasionnels du réseau de transports en commun : pour 2€80 (3€10 pour le P+R Rotonde), le conducteur et ses passagers laissent leur voiture dans le parc-relais, et reçoivent des titres TC leur permettant un aller-retour gratuit sur le réseau urbain (7 personnes maximum par véhicule) ;
- Pour la plupart des abonnés CTS⁶ : le stationnement est gratuit sur tous les parcs-relais (sauf Rotonde). Le conducteur abonné accompagné de passagers ne l'étant pas doit acquitter le prix d'entrée à la journée du P+R ;
- Abonnement P+R Rotonde : pour 51,00 € par mois ou 510 € à l'année, le titulaire peut accéder à tous les parcs-relais et tous les passagers du véhicule bénéficient d'un ticket de tramway aller-retour.

Remarque : le parking Rotonde fait l'objet d'une tarification particulière du fait de sa localisation à proximité du centre-ville et en raison de sa fréquentation importante.

3.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R

Les P+R strasbourgeois sont ouverts du lundi au samedi de 7h à 20h. Pendant ces horaires, un « gardien » (rôle d'accueil-vente davantage que de surveillance des véhicules) est présent pour délivrer les titres de transport sur le réseau urbain. Les P+R ne sont pas tous équipés de barrières.

En dehors de ces heures d'ouverture, ainsi que les dimanches et jours fériés :

- Il est possible de récupérer les véhicules stationnés après 20h ;
- Pour les parcs au sol : l'accès au parking est libre, et le tram est payant au tarif habituel (tickets achetés au niveau des distributeurs automatiques en station) ;

⁶ Sauf scolaires, Emeraude (abonnement non trouvé) et Saphir (abonnement à destination des personnes âgées).

- Pour les parcs en ouvrage : le gardien présent à l'entrée est chargé de l'ouverture et de la fermeture des barrières. L'accès aux P+R Rotonde, Ducs d'Alsace et Rives de l'Aar est réservé aux seuls abonnés.

Les **abonnés aux transports en commun** sont tous détenteurs d'une carte à puce Badgeo (voir §1.5) qu'ils présentent au gardien pour bénéficier du stationnement gratuit. Les parkings Rotonde et Ducs d'Alsace ont été équipés d'une file d'accès spécifique/prioritaire pour les abonnés porteurs de Badgeo. La barrière d'entrée est équipée d'un valideur tram/bus qui permet de contrôler que le conducteur dispose d'un abonnement CTS en cours de validité (lecture de la carte et du contrat).

Les **utilisateurs occasionnels** se présentent au gardien et règlent leur stationnement. Le gardien leur remet des titres de transport aller-retour (non compostés).

Remarque : la carte Badgeo peut être utilisée pour charger des titres de transport à l'unité ; cependant, il n'est pas possible d'emprunter la file prioritaire sans abonnement aux transports en commun en cours de validité.

Pour les usagers réguliers comme occasionnels, il n'y a pas de contrôle en sortie que le conducteur a effectivement utilisé le réseau de transport urbain dans la journée. Il n'a cependant pas été constaté de dysfonctionnement particulier. En particulier, le stationnement de voitures n'appartenant pas à des usagers du réseau de transports en commun semble marginal. En effet, les P+R ne sont pas situés près de pôles fortement générateurs en stationnement, à l'exception du P+R Rives de l'Aar, situé à proximité de banques.

3.4. Services proposés

En matière de billettique :

La carte à puce Badgeo (technologie Maillefer) est un support sur lequel il est possible de charger différents titres de transport (abonnements ou tickets). Les abonnements aux transports en commun annuels et mensuels peuvent être chargés par le porteur aux distributeurs des stations de tramway. Elle porte des informations personnelles qui déterminent un « profil » (étudiant, sénior, scolaire...). Lors d'un achat au distributeur, seuls sont proposés les titres de transport (abonnement ou tickets) correspondant au profil indiqué sur la carte.

Elle peut être utilisée pour se déplacer en transports en commun, pour accéder aux parcs-relais (abonnements en cours de validité uniquement), pour accéder aux 13 parcs à vélos de Strasbourg.

A destination des campings cars et cars de tourisme :

Un dispositif spécial est mis en place au P+R Elsau (uniquement) pour les campings cars et les cars de tourisme :

- Les campings cars peuvent accéder au P+R Elsau 7 jours/7 de 7h00 à 20h00 (le stationnement de nuit étant interdit), pour un tarif de 5,10 €. Tous les occupants du camping car bénéficient de contremarques pour se déplacer (dans la limite de 7 personnes) ;
- Les cars peuvent accéder au P+R Elsau 7 jours/7 24h/24 (y compris les jours fériés). La sortie est possible à tout moment (sortie à effectuer avant 9h00 le lendemain matin au plus tard).

2 tarifs sont possibles en fonction de l'occupation du car :

- 15,50 € pour les cars se présentant vides, avec 1 ticket aller-retour pour chaque conducteur (2 maxi) ;
- 24 € pour les cars comportant des passagers, avec 1 ticket aller-retour tram pour tous les passagers du car.

Un agent de sécurité est présent 24h/24 sur le site mais le stationnement reste sous la responsabilité des usagers.

3.5. Fréquentation

En 2004, le taux moyen annuel d'occupation des parcs-relais était de 40%. D'un parc à l'autre, les taux d'occupation étaient très variables, avec seulement 10% à Elsau et 117% pour le P+R Rotonde.

Certains P+R présentent de faibles taux de remplissage, que l'exploitant s'explique par :

- L'absence de sortie d'autoroute à proximité (ex : parc Rives de l'Aar) ;
- L'existence de Parcs Relais en aval de la ligne de tramway, plus proche du centre-ville.

3.6. Éléments de coût

Pas d'information.

3.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre

Il est prévu un déploiement du barriérage et d'une gestion des accès par Badgeo aux P+R aujourd'hui non équipés.

Cependant, la présence des gardiens à l'entrée des parkings n'est pas remise en cause. Ils jouent un rôle important dans l'accueil des visiteurs occasionnels.

3.8. Sources

3.8.1. Contacts

M. MATÉ, Communauté Urbaine de Strasbourg, Service transport (2007)

03 88 43 66 87

Mme JEANTON, Compagnie des Transports Strasbourgeois, Action commerciale (200)

03 88 77 70 24

M. Daniel PETIT, Compagnie des Transports Strasbourgeois, Billettique (2007)

03 88 77 70 11, dpetit@cts-strasbourg.fr

3.8.2. Sites internet

<http://www.cts-strasbourg.fr/>

<http://www.strasbourg.fr/accueil>

4. LYON

4.1. Contexte et présentation générale

La taille de Lyon et de son agglomération est la suivante (INSEE) :

- Commune : 466 400 hab / 4787 ha
- Intercommunalité : 1 267 000 hab
- Agglomération : 1 349 000 hab
- Aire urbaine : 1 783 400 hab

La desserte en transports en commun de l'agglomération se compose notamment :

- D'un réseau de transports urbains : le réseau TCL (Transports en Commun Lyonnais) comporte 4 lignes de métro, 2 funiculaires, 4 lignes de tramway, plus de 120 lignes de bus urbaines, plus de 100 lignes de bus scolaires. L'autorité organisatrice est le SYTRAL (Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise) et l'opérateur Keolis (filiale SNCF) ;
- D'un réseau de transport ferroviaire : Lyon intra-muros compte cinq gares.

Le dispositif de rabattement se compose :

- De 18 parcs-relais sur le réseau urbain, représentant une capacité totale un peu plus de 5900 places de stationnement. Ces parcs-relais sont localisés au niveau de stations de métro ou de tramway. De même que pour le réseau de transports en commun, le maître d'ouvrage est le SYTRAL et l'opérateur Keolis Lyon ;
- De nombreux parkings de gare situés le long du réseau de train régional (TER), presque tous à accès gratuit et non géré. Ces parkings appartiennent généralement à la Ville dans laquelle ils sont situés.

Pour la suite, nous nous intéresserons principalement à la gestion des accès des parcs-relais urbains.

La distance séparant le P+R et la station de transports en commun n'excède jamais les 200 mètres.

4.2. Tarification

La tarification de l'accès aux P+R est combinée à celles des transports en commun ; les parcs-relais sont réservés aux usagers du réseau TCL et gratuits. Ils sont destinés aux visiteurs occasionnels et aux abonnés, sauf le parking Cuire, réservé aux seuls abonnés.

A titre d'information, le coût d'un ticket unitaire est de 1€60 (13€70 le carnet de 10).

4.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R

La plupart des parcs-relais sont barriérés et équipés d'un système de vidéosurveillance (parcs au sol) ou surveillés par un agent TCL (parcs en ouvrage).

Tous les parcs-relais sauf Parilly sont fermés la nuit, il est interdit d'y laisser sa voiture (si le cas se présente, le véhicule est envoyé à la fourrière).

La liste des P+R existants est présentée dans le tableau ci-après :

Nom	Capacité	Desserte	Type de surveillance	Horaires d'ouverture
Laurent Bonnevey	680	Métro A	Surveillé	Lun-sam 4h30-0h45
Cuire	80	Métro C	Non surveillé	Lun-dim 4h30-1h00
Gare de Vaise 1	500	Métro D	Surveillé	Lun-dim 4h30-1h00
Gare de Vaise 2	730	Métro D	Surveillé	Lun-sam 5h00-1h00
Gare de Vénissieux	750	Métro D	Surveillé	Lun-sam 5h00-1h00
Stade de Gerland	400	Métro B	Surveillé	Lun-dim 5h30-1h30
Gorge de Loup	680	Métro D	Surveillé	Lun-sam 5h00-1h00
Parilly	310	Métro D	Surveillé	Ouvert 24h/24
Porte des Alpes	400	Tramway T2	Surveillé	Lun-dim 5h00-1h00

Saint Priest / Bel Air	120	Tramway T2	Surveillé	Lun-ven 5h00-17h30
Meysieu ZI	450	Tramway T3	Surveillé	Lun-dim 4h45-1h00
Meysieu Gare	110	Tramway T3	Non surveillé	Lun-dim 4h45-1h00
Décines centre	108	Tramway T3	Non surveillé	Lun-dim 4h45-1h00
Décines Grand Large	70	Tramway T3	Non surveillé	Lun-dim 4h45-1h00
Gare de Villeurbanne	79	Tramway T3	Non surveillé	Lun-dim 4h45-1h00
Vaulx-en-Velin	349	Tramway T3	Non surveillé	Lun-dim 4h45-1h00
Mermoz Pinel	140	Métro D	Non surveillé	
IUT Feysine	80	Tramway T1	Non surveillé	

Les parcs-relais sont équipés de distributeurs permettant d'acheter des titres de transport et de recharger les abonnements. La gestion des accès se fait comme suit :

- On accède au parc-relais comme dans un parking payant (gestion par barrière sans filtre particulier) ;
- Les non abonnés TCL achètent un titre de transport sur place (à conserver pour le retour) et peuvent emprunter le réseau TCL ;
- Au retour, il faut présenter le titre de transport TCL à la barrière de sortie pour quitter le parc-relais :
 - * Pour les visiteurs occasionnels, la borne vérifie que le titre de transport (magnétique) est validé ;
 - * Pour les abonnés TCL, la borne vérifie que le titre de transport est porteur d'un abonnement TCL en cours de validité. Les différents supports reconnus sont :
 - La carte Técély (carte sans contact du réseau TCL),
 - La carte OÙRA! (carte sans contact multimodale de la région Rhône-Alpes),
 - Les abonnements sur support magnétique « traditionnel ».

Remarque : on ne vérifie pas que l'abonnement a été utilisé sur le réseau TCL dans la journée.

Il s'agit donc d'un contrôle en sortie. Les personnes garées dans le parking et qui ne sont pas en mesure de présenter un titre de transport valide doivent appeler le gardien par interphone (il n'est pas prévu de sanction particulière).

Ce dispositif implique certains dysfonctionnements, notamment du stationnement « parasite » par des usagers n'empruntant pas les transports en commun. Par exemple : sur le parking Gorge de Loup, les salariés des entreprises à proximité se garent pour le coût d'un ticket de métro ;

cela représente un budget stationnement de 25€/mois environ (2 carnets de 10 tickets). Par ailleurs, il existe des tricheries (« petit train ») liées à l'absence de sas.

On ne sait pas bien estimer l'importance de ces phénomènes. Cela peut poser problème dans le cas où les parcs sont saturés. Toutefois, la lutte contre la fraude n'est pas l'un des axes prioritaires de la politique de transports lyonnaise.

4.4. Services proposés

Les parcs relais offrent des niveaux de service inégaux. Ceux localisés au sein d'un pôle d'échanges offrent un accès à certains services : agence commerciale (renseignements + rechargement du titre de transports collectifs) et commerces (boulangerie, presse, etc.) établis au sein du pôle d'échanges.

4.5. Fréquentation

Selon les données issues du matériel péager des parcs-relais à accès géré et de comptages complémentaires dans les parcs-relais gratuits, on constate que :

- Les parcs sont principalement utilisés pendant les jours de semaine, moins le samedi et peu le dimanche ;
- Leur fréquentation est très faible pendant les mois d'été.

Le tableau ci-après détaille les résultats des comptages réalisés en mai 2006 par Keolis :

Parcs Relais	Taux de remplissage moyen (%) du lundi au vendredi <i>mai 2006</i>	Taux de remplissage moyen (%) du lundi au dimanche <i>mai 2006</i>	Taux de remplissage moyen (%) les samedis <i>sept 2005 à juin 2006</i>
IUT Feysine	3%	3%	nc
Saint-Priest	8%	9%	0%
Porte des Alpes	10%	9%	0%
Gerland	58%	45%	11%
Vaise 2	61%	44%	3%
Cuire	84%	68%	68%
Bonnevay	92%	70%	47%
Gorge de Loup	97%	78%	73%
Vaise 1	98%	74%	68%
Vénissieux	99%	74%	nc
Mermoz	100%	84%	55%
Parilly	116%	86%	20%

Des enquêtes complémentaires (mardis et jeudis de mai 2006) montrent que :

- 66% sont des femmes⁷ ;
- 76% ont moins de 49 ans – la tranche 35-49 ans est la plus représentée (35%) ;
- 74% sont des actifs ;
- 66% des usagers stationnent plus de 7h, 20% entre 3h et 7h ;
- Le taux d'occupation des voitures est de 1,1 ;
- 71% viennent stationner au moins 3 fois par semaine ;
- Les principales raisons évoquées pour expliquer l'utilisation des parcs-relais sont : les problèmes de circulation en centre-ville, la facilité d'accès au centre-ville grâce aux transports en commun, le coût du stationnement en centre-ville, la facilité pour trouver une place ;
- 64% effectuent un trajet direct en transports en commun, 32% ont une seule correspondance, 4% deux ou plus ;

⁷ Cette dissymétrie hommes/femmes se retrouvent sur presque tous les P+R français, dans des proportions plus ou moins importantes. A Lyon, les femmes sont en proportion plus nombreuses que les hommes à utiliser les transports en commun.

- Moins de 50% sont abonnés aux transports en commun.

4.6. Éléments de coûts

Pas d'information.

4.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre

4.7.1. Développement de l'offre

Le SYTRAL envisage la création de nouveaux parcs-relais au fur et à mesure des créations ou extensions des lignes de transports en commun urbaines. Le principe de la gratuité des parcs-relais pour les usagers du réseau TCL devrait être maintenu.

Parcs de gare : dans le cadre de la connexion réseau SNCF - réseau TCL, des places de stationnement doivent être aménagées dans les gares de la "deuxième couronne", avec des objectifs identiques à ceux des parcs-relais : offrir un service pratique et attractif aux voyageurs et diminuer l'effet "pendulaire".

4.7.2. Dans les parcs de gare de la région Rhône-Alpes

Aujourd'hui et comme cela l'a été dit plus haut, les parcs de gare situés le long du réseau TER sont tous à accès gratuit et non géré⁸. Il existe cependant des projets de mise en place d'une gestion des accès (payante ou non) autour des gares les mieux desservies et dont les parkings sont utilisés par une proportion importante d'usagers n'utilisant pas le réseau de train régional.

⁸ Sauf le P+R de Saint Etienne Châteaureux : 15€ /mois pour les abonnés TER.

A Vienne, un parking situé en milieu urbanisé et géré par Effia connaît des problèmes de fréquentation. La Région réfléchit donc à la mise en place d'une gestion des accès basée sur :

- Un système qui permette d'écrire sur la carte OÙRA! qu'il existe un abonnement au parking en cours de validité ;
- Un équipement du parking avec des lecteurs en mesure d'identifier que la carte OÙRA! est porteuse d'un abonnement TER et d'un abonnement au parking en cours de validité ;
- Un tarif préférentiel pour les usagers du train : abonnement de stationnement préférentiel pour les usagers du train (par exemple 15€/mois au lieu de 30€/mois sur présentation d'un abonnement TER mensuel).

Remarque : selon Mme Goudard, la mise en place de tels dispositifs s'avère très complexe, notamment parce que :

- *les gestionnaires de parking ne trouvent aujourd'hui sur le marché que des systèmes de technologie plus « légère » ;*
- *outre les aspects techniques, la mise en place du partenariat sur le plan technique⁹ et contractuel peut être lourde.*

4.7.3. Déploiement de la carte OÙRA!

L'objectif est d'étendre la carte OÙRA! à l'ensemble des réseaux de transport de la région ainsi que différents services : Vélo'v (système de vélos en libre service de Lyon), services de consignes de vélo dans la région grenobloise...

4.8. Sources

4.8.1. Contacts

Fabienne GOUDARD, Région Rhône-Alpes (2007)

04 72 59 49 28, fgoudard@rhone-alpes.fr

Sylvain BARCAT, SYTRAL Direction du Patrimoine (2007)

⁹ Pour la carte OÙRA!, la Région dispose d'une salle d'essai pour tester que l'utilisation de la carte sur de nouveaux réseaux ne pose pas de problème.

04 72 84 58 49

4.8.2. Sites internet

<http://www.tcl.fr/>

<http://www.grandlyon.com/>

<http://www.sytral.fr/>

4.8.3. Etudes

L'offre Parc Relais de l'agglomération lyonnaise : bilan et perspectives, Mathilde André, Mémoire de Master 2 Transports Urbains et Régionaux de Personnes – Université Lumière Lyon 2 / ENTPE

5. SYNTHÈSE

En matière de rabattement, les villes de province présentent des schémas assez comparables :

- Sur les réseaux de transports urbains, une offre P+R développée et en cours de développement, relativement proche du centre-ville, globalement homogène en matière de service et de signalisation, gérée par l'opérateur des transports en commun ;
- Sur le réseau ferré régional, une offre de rabattement mal identifiée, essentiellement gratuite et sans cohérence d'ensemble.

En général, les réseaux de P+R urbains bien fréquentés partagent les mêmes atouts :

- Une tarification très préférentielle (stationnement gratuit voire trajet P+R moins coûteux que la simple utilisation des transports en commun) associée à une politique de stationnement en centre-ville contraignante (hausse des tarifs et réduction du nombre de places sur voirie) ;
- Une homogénéité relative du service, de la tarification, de la signalisation ;
- Une signalisation importante et rapidement identifiée ;
- Un lien bien identifié avec les transports en commun.

Il s'agit de conditions nécessaires mais non suffisantes – d'autres facteurs locaux entrent en ligne de compte, en matière de localisation notamment : performance de la liaison en transports en commun vers le centre-ville, position par rapport aux axes routiers, position relative par rapport aux autres P+R...

Les services proposés en P+R apparaissent comme peu développés. Les principaux sont le gardiennage des véhicules, la vidéosurveillance, la présence d'automates pour acheter des titres de transports en commun. Les petits commerces (de type presse, vente de boissons ou petite restauration) sont plutôt localisés au niveau des gares / stations de transports collectifs. Les services existants recensés sont : une (télé)billettique intégrée, l'accueil de vélos, l'accueil de covoitureurs dans des conditions préférentielles (places réservées), l'accueil de camping-cars / cars de tourisme.

Il existe une volonté de développer les services, mais les expérimentations sont souvent peu probantes.

Le gardiennage systématique des P+R a tendance à être remis en cause, pour des raisons de coût d'exploitation principalement. Ainsi, le gardiennage a été supprimé dans certains parcs sous-utilisés et certaines collectivités locales privilégient une gestion automatique des accès sur les nouveaux P+R aménagés.

Bien que la politique P+R de certaines villes s'adresse en principe autant aux pendulaires qu'aux visiteurs, la clientèle, majoritairement féminine, se compose principalement d'usagers réguliers. Cela peut en partie s'expliquer par le fait que les politiques de stationnement en centre-ville ont été plus contraignantes vis-à-vis des actifs que des visiteurs. On constate ainsi que les P+R sont moins utilisés le samedi, très peu le dimanche – il est du reste plutôt rare que les parcs soient gardiennés le dimanche.

On identifie assez peu de phénomènes de mutualisation organisés, en dehors d'événements exceptionnels (grands concerts ou manifestations sportives). La mutualisation constitue plus un problème, lorsque le stationnement lié à des activités situées à proximité vient cannibaliser la fonction parcs-relais.

Combinée à la volonté de favoriser les usagers des transports en commun sur les autres usagers, la coexistence de stationnement de rabattement et de stationnement pour autres motifs peut impliquer une certaine complexité dans la grille tarifaire et le contrôle d'accès, comme le montre le fonctionnement du P+R Vallier-Catane à Grenoble.

Aujourd'hui, la préoccupation grandissante des autorités organisatrices de transports en commun consiste à repousser le rabattement davantage en amont du réseau de transports (ex : organisation du rabattement au niveau régional), et ce pour les raisons suivantes :

- Diminution de la congestion routière en péricentre ;
- Les P+R proches du centre-ville constituent une immobilisation de foncier (« P+R rattrapés par l'urbanisation ») ;
- Des P+R situés « en amont » présentent un bilan environnemental plus efficace : plus le trajet réalisé en voiture est court, moins le volume d'émissions est important.

On note par ailleurs que certaines collectivités ont introduit une tarification différenciée, avec des tarifs plus élevés pour les P+R les plus proches du centre-ville.

En matière de gestion, le modèle général consiste à ce que l'opérateur de transports collectifs urbains assure également la gestion des parcs-relais. Cela participe probablement à la qualité du lien entre le parc-relais et les transports en commun et à l'homogénéité de service entre les

P+R. Cela implique aussi que le coût du P+R est souvent mal connu car « noyé » dans l'ensemble des coûts d'exploitation du réseau de transports. Le modèle n'est pas forcément idéal : le stationnement ne fait pas forcément partie du métier des opérateurs de transport et, si cela ne concerne pas les exemples présentés précédemment, il arrive que la qualité de service en P+R soit médiocre.

Afin de professionnaliser le service, plusieurs collectivités se sont posé la question de mettre en place un marché ou une délégation de service publique dans laquelle la gestion des P+R serait confiée à un exploitant de parking, mais aucune ville n'a pour le moment sauté le pas. Le très faible niveau de recettes contribue probablement à expliquer cela.

CHAPITRE II

BENCHMARKING ÉTRANGER

1. LAUSANNE

1.1. Contexte et présentation générale

Lausanne compte 118 000 habitants et l'agglomération lausannoise environ 316 000 (122 communes).

Le réseau de transports se compose actuellement de 8 lignes de train, 2 lignes de métro dont une automatique (m2), 32 lignes de bus urbaines, partiellement exploitées par des trolleybus, 29 lignes d'autobus régionales. Les différents opérateurs de transport (tl, LEB, Chemins de Fer Fédéraux, MBC, CarPostal) ont créé une communauté tarifaire nommée Mobilis.

Les sept parcs-relais lausannois offrent une capacité totale d'environ 1 670 places de stationnement :

Parcs-relais	Capacité	Desserte en transports en commun	Distance à pied parking / arrêt	Fréquence (min)	Temps de trajet jusqu'au centre-ville (min)
Vennes	301	m2	250 m	5-10 min	11 min
Vélodrome	572	Bus	100 m	6-8 min	19 min
Valmont	109	Bus + m2	280 à 500 m	5-7 min	8 min
Feuillère	63	Bus + m2	280 à 500 m	5-7 min	8 min
Tuilière	163	Bus	150 m	6-8 min	20 min
Provence	162 à 185	m1	150 m	5-10 min	6 min
Ouchy	289	Bus + m2	140 m	7 min	5 min

Leur localisation a été choisie en fonction de la présence d'une sortie d'autoroute et de la qualité de la desserte en transports en commun.



C'est la Ville de Lausanne qui gère les parcs-relais et le stationnement sur voirie. Le contrôle est assuré par des auxiliaires qui ont des compétences de police – le domaine d'intervention des 55 agents de la Ville ne se limite au contrôle de l'accès aux parcs-relais (contrôle de la voirie par exemple).

Remarque : depuis 3 ou 4 ans, les Chemins de Fers Fédéraux proposent également des parcs-relais sur des terrains leur appartenant. La tarification et la gestion des accès sont différentes de celles des parcs-relais lausannois. Ils peuvent entrer en concurrence avec les parcs-relais de la Ville.

1.2. Tarification

Le stationnement sur les parcs-relais de Lausanne est payant du lundi au samedi, de 8h à 17h. Il s'agit d'une tarification combinée parc-relais / transports en commun. Il existe des tarifs pour les occasionnels et pour les abonnés. Elle est détaillée dans les tableaux ci-dessous :

Pour les occasionnels :

Tarif des cartes journalières P+R et TC			Tarif des cartes journalières TC	
1 voiture + 1 titre de transport	10,00 CHF	7,15 €	7,60 CHF	5,43 €
1 voiture + 2 titres de transport	10,50 CHF	7,50 €	15,80 CHF	11,29 €
1 voiture + 3 titres de transport	11,00 CHF	7,86 €	23,40 CHF	16,72 €

Les cartes P+R sont limitées à trois personnes avec des tarifs évoluant en fonction du nombre de passagers.

Pour les abonnés :

Tarif des abonnements mensuels P+R et TC			Abonnements mensuels TC	
1 voiture + 1 titre de transport	98 CHF	70,04 €	60 CHF	42,88 €
1 voiture + 2 titres de transport	153 CHF	109,35 €	120 CHF	85,76 €
1 voiture + 3 titres de transport	208 CHF	148,66 €	180 CHF	128,65 €

L'abonnement donne accès à tous les parcs-relais de la Ville de Lausanne.

Les titres de transports et les abonnements P+R ne sont pas transmissibles ; ils doivent donc être présentés accompagnés d'une « carte de légitimation » personnelle portant une photo d'identité et le numéro d'immatriculation du véhicule. Elle est gratuite et doit être refaite tous les 2 ou 3 ans.

Les contrôleurs des P+R et des TC vérifient qu'il y a bien concordance entre l'abonnement P+R et la carte de légitimation. Il n'est donc pas possible d'utiliser plusieurs véhicules avec la même carte de légitimation. On peut noter que ce dispositif est peu flexible : que se passe-t-il si l'utilisateur doit utiliser un véhicule de prêt suite à un accident ?

La fréquentation des parcs-relais provient à 80% d'abonnés et à 20% d'utilisateurs occasionnels. Le multtitres est très peu utilisé ; cela représente moins de 5% de la fréquentation.

1.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R

Les P+R lausannois sont des parkings au sol libres d'accès : ils sont non barriérés. L'idée est de proposer un service le moins contraignant possible pour inciter les usagers à laisser leur voiture et emprunter les transports en commun.

Les P+R sont destinés aux usagers des transports en commun, mais à l'heure actuelle aucun contrôle n'est effectué. La tarification combinée implique de toute façon que l'utilisateur paie son titre de transports en commun, qu'il décide ou non de l'utiliser.

Les usagers peuvent se procurer les cartes journalières et les abonnements mensuels :

- aux automates des P+R (paiement par carte Cash ou en monnaie) ;
- à l'Office du stationnement (cartes de crédit, Postcard et EC acceptées), où les abonnements peuvent aussi être achetés de manière anticipée.

En revanche, les cartes de légitimation sont délivrées uniquement à l'Office du stationnement de Lausanne.



Lorsque l'utilisateur achète son titre, il précise le numéro de la plaque d'immatriculation de son véhicule. Les titres délivrés servent de tickets sur le réseau de transports en commun. Les cartes journalières P+R sont horodatées.

Le contrôle s'effectue comme suit : des agents de surveillance effectuent des patrouilles régulières (2 ou 3 fois par jour en moyenne). Par un système hertzien, l'horodateur transmet à leur appareil portatif de contrôle la liste des numéros de plaques des véhicules ayant le droit de stationner sur le parking. Les agents peuvent donc identifier les véhicules pour lesquels aucun péage n'a été acquitté.

Il existe des abus, ni plus ni moins que sur d'autres domaines tels que la voirie.

Il n'existe pas de système d'information en temps réel sur les places libres. Une place libre n'est pas garantie pour les abonnés P+R, mais les parkings n'arrivent à saturation qu'exceptionnellement.

Les parcs-relais sont accessibles 24h sur 24 et 7 jours sur 7. Les soirs et les week-ends, ils sont notamment utilisés par des résidents et des visiteurs des résidents du quartier.

1.4. Services proposés

Pas de service identifié.

1.5. Fréquentation

Pas d'éléments.

1.6. Eléments financiers

Pas d'information sur le coût et la rentabilité des parcs.

Comme la Ville de Lausanne commercialise les tarifs combinés, elle reverse une partie des recettes P+R à la communauté tarifaire Mobilis. Par exemple, sur un abonnement mensuel de 98 CHF, elle reverse à Mobilis l'équivalent de l'abonnement mensuel aux transports en commun, soit 58 CHF¹⁰.

Il est envisagé que le montant reversé soit renégocié pour que la Ville puisse bénéficier d'un rabais.

C'est Mobilis qui assure la répartition de ce montant entre les différents opérateurs de transport.

¹⁰ Plus précisément, la Ville se voit accorder une très légère réduction (<1%) pour tenir compte du fait qu'elle assure la diffusion des titres.

1.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre

La Ville de Lausanne a plusieurs projets d'augmentation de l'offre de stationnement en parc-relais.

Concernant la gestion des accès, il existe une volonté politique de mieux gérer les accès aux P+R. Ce sujet est en cours de discussion.

1.8. Sources

1.8.1. Contact

M. Eric LOUTAN, Ville de Lausanne, Service des routes et de la mobilité (2007)

00 41 21 315 38 18, eric.loutan@lausanne.ch

1.8.2. Sites internet

www.lausanne.ch

www.t-l.ch

http://www.mobilis-vaud.ch/page_tarif.html

2. GENÈVE

2.1. Contexte et présentation générale

La ville de Genève compte aujourd'hui environ 185 500 habitants et le canton 442 000 habitants.

Le réseau de transports urbains se compose de 6 lignes de tramway et de 51 lignes autobus ou trolleybus. L'opérateur est TPG (Transports Publics Genevois, régie autonome liée à l'état de Genève par un contrat de prestation).

Depuis 2001, une union tarifaire nommée Unireso a été mise en place : le but est de permettre au voyageur de prendre le bus et le tramway, mais aussi les trains régionaux et les bateaux (réseau Les Mouettes) traversant la rade avec le même billet. De nombreux transporteurs (dont la SNCF) ont rejoint cette association.

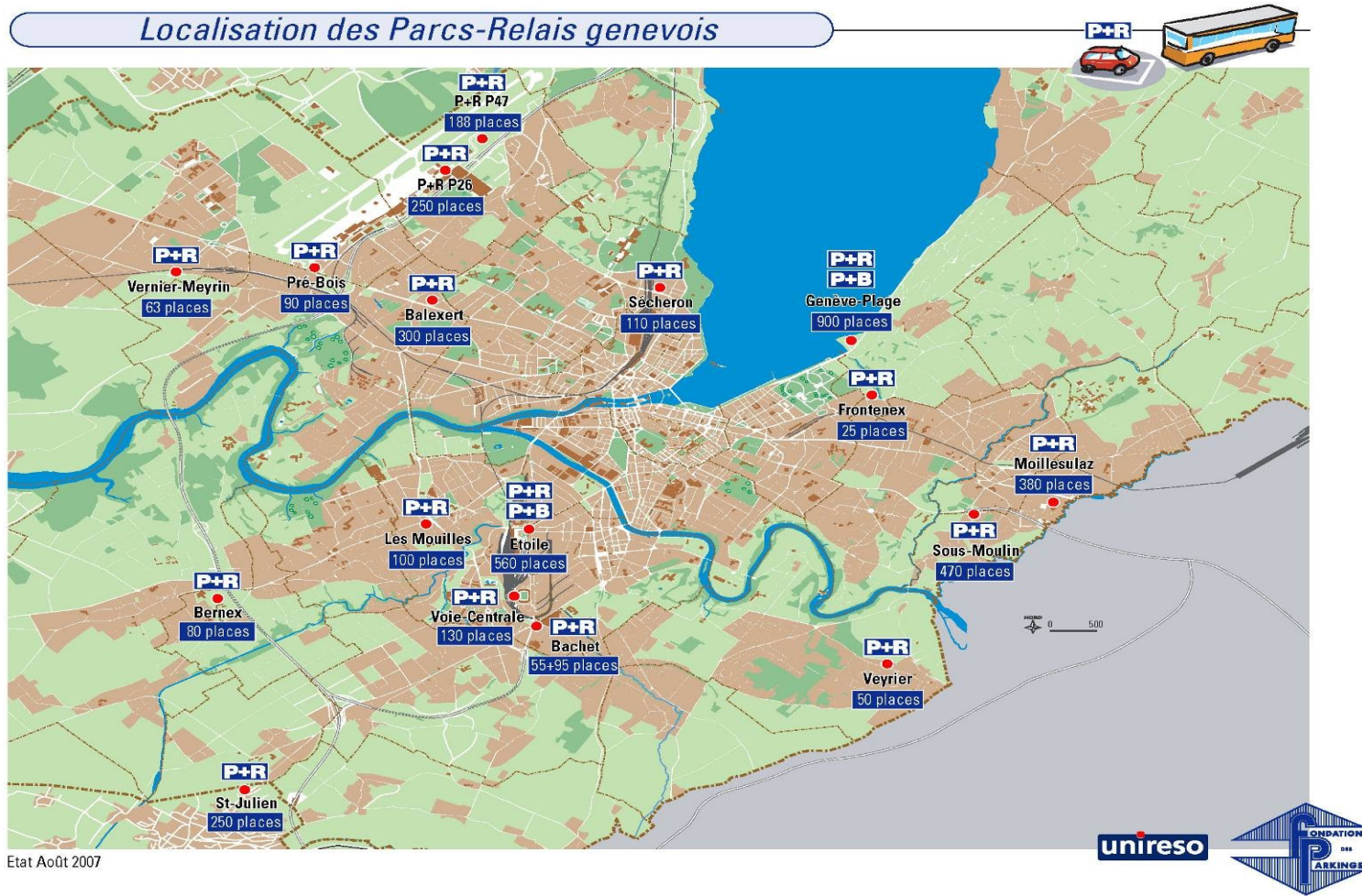
Genève dispose d'une offre totale de 4890 places P+R réparties sur 19 parcs-relais, desservis en bus ou en train.

Ces parcs-relais sont gérés par la Fondation des Parkings¹¹, qui s'occupe également des parkings publics et des parkings résidentiels de la ville de Genève.

Le système P+R mis en service à Genève depuis le début des années 90 a connu un grand succès, si bien que plusieurs parcs-relais arrivent aujourd'hui à saturation.

¹¹ Il s'agit d'une fondation de droit public, inscrite au registre du commerce, créée par l'Etat de Genève dans le but d'encourager, de construire et d'exploiter des parcs de stationnement.

Localisation des Parcs-Relais genevois



2.2. Tarification

Les P+R genevois proposent des tarifs à une clientèle d'abonnés, ainsi que des tarifs horaires pour certains d'entre eux. La tarification horaire comme abonné varie en fonction des parkings : les tarifs sont plus élevés dans les parcs-relais les plus proches du centre-ville. **Cette tarification différenciée vise notamment à favoriser un report modal le plus en amont possible du centre-ville.**

2.2.1. Pour les abonnés

La tarification des P+R est combinée à celle des transports en commun : l'utilisateur s'acquitte d'un tarif unique lui permettant de stationner et d'utiliser les transports publics. L'abonné reçoit en revanche deux abonnements séparés, l'abonnement Unireso et la carte parking.

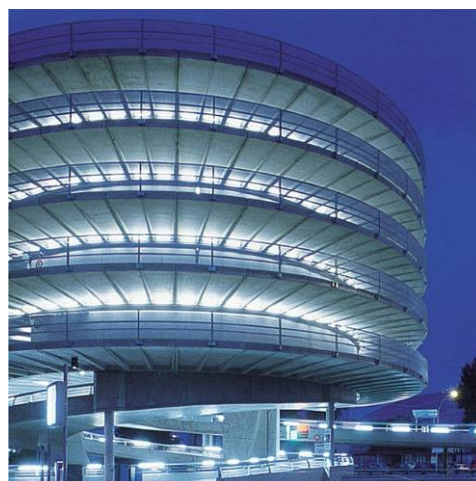
Les abonnements P+R sont réservés aux personnes habitant et travaillant à plus de deux kilomètres à vol d'oiseau d'un parc-relais (sur lequel se limite l'abonnement) et n'ayant pas de transports publics à proximité de leur domicile. C'est la Fondation des Parkings qui délivre l'abonnement en fonction des lieux d'habitation et de travail du demandeur.

En 2007, selon les parkings, le tarif est de :

- Pour les abonnements mensuels : CHF 110 à 130/mois (78 à 93 €/mois) ;
- Pour les abonnements annuels : CHF 1200 à 1650/an (857 à 1180 €/mois).

Par comparaison, un abonnement mensuel TPG coûte 70 CHF (soit 50,03 €).

Les parcs-relais Etoile et Genève-Plage (tarif P+R de CHF130/mois) proposent également un abonnement P+B (parking + bicyclette) à CHF100/mois et un abonnement P+R+B (parking + TPG + bicyclette) à CHF150/mois.



Remarque : dans certains parcs-relais existent également des abonnements mensuels de stationnement standards (CHF150 à 200/mois), pour les habitants (CHF100€/mois) ou les professionnels (CHF150/mois), tant que le parking n'est pas plein.

2.2.2. Pour les usagers horaires

Certains P+R sont réservés aux abonnés.

Parmi ceux accueillant des usagers horaires, la tarification apparaît comme complexe et adaptée à chaque P+R : tarification progressive à partir de 3h, tarification dégressive à partir de 12h, tarification préférentielle la nuit... Celle-ci est probablement définie P+R par P+R, en fonction des usages que l'on souhaite favoriser ou éviter. Exemples :

Tarif horaire	Prix	Remarques
de 7h00 à 19h00 TARIF JOUR, du lundi au vendredi.		
0h00-0h30	GRATUIT	(sortie avec le ticket sans passer aux caisses)
0h30-1h00	2.-	
1h00-1h30	3.-	
1h30-2h00	4.-	
2h00-2h30	5.-	Fr. 1.- par 0h20
2h30-2h45	6.-	
2h45-3h00	7.-	
3h00-3h30	8.-	
3h30-3h45	9.-	
3h45-4h00	10.-	
4h00-4h15	11.-	Fr. 1.- par 0h15
4h15-4h30	12.-	
4h30-4h45	13.-	
4h45-5h00	14.-	
11h30-11h45	41.-	
11h45-12h00	42.-	
de 19h00 à 7h00 TARIF NUIT, samedis-dimanches et jours fériés		
0h00-1h00	1.-	Fr. 1.- par 1h00
1h00-2h00	2.-	
2h00-3h00	3.-	
11h00-12h00	12.-	
2ème jour et TARIF JOUR suivants & NUIT		
soit : 24h00	54.-	
2 jours	78.-	(54+24)

ABONNEMENTS P+R	
■ Mensuel	130.- (TVA incluse)
■ Annuel	1430.- (TVA incluse)

ABONNEMENTS P+B (Parking + Bicyclette)	
■ Mensuel	130.- (TVA incluse)
■ Annuel	1430.- (TVA incluse)

ABONNEMENTS P+R+B (Parking+TPG+Bicyclette)	
■ Mensuel	150.- (TVA incluse)
■ Annuel	1650.- (TVA incluse)

Parage courte durée : les 30 premières minutes sont non payantes en sortant directement avec le ticket d'entrée, sans passer aux caisses.

P+R Etoile

Tarif horaire	Prix	Remarques
de 0h00 à 24h00 TARIF JOUR & NUIT, du lundi au dimanche		
0h00-1h00	1.-	Fr. 1.- par 1h00
1h00-2h00	2.-	
2h00-3h00	3.-	
3h00-4h00	5.-	Fr. 2.- par 1h00
4h00-5h00	7.-	
5h00-6h00	9.-	
6h00-7h00	11.-	
7h00-8h00	13.-	
8h00-9h00	15.-	
9h00-10h00	17.-	
10h00-11h00	19.-	
11h00-12h00	21.-	
12h00-14h00	22.-	Fr. 1.- par 2h00
14h00-16h00	23.-	
16h00-18h00	24.-	
18h00-20h00	25.-	
20h00-22h00	26.-	
22h00-24h00	27.-	
2ème jour et suivants TARIF JOUR & NUIT		
Soit 24h00	27.-	
2 jours	39.-	(27+12)

Abonnements P+R	
■ Mensuel	110.- (TVA incluse)
■ Annuel	1200.- (TVA incluse)

Abonnement permanent	
■ Mensuel	150.- (+ TVA)

P+R Planche

2.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R

Les parcs-relais sont ouverts 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Le stationnement de nuit est interdit et l'abonnement autorise le stationnement d'un seul véhicule à la fois (uniquement les jours ouvrables).

On trouve deux types de parcs-relais : ceux à accès barriéré et ceux à accès non barriéré.

- Pour les P+R à accès barriéré, les abonnés reçoivent une carte d'accès magnétique qu'il convient de présenter aux bornes d'entrée et de sortie ;
- Pour les P+R à accès non barriéré, les abonnés reçoivent un justificatif sur lequel figure le numéro de plaque d'immatriculation du/des véhicules abonnés. Ce justificatif doit être apposé sur la vitre avant, côté conducteur, pour permettre le contrôle.

Il n'y a pas au niveau du parking de vérification que l'utilisateur utilise bien les transports en commun. Cette vérification est effectuée en amont lors de la délivrance de l'abonnement, celui-ci étant réservé aux personnes « habitant et travaillant à plus de deux kilomètres à vol d'oiseau du parc-relais considéré et n'ayant pas de transports publics à proximité de leur domicile ».

2.4. Services proposés

Comme évoqué précédemment, deux parcs-relais (Etoile et Genève-Plage) proposent :

- un abonnement P+B (parking + bicyclette) à CHF100/mois ;
- un abonnement P+R+B (parking + TPG + bicyclette) à CHF150/mois.

Le P+R Etoile propose également un café et une salle d'attente avec toilettes pour la clientèle. Il accueille par ailleurs une discothèque, un restaurant et les bureaux de la Fondations des Parkings, installés au dernier étage.





Remarque : le coût de construction indiqué est de 15 millions de francs suisses pour 575 places, ce qui équivaut à environ 18 600 € la place. Cela apparaît comme élevé pour un parc en élévation (12 à 16 000 € HT par place).

Le P+R Bernex propose un abonnement Caravanes à CHF50/mois (HT).

2.5. Fréquentation

Pas d'information.

2.6. Eléments de coûts et de rentabilité

Peu d'éléments disponibles.

Une augmentation tarifaire a eu lieu en 2007 dans certains parcs-relais. Elle visait à freiner le déficit financier, dans les parkings en ouvrage notamment. Elle doit permettre une meilleure couverture des charges de la Fondation des Parkings et financer le programme de nouveaux parcs-relais prévus sur la période 2007-2011.

Sur l'abonnement de 110 CHF/mois (tarif en vigueur dans tous les parcs-relais en 2006), 47 CHF reviennent à la Fondation des Parkings. La création de nouvelles places P+R en ouvrage représente une perte pour la Fondation des Parkings d'environ 300 CHF par place et par mois.

En 2007, la gestion des P+R représente un déficit de prêt de 5,000,000 CHF par année.

2.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre

Pas d'information.

2.8. Sources

<http://www.tpg.ch/>

http://www.geneve.ch/parkings/parkings_parc_relais/pr_etoile.html

<http://fr.wikipedia.org>

3. AMSTERDAM

3.1. Contexte et présentation générale

Amsterdam comptait en 2006 environ 741 200 habitants, l'agglomération environ 2,3 millions.

La desserte en transports en commun de l'agglomération se compose :

- D'un réseau de transports urbains, dont l'opérateur est la GVB : 4 lignes de métro, 16 lignes de tramways, 49 lignes d'autobus... ;
- D'un réseau de transport ferroviaire, dont l'opérateur est la NS.

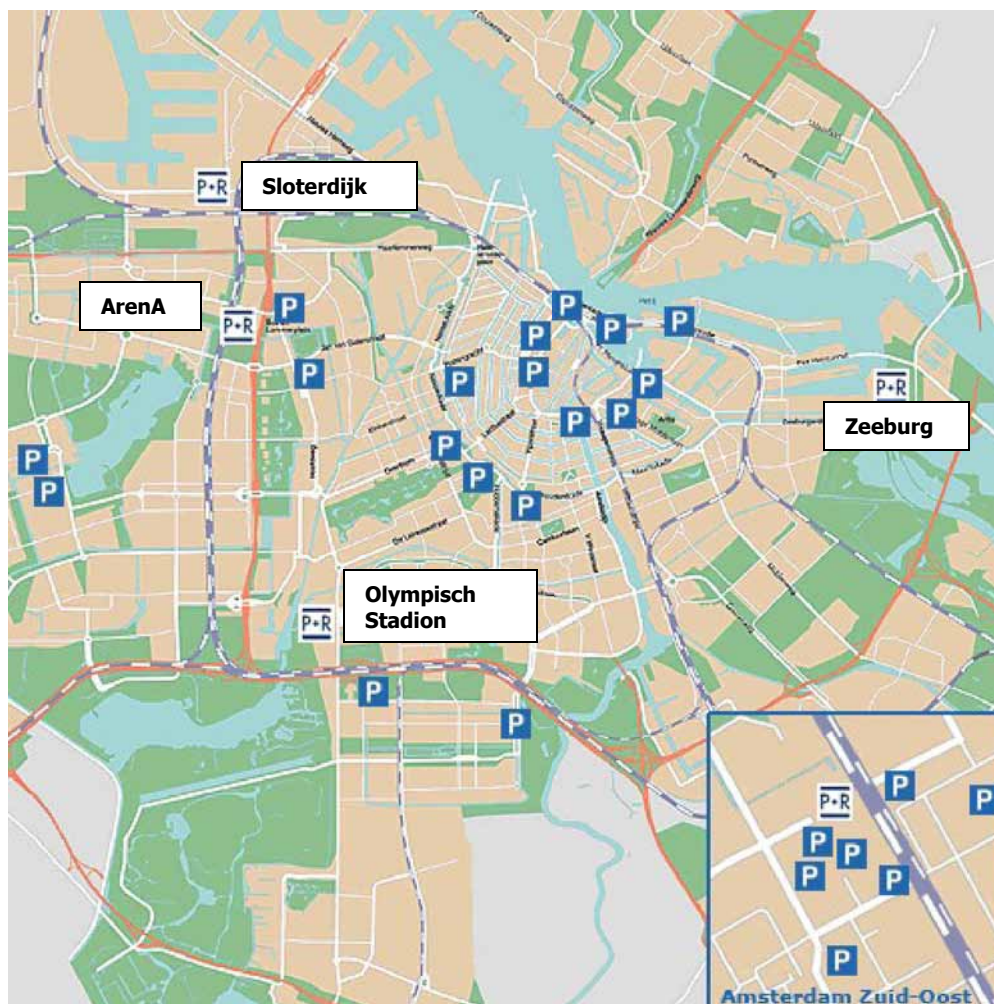
Le dispositif de rabattement se compose de parcs-relais périphériques souvent gratuits à proximité des gares et de quatre parcs-relais urbains représentant une capacité totale de 1250 places :

Parc-relais	Capacité	Descriptif de la desserte	Descriptif des services
Transferium ArenA	500	métro, bus et train	Ouverture 24h/24, 7j/7
Olympisch Stadion	250	tramway	Ouverture 24h/24, 7j/7 Gardiennage 24h/24
Sloterdijk	200	train, tramway, bus et métro léger	Ouverture 24h/24, 7j/7 Gardiennage 24h/24
Zeeburg	200	tramway, bus	Ouverture 24h/24, 7j/7
Bos en Lommerplein	100	tramway, bus et métro	Ouverture 7h-22h

Les quatre premiers parcs-relais sont situés à environ 15 minutes de transports en commun du centre-ville. Ils sont signalés depuis le périphérique (A10).

Ils appartiennent à la Ville d'Amsterdam qui s'occupe également de leur gestion.

Remarque : un P+R World Fashion Centre existe également, mais aucune information n'est disponible à son sujet. Il semble fonctionner de la même façon que les cinq autres.



3.2. Tarification

Les parcs-relais proposent :




- Des tarifs horaires comme dans un parking « classique » :
 - * 1,50€ à 1,90€ par heure suivant les P+R ;
 - * plafonné à 19€ pour 24h ;

- Un tarif préférentiel pour les usagers des transports en commun :
 - * 6,00 €/jour, incluant le stationnement d'un véhicule pour une durée de 24 heures et un ou deux allers-retours en transports publics (selon le nombre de passagers¹²) ;
 - * Des tickets multi journaliers sont également disponibles à 6,00 € la journée pour une durée maximale de 96 heures ;
 - * Après 96 heures, les tarifs ordinaires de stationnement à 1,50 € à l'heure sont appliqués (maximum de 19 € par jour).

Il n'existe pas de formule d'abonnement à destination des pendulaires. **Les utilisateurs occasionnels (visiteurs, clients) constituent la cible majeure des parcs relais.**

Le tarif préférentiel P+R n'est pas proposé les jours d'événements à Arena, ce qui laisse supposer une mutualisation avec le stade de football proche. Cette mutualisation semble se faire au détriment de la fonction P+R.

Remarque sur les transferia : le terme de « transferium » désigne un parc-relais à haute qualité de service créé dans le cadre d'un projet de recherche financé par le Ministère néerlandais des Transports, des Travaux publics et de la Gestion d'Eaux entre 1993 et 2002.

Transferring via a transferium is:	
<p>Easy Traffic jams and parking problems are avoided by leaving the car in a location outside the congested area and transferring to public transport.</p>	
<p>Fast By transferring at a transferium, the traveller often reaches his or her destination faster.</p>	
<p>Safe The car and its passengers are well protected at a transferium.</p>	
<p>Cheap The parking costs are low at a transferium. A reduced tariff is sometimes offered for the connecting public transport.</p>	
<p>Comfortable The transfer from car to public transport is comfortable. The waiting rooms are heated and there are such facilities as telephone, toilets and passenger information. There may also be shops or eating places.</p>	
<p>Reliable Frequent public transport services take travellers quickly and comfortably to their destinations.</p>	

Les résultats de l'étude ont montré que les automobilistes demandent un confort élevé des transports publics, avec une bonne accessibilité de l'arrêt, une sécurité pour

¹² Certaines explications mentionnent jusqu'à 5 passagers – il semble s'agir d'une expérimentation passée et l'information n'a pas dû être actualisée depuis.

véhicule et utilisateurs, des temps de voyage courts et l'attente dans un environnement agréable.

Dans le cadre d'enquêtes menées auprès d'utilisateurs, il a été testé l'intérêt des usagers pour des services complémentaires (téléphone, boîte aux lettres ou magasins). L'étude a conclu qu'ils rapporteraient peu de demande supplémentaire aux P+R.

3.3. Modalités de gestion de l'accès aux P+R



Les modalités d'accès aux parcs-relais sont les suivantes :

- a) L'utilisateur du parking prend un ticket à la borne d'entrée du parking ;
- b) Il le donne au ticket au gardien et demande le tarif P+R pour une durée de 1, 2, 3 ou 4 jours ;
- c) Le gardien distribue le/les titres allers-retours en transports en commun (sur le réseau de train régional NS ou sur le réseau de transports urbains GVB) ;
- d) L'utilisateur peut alors quitter le parking et rejoindre le réseau de transports en commun. Il doit valider son titre de transport GVB¹³ (les tickets NS sont déjà compostés) ;
- e) Lors de son retour vers le parking en transports en commun, l'utilisateur doit à nouveau valider son titre de transport ;
- f) A son retour dans le parking, il présente ses titres de transports dûment compostés au gardien et règle son stationnement sur la base du tarif préférentiel P+R.

Dans le cas où les billets ne sont pas compostés dans les deux sens ou en cas de perte, les tarifs ordinaires sont appliqués (1,90 €/h ou 19 €/jour).

3.4. Services proposés

¹³ Les billets P+R des transports publics sont valables pendant une heure après le compostage dans les tramways, autobus et métros.

Park + Bike

Deux des parcs-relais (Olympisch Stadion et Sloterdijk) proposent un tarif Park & Bike : plutôt que du titre de transports en commun, les personnes venant stationner dans le parc-relais peuvent bénéficier du prêt d'un vélo.

Cars

Le P+R de Zeeburg (hauteur : 4,30m) dispose de 20 emplacements pour l'accueil des cars de tourisme :

- Stationnement de moins de 3h : 2,50 €/heure ;
- Stationnement de plus de 3h : 6,00 € pour 24 heures incluant deux allers-retours en transports en commun ;
- Services : toilettes, douches, containers pour vider les toilettes et poubelles des cars.

3.5. Fréquentation

Non disponible.

3.6. Éléments de coûts et de rentabilité

Non disponible.

3.7. Projets ou réflexions sur l'évolution de l'offre

Non disponible.

3.8. Sources

www.naaramsterdam.nl

www.gvb.nl/english

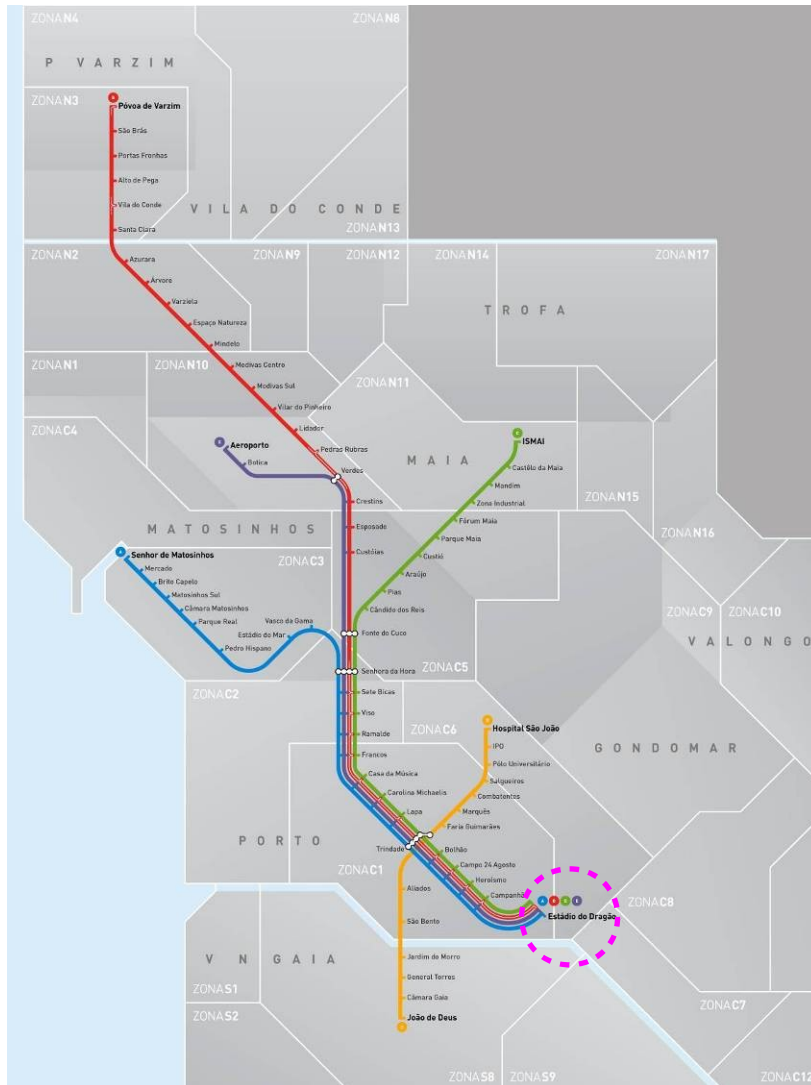
4. AUTRES EXEMPLES

4.1. Porto : un système billettique avancé

4.1.1. Présentation rapide

Avec 327 539 habitants (2005) et environ 1 610 500 dans le Grand Porto, Porto est la deuxième ville du Portugal après Lisbonne.

La ville compte cinq lignes de métro (réseau de 70 km) et une ligne de tramway. On compte plusieurs opérateurs de transport, dont Metro do Porto et la Société des Transports en Commun de Porto (SCTP).



4.1.2. Système billettique : Andante

A. *Objectifs*

Le système billettique de Porto compte parmi les systèmes de billettique sans contact les plus avancés au monde. Le but est de mettre progressivement en place un système de transport intermodal intégrant les différents opérateurs de transport publics et privés pour les réseaux routier et ferroviaire.

Des applications dépassant le cadre des déplacements sont également envisagées à plus long terme (cinéma, match de football, cantine...).

B. *Aspects fonctionnels*

Le ticket intermodal Andante peut être utilisé sur différents réseaux gérés par des opérateurs distincts et crédité régulièrement.

Remarque : certains réseaux de transport n'utilisent pas encore ce titre.

Il est disponible sous forme de ticket papier ou de carte en PVC, les deux supports comportant une puce.

Les tickets papier (Andante Azul) sont destinés aux usagers occasionnels des transports en commun mais sont réutilisables ; ils peuvent être rechargés avec un ou plusieurs trajets.

Les cartes en PVC (Andante Gold) sont davantage destinées aux abonnés (bien qu'elles puissent également être rechargées pour des trajets à l'unité) et peuvent comporter plusieurs abonnements différents. Elles sont personnalisées à l'aide des données transmises par le détenteur. Elles peuvent être utilisées comme porte-monnaie électronique pour payer les déplacements en transports en commun et le stationnement.

Les tickets papier et les cartes PVC peuvent être créditées/rechargées dans tous les distributeurs du réseau. Le crédit restant peut être contrôlé par le porteur à tout moment dans ces distributeurs.

Les tickets Andante proposent un stationnement à tarif réduit dans les parcs-relais. Dans le parc-relais Estádio do Dragão, un accès intégré avec titre de transport TC/P+R unique a été mis en place.

C. *Aspects techniques*

Andante est basé sur le standard ISO/IEC 14443B, une variante de Calypso.

4.1.3. Parc-relais Estádio do Dragão

A. Présentation



Le parc-relais Estádio do Dragão appartient à la compagnie Metro do Porto. Il fonctionne depuis le 15 août 2006.

Le dispositif consiste à permettre aux usagers des transports en commun d'accéder au parking (et pour certains d'entre eux de régler leur stationnement) avec leur carte de transport intermodale Andante. Le concept existe seulement dans ce parc mais l'objectif est de l'étendre aux autres parcs-relais du grand Porto.

B. Tarification

Le parking s'adresse :

- A des clients occasionnels :
 - * Pour les usagers des transports en commun (qu'ils soient abonnés aux transports en commun ou non) : le coût du stationnement est de 0,65€ pour une durée de stationnement inférieure à 12h par jour ;

- * Pour les non usagers des transports en commun : le coût du stationnement est de 0,20€ par tranche de 15min ;
- * L'achat d'un ticket papier Andante coûte 0,50€ – montant réglé au moment de la sortie du P+R, en même temps que le coût du stationnement.
- A une clientèle régulière : il existe d'une formule d'abonnement mensuel combinée parking + transports en commun, avec une durée de stationnement limitée à 12h par jour. Le coût du stationnement est de 16,25€/mois. L'abonnement de transports en commun dépend des zones traversées ; par exemple :
 - * pour aller de la zone C1 à la zone C2, l'abonnement est de 22,75€/mois.
 - * pour aller de la zone C1 à la zone C5, l'abonnement est de 29,45€/mois.

Pour les usagers des transports en commun stationnant plus de 12h, le tarif parking de 0,20€ pour 15min s'applique.

C. Aspects fonctionnels



A l'entrée du parking :

- Si le conducteur détient un ticket Andante, il le présente à la borne d'entrée et peut pénétrer dans le parking ;
- Si le conducteur ne détient pas de ticket Andante, la borne d'entrée lui en délivre un (qui sera facturé en sortie) – comme tout ticket Andante, il peut être utilisé pour emprunter le réseau de transports en commun.

Remarque : l'accès au parking se fait exclusivement par technologie sans contact.

Au retour dans le parking, l'utilisateur bénéficie d'un tarif préférentiel P+R dans la mesure où :

- Il présente le même ticket Andante que celui utilisé pour pénétrer dans le parking ;
- Le ticket Andante a été validé dans le réseau de transport public (à une station différente de Estádio do Dragão) ;
- La durée de stationnement est inférieure à 12h.

Les abonnés ne remplissant pas ces conditions et les visiteurs doivent se présenter à une caisse (12 caisses à paiement automatique dont 8 acceptant les billets) pour régler son stationnement. Les abonnés respectant les conditions précédemment énoncées n'ont pas à repasser par la caisse.

A la sortie du parking : le conducteur présente son ticket Andante à la borne de sortie pour déclencher l'ouverture de la barrière (le temps accordé entre le paiement et la présentation du ticket en sortie n'est pas précisé).

Le parc-relais est également équipé d'un système de vidéosurveillance et d'un distributeur automatique de billets.



D. Dysfonctionnements possibles

Une mauvaise manipulation des tickets sans contact peut poser des problèmes (paiement non confirmé, paiement du ticket précédent...).

L'existence des différentes fentes dans les caisses automatiques peut causer une certaine confusion chez l'utilisateur.

4.1.4. Sources

A. Contact

Pedro COSTA, Metro do Porto, Departamento de Exploração (2007)

Pedro.Costa@metro-porto.pt

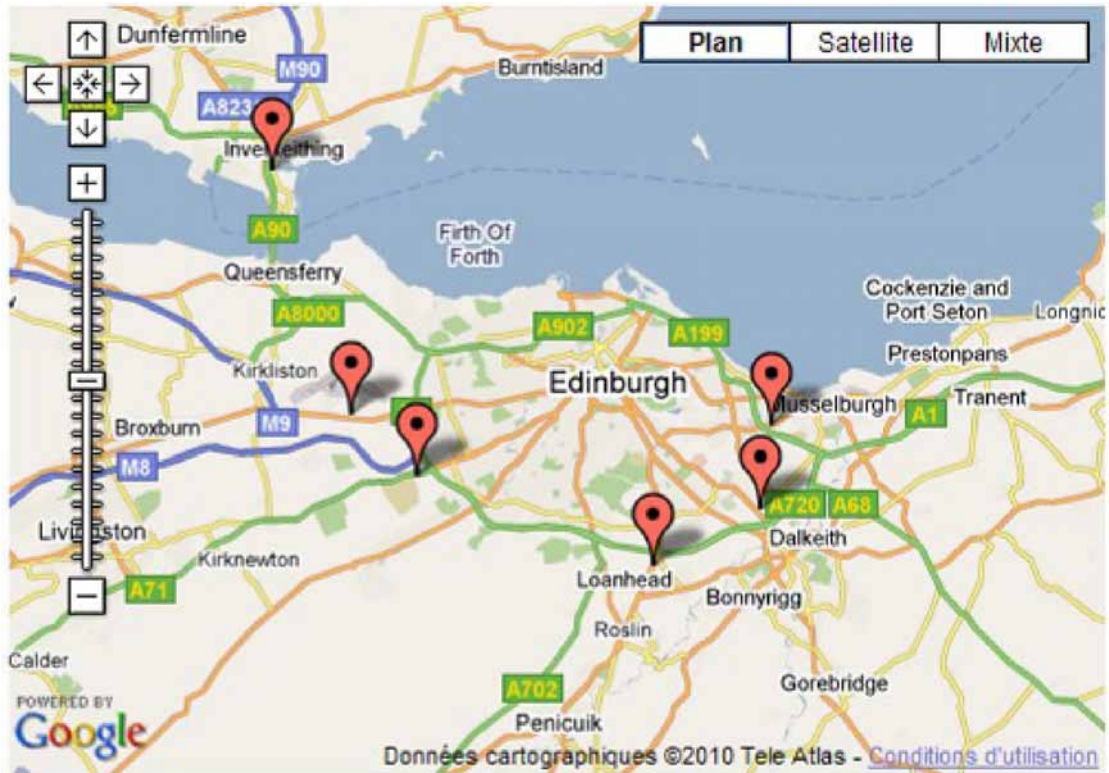
B. Sites internet

<http://www.linhandante.com/>

<http://www.metrodoporto.pt/>

4.2. Edimbourg : un exemple des services proposés en P+R

La ville d'Edimbourg dispose de 6 parcs-relais.



Le P+R d'Inverkeithing (Ferry Toll Park and Ride) a été créé en 2000. Il s'agissait d'une initiative commune au Fife Council et à Stagecoach (l'un des opérateurs de bus desservant le pôle), dont l'un des objectifs était de limiter le nombre de voitures traversant le pont (Forth Road Bridge).

Le coût s'est établi à £4,2m (pour 500 places), financés par le gouvernement écossais, le Fife Council, l'Union Européenne et la Scottish Enterprise Fife. Le P+R a été étendu à 1040 places en 2004-2005. Il a recueilli plusieurs prix récompensant la qualité du service proposé en matière d'intermodalité.

Il est signalé depuis l'autoroute M90.



Le stationnement est gratuit et le prix de l'aller-retour en bus varie de 4,20 £ à 5,20 £.

Les horaires d'ouverture sont les suivants :

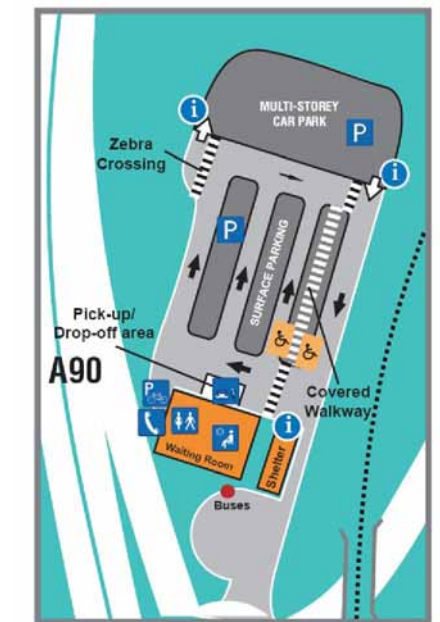
- Lundi-jeudi: 4h40 à 0h15
- Vendredi : 4h40 à 1h00
- Samedi : 5h10 à 1h00
- Dimanche: 5h10 à 0h15

Un gardien est présent sur le site pendant toute la durée de desserte des bus.

En juin 2005, on enregistrait un taux de remplissage de 70% environ en semaine.

En termes de services, le Ferry Toll Park and Ride propose également :

- 17 appuis-vélos ;
- Une zone de dépose-reprise ;
- Une aire de covoiturage réservée au dernier étage ;
- Un passage piéton couvert entre le parc en silo et la salle d'attente des bus ;
- Une cabine téléphonique ;
- Une boîte aux lettres ;
- Un système de vidéosurveillance ;
- Des arrêts de bus couverts avec sièges ;
- Une salle d'attente des bus chauffée comprenant : toilettes, automates TC, des distributeurs (boissons...), télévision, information sur les déplacements.



Remarque : les services semblent davantage localisés au niveau de la gare routière que du parc-relais.

Sources :

http://www.edinburgh.gov.uk/internet/transport/parking/cec_park_and_rides

<http://www.ferrytoll.org/>

4.3. Grand Londres : un système P+R peu développé et peu intégré

L'autorité organisatrice des transports en commun du Grand Londres (Transport for London) indique sur son site internet l'existence de 71 parcs-relais :

- Pour 60 d'entre eux, quasiment tous exploités par la société NCP, la capacité et les tarifs en vigueur sont indiqués ;
- Pour les 11 autres, aucune information n'est disponible.

Plus précisément, ces parkings sont indiqués comme « parkings de métro » (tube station car parks) et non comme parcs-relais (park'n ride), semblant indiquer par là la **faible intégration entre le stationnement et le réseau de transports en commun**.

De fait, sur les 60 parkings indiqués, la tarification est indépendante de celle des transports en commun et varie d'un parking à l'autre :

- En semaine (lundi-vendredi) : de 2,20 £ à 3,70 £ par jour pour la plupart ;
- Les samedis, dimanches et fériés : 1 £ par jour pour la plupart.

La société NCP indique qu'il existe des abonnements mais aucun détail n'est apporté.

Ces parkings sont majoritairement localisés dans les zones tarifaires 4 à 6. On en compte moins d'une dizaine en zone 3.

Leur capacité varie de 13 à 519 places, avec une moyenne de 164 places. **La plupart d'entre eux consistent en des parcs au sol**, y compris ceux de capacité supérieure à 400 places. **Cela porte l'offre de rabattement recensée à environ 10 000 places pour l'ensemble du Grand Londres.**

Les indications fournies semblent indiquer que les services proposés sont très basiques : places handicapés, vidéosurveillance...

L'un des parkings est géré par Waitrose, chaîne de supermarchés, ce qui suggère qu'un parking de centre commercial a été converti en P+R.

Sources :

<http://www.tfl.gov.uk/roadusers/tubestationcarparks>

<http://www.ncp.co.uk/>

5. ETUDE EUROTTEST (2009)

Présentation et synthèse des résultats

TCS Vernier, 21 janvier 2009

L'étude européenne des Parkings relais, menée par l'organisme EuroTest qui regroupe 19 grands Clubs de la mobilité, dont le TCS, a concerné 22 grandes villes réparties à travers l'Europe, parmi lesquelles, pour la Suisse, l'agglomération de Genève. Ce document présente les grandes conclusions de cette étude.

Une signalisation, des aménagements et des prix différents, certains réduits au minimum, certains bon marché, d'autres réalisés à grands frais, tels sont les Parkings relais (P+R) en Europe. Toute cette diversité offre un vaste méli-mélo des P+R dans les grandes villes européennes. Tels sont les résultats de cette étude menée par le TCS et 19 Clubs de la mobilité dans 22 grandes villes européennes. A cet effet, les résultats issus d'enquêtes auprès des entreprises de transports en commun et des administrations qui gèrent les Parkings relais ont été regroupés et synthétisés.

Parmi les surprises relevons **l'inexistence ou le manque de consistance d'une politique de Parkings relais dans les villes de Copenhague, Bruxelles, Madrid, Lisbonne et Zagreb**. La ville de Bruxelles et sa région par exemple, manquent d'engagement politique pour la mise en place de Parkings relais, tandis qu'à Madrid et Lisbonne, il n'y a pas de prescriptions communes quant à la conception des P+R.

Les autres villes gèrent les dispositions des P+R tout à fait inégalement, par exemple en ce qui concerne la distance entre ces installations et les points de connexion aux transports publics. Plus de la moitié des villes ont défini des recommandations quant à ces distances: **300 mètres est la distance moyenne usitée en Europe**, mais alors qu'à Cologne la distance est de l'ordre de 100 à 200 mètres, il faudra marcher jusqu'à 800 mètres à Berlin!

35% des villes fournissent des définitions pour les exigences du revêtement de surface des P+R et 45% pour les exigences sur les conditions d'éclairage en tant que partie intégrante de leurs mesures de sécurité.

Presque toutes les villes ont l'intention d'élargir leur offre

De grandes variations de capacités des P+R ont été remarquées. Ainsi, à Ljubljana un seul site offre 217 places de parking tandis qu'à Rome 31 sites offrent un total de 13'000 places. Paris et son agglomération (Île de France) proposent 547 sites comprenant plus de 100'000 places. En rapportant le nombre de places disponibles par rapport au nombre d'habitants des villes concernées, Luxembourg atteint un taux

proche de 50 places disponibles pour 1'000 habitants. Genève arrive en 2^{ème} position (26 places/ 1'000 hab.). Pas moins de 80% des villes examinées vont élargir leurs P+R actuels ou construire de nouveaux sites.

Les différences observées ne concernent pas seulement la capacité mais aussi les prix appliqués. Dans certaines villes comme Luxembourg, Berlin, Hambourg et Cologne les P+R sont généralement gratuits, alors que les P+R à Genève, Prague, Stockholm et Vienne sont payants. Budapest, Oslo, Helsinki offrent, quant à elles, la gratuité sur 75% de leurs places de parking, ce taux n'est plus que de 20% pour les villes de Rome et Munich.

L'offre la plus chère est à Genève

Genève et sa région ont les tarifs les plus élevés des villes examinées. Pour un visiteur ou un touriste désirant stationner sa voiture une journée dans un P+R genevois, les exploitants (La Fondation des Parkings) vendent chèrement leurs services: 12 heures de stationnement coûtent CHF 42 (28 euros) au Parc Relais Etoile, montant auquel il faut ajouter CHF 3 (2 euros) par personne pour le déplacement en transport public. Les exploitants semblent miser avant tout sur les pendulaires: un abonnement mensuel coûte entre CHF 110 et CHF 130 (73 et 86 euros) y compris l'abonnement aux transports publics. Reste que les P+R de Genève sont les plus chers du test avec en moyenne CHF 22 soit 15 euros pour 12 heures, alors que la moyenne des autres villes européennes examinées est de 4,80 euros. A l'opposé, à Ljubljana le coût n'est que d'1 euro pour le parking y compris l'accès aller-retour aux transports publics.

L'étude a révélé une relation entre la politique des prix et le type d'opérateur. Tandis que les sites exploités par des sociétés privées sont généralement payants, les équipements publics offrent le plus souvent des stationnements bon marché et même gratuits. Souvent, **les prix sont plus chers à proximité des centres villes à l'exception des villes de Prague et d'Amsterdam** où les charges de stationnement sont identiques quel que soit l'emplacement du P+R.

"Liityntäpysäköini" en Finlande et "parcheggio di scambio" en Italie

La politique de signalisation des P+R manque de constance à travers l'Europe. Ainsi, **35% des villes indiquent qu'ils signalent les Parkings relais, au mieux, sur les grands axes principaux et seulement 20% dans le voisinage immédiat.** La ville ayant une aversion évidente à signaler ces installations est Rome, qui offre pourtant un nombre conséquent de places de stationnement P+R (13'000).

Les appellations des sites P+R en Europe sont spécialement variées. Demandez "Liityntäpysäköini", si vous avez besoin de trouver un P+R en Finlande. Les automobilistes voyageant en Suède et la Norvège feront face à moins de difficultés puisque les P+R y sont appelés "Infartsparkering" ou "Innfartsparkering". En France et en Suisse romande, les noms courants sont "Parc Relais", "Parking Relais" ou encore "Parking d'échange". Dans le Sud de l'Italie, vous devrez faire attention à "parcheggio

di scambio". Dans les Pays-Bas, le nom établi est "Transferium". Toutes les autres villes, c'est-à-dire plus de 50% d'entre elles, utilisent "Park and Ride" ou, plus court, "P+R". C'est dans ce domaine en particulier qu'une harmonisation européenne est évidente.

http://www.tcs.ch/main/fr/home/der_tcs/presse/archiv/Park_Ride_Test_2009.RightColumn.0001.CtxLinkDownloadFile1.pdf/Rapport%20P+R_fr.pdf

6. SYNTHÈSE

Les investissements en matière de P+R sont généralement supportés par les collectivités locales. On rencontre des modalités de gestion assez différentes : gestion par horodateur (ex : Lausanne), par macaron (ex : Genève), etc.

Lorsque le stationnement est payant, les tarifs sont souvent incitatifs, avec une variété de formules possibles : stationnement à tarif préférentiel pour les usagers des transports en commun (ex : Edimbourg), formule « tout compris » stationnement + transports en commun généralement favorable au covoiturage (ex : Lausanne ou Amsterdam)... La tarification tend souvent à augmenter lorsqu'on s'approche du centre-ville, pour favoriser un report modal le plus en amont possible.

Les P+R s'adressent à différents types de clientèle : certains P+R sont réservés aux abonnés, d'autres aux visiteurs occasionnels (ex : Amsterdam). Il est intéressant de noter que Genève a cherché à limiter les abonnements P+R aux personnes « habitant et travaillant à plus de deux kilomètres à vol d'oiseau du parc-relais considéré et n'ayant pas de transports publics à proximité de leur domicile », probablement pour favoriser le rabattement dans les modes alternatifs à la voiture.

Ponctuellement, les P+R peuvent aussi répondre aux besoins en stationnement du quartier – la tarification est alors établie au cas par cas en fonction des besoins locaux et de la proportion de rabattants ; le principe reste tout de même de favoriser les rabattants par rapport aux autres usagers (sauf à Amsterdam où le P+R ArenA peut être fermé à certaines occasions).

Les services proposés en P+R sont généralement assez limités :

- Gardiennage ou vidéosurveillance (de façon non systématique) ;
- Intégration tarifaire plus ou moins aboutie avec les transports en commun ;
- Services orientés vers les vélos : rabattement vélo (abonnement à tarif préférentiel et aménagements de stockage adaptés), prêt de vélos ;
- Accueil des cars de tourisme ;
- Zone de dépose-reprise ;
- Aire de covoiturage.

Plus rarement, on rencontre de « petits services » de type distributeurs, toilettes, cabine téléphonique, boîte aux lettres, etc. ; il s'agit généralement de services localisés au niveau de la gare et ne nécessitant pas de personnel présent de façon permanente.

Globalement, la politique de rabattement en Ile-de-France apparaît comme plutôt avancée par rapport à la moyenne des autres villes européennes. Les points de progrès peuvent résider dans :

- La signalisation des Parcs Relais depuis le réseau routier et autoroutier ;
- L'intégration tarifaire avec les transports en commun ;
- L'intégration billettique avec les transports en commun ;
- Un service mieux orienté vers les usagers occasionnels (point lié aux trois points précédents).

CHAPITRE III

PROSPECTIVE SUR LES SERVICES DANS LES PARCS RELAIS

1. PRÉAMBULE – POSITIONNEMENT DE LA PROBLÉMATIQUE

1.1. Le cœur de métier : l'exploitation des parcs de rabattement

Avant d'évoquer les services à mettre en place dans les Parcs Relais, il semble important de préciser le service de base offert dans les P+R, c'est-à-dire celui de la surveillance et de la gestion des véhicules en stationnement.

L'exploitation et la gestion d'un parc de stationnement supposent que soient mis en œuvre des moyens matériels et humains pour en assurer l'effectivité et la continuité. L'organisation de l'exploitation standardisée des parcs de stationnement accueillant une clientèle « horaire » et « abonnée » connaît différentes configurations que l'on retrouve pour les parcs de rabattement et qui sont essentiellement tributaires :

- des horaires d'ouverture du parc de stationnement ;
- du caractère payant ou gratuit ;
- du nombre de parcs exploités sur une même zone géographique.

Le développement ci-dessous tient compte des paramètres étudiés en matière de :

- moyens humains affectés ;
- contenu des prestations effectuées (accueil, surveillance, verbalisation).

Les modes d'exploitation des Parcs Relais apparaissent très diversifiés. On peut néanmoins regrouper ces différentes organisations en quatre catégories.

- **Parcs avec présence humaine dédiée**

C'est la forme la plus fréquemment rencontrée dans le cadre de délégations de service public pour les parcs ayant une fréquentation élargie aux abonnés riverains et à une clientèle horaire. Les prestations effectuées et tâches confiées au personnel d'exploitation sont principalement :

- * l'accueil et la gestion de la clientèle ;
- * la surveillance du parc ;
- * le nettoyage courant du parc.

Les tâches annexes de maintenance de certains équipements ou de nettoyage approfondi sont effectuées par le personnel du parc ou sous-traitées.

L'organisation des équipes d'exploitation, lesquelles sont constituées d'un responsable de site et d'agents, varient principalement en fonction de deux facteurs :

- * le travail en cycle « jour » ou « nuit », en fonction des horaires d'ouverture ;
- * l'existence d'autres parcs gérés sur une même commune par le même exploitant, auquel cas un responsable « multi-sites » est chargé de la gestion de l'ensemble des parcs et le personnel est amené à être posté sur les différents sites en fonction des besoins (polyvalence des tâches, remplacements pour absence ou congés). Cette mutualisation est notamment présente pour les parcs de surface payants avec contrôle d'accès barriéré (Vigneux, Neuville).

- **Exploitation mutualisée dans le cadre d'une gestion du stationnement sur voirie**

Certains attributaires de services publics se sont vu confier, dans le cadre de l'exploitation de parcs de rabattement, la gestion du stationnement payant sur voirie. Celle-ci consiste principalement en la maintenance des horodateurs et à leur gestion (relevé des recettes et leur transmission quand celles-ci sont encore constituées de monnaie fiduciaire en pièces).

Dans ce cas de figure, le responsable du parc est également chargé de la gestion du stationnement payant sur voirie (exemples : sites de Melun et Châtillon Montrouge).

- **Parcs de surface payants avec horodateurs (contrôle et verbalisation)**

Certains parcs de surface sont équipés d'horodateurs (exemples : Versailles Chantiers, Bréval) et autorisent le stationnement d'abonnés « TC » et d'une clientèle horaire. La surveillance et la verbalisation sont effectuées par du personnel communal également chargé du stationnement payant sur voirie.

- **Sites avec exploitation déportée**

Soumises à des cahiers des charges de plus en plus rigoureux de la part des communes, les sociétés concessionnaires élaborent et mettent en application des modalités d'exploitation intégrant la nécessité de mutualisation de charges d'exploitation entre sites ou de rationalisation des coûts d'exploitation. On peut ainsi constater :

- * Une présence humaine circonscrite aux heures de fréquentation matinales (8h-10h) et nocturnes (18h-20h) ;

- * La mise en place d'un système de surveillance reporté sur un centre de contrôle qui peut soit compléter la surveillance assuré par les agents présents sur site, soit s'y substituer.

Le parc de Saint-Denis Université est un exemple probant de ces aménagements, ceci au bénéfice d'une amélioration du service rendu en termes de fonctionnalité d'accès au parc (système de contrôle d'accès et péager modernisé), de confort (éclairage, peintures) et de sécurité (surveillance 24h/24 du parc et de ses accès).

Les services susceptibles d'être mis en place dépendront bien évidemment du type d'exploitation existante. Les services nécessitant une présence humaine permanente ne pourront par exemple pas être mis en œuvre dans les parcs avec exploitation déportée.

Avant d'envisager la mise en place de service dans les Parcs Relais, il est nécessaire de les insérer en cohérence avec le schéma d'exploitation du ou des P+R et notamment de la présence ou non de personnel sur place.

1.2. Réflexion sur la notion de services dans les pôles multimodaux

La notion de services est à intégrer avant tout dans une logique de pôle multimodal. On gardera donc en tête que **les services à offrir sont à intégrer au niveau d'un pôle et pas nécessairement au niveau des Parcs Relais.**

Certains services peuvent être pertinents au niveau du P+R, d'autres plutôt au niveau de la gare car s'adressant également aux autres usagers que ceux du parking. La décision ou non d'implanter des services dans les P+R est donc lié :

- A l'espace accessible au niveau du pôle (place disponible pour l'implantation du service) ;
- A la clientèle visée (exclusivement automobiliste ou non) ;
- A la possibilité de développer effectivement le service en gestion au niveau du pôle : les Délégations de Service Public des P+R permettent souvent de mettre plus facilement à la charge du délégataire de nouveaux services, du fait de la souplesse de la procédure.

Il n'y a donc pas de règle a priori de développement de services au sein des P+R, ceux-ci devant être réfléchis à une échelle plus large.

Nous présenterons par la suite un certain nombre de services susceptibles d'être développés au sein des P+R sans pour autant présumer de l'opportunité qu'ils y soient localisés effectivement, ceci devant être analysé au cas par cas.

2. ETAT DES LIEUX DES SERVICES EXISTANTS DANS LES PARCS RELAIS

Le thème des services dans les Parcs Relais est souvent mis en avant. Il faut toutefois bien comprendre ce que l'on entend par « service ».

On distingue en effet des types de service assez différents ayant un rapport plus ou moins important avec le Parc Relais. Nous distinguerons par la suite les typologies suivantes de services :

- **Activités en lien direct avec le service du stationnement** (ex : utilisation du Passe Navigo ou réservation de places aux covoitureurs) ;
- **Activités en lien avec la voiture et son entretien** (ex : kit de dépannage, lavage du véhicule) ;
- **Activités en lien avec l'information des usagers** (ex : Panneaux à Message Variable, écran multimodaux) ;
- **Activités en lien avec les problématiques de livraison** (consignes, Espaces Logistiques Urbains...) ;
- **Activités ne concernant pas forcément exclusivement la clientèle des parkings :**
 - * Distributeurs / automates ;
 - * Activité commerciale (ex : pressing, petite restauration) ;
 - * En lien avec la mobilité en général (ex : services concernant les vélos, service concernant le covoiturage, autopartage).

Un certain nombre de ces services peuvent être positionnés dans les P+R mais pas obligatoirement ; la gare ou un espace autre peuvent également être envisagés.

SARECO a recensé ci-après l'essentiel des services développés ou en projet dans les P+R franciliens, en indiquant leur caractère plus ou moins lié au Parc Relais.

Description du service		Type de services	Service concernant exclusivement les usagers du P+R
Utilisation du Passe Navigo comme moyen d'accès		Service stationnement	oui
Utilisation du Passe Navigo comme moyen d'accès		Service stationnement	oui
Facilitation des moyens de paiement (ex : badge Libert)		Service stationnement	oui
Guidage des automobilistes à la place		Service stationnement	oui
Services d'accompagnement aux PMR		Service stationnement	oui
Réservation de places aux covoitureurs		Service stationnement	oui
Centrale de covoiturage		Service stationnement	oui
Mise en place d'abonnements spécifiques destinés aux covoitureurs		Service stationnement	oui
Accueil des deux-roues motorisés		Service stationnement	oui
Consignes		Service stationnement	oui
Service kiosque avec distribution de magazines gratuits		Service stationnement	oui
Prêt gratuit de poussettes, de parapluies, de cabas...		Service stationnement	oui
Prêt de kit de dépannage		Entretien du véhicule	oui
Station de gonflage des pneus de voiture		Entretien du véhicule	oui
Lavage auto et lavage deux roues motorisés		Entretien du véhicule	oui
Borne de recharge pour véhicule électrique		Entretien du véhicule	oui
Dépôt/retrait pour le pressing		Service marchand	non
Services marchands divers (kiosque à jouaux...)		Service marchand	non
Distributeur de boissons ou petite restauration		Distributeurs/automates	non
Borne de dépôt photos et de développement photos numériques		Distributeurs/automates	non
Automates de vente des billets de transports en commun		Distributeurs/automates	non
Retrait de colis de vente		Service de livraison	non
Retrait de recommandés postaux avec procuration		Service de livraison	non
Espaces Logistiques Urbains		Service de livraison	non
Panneau à Message Variable à destination des automobilistes		Information	oui
Mise en place d'écrans donnant des informations sur les Transports en Commun		Information	non
Vélo	Création d'un espace de stationnement vélo	Service à la mobilité	non
	Système de prêt gratuit de vélos pour les clients des parcs	Service à la mobilité	oui
	Location longue durée de Vélos à Assistance Electrique	Service à la mobilité	non
	Location de vélos	Service à la mobilité	non
Vente de titres de transports en commun		Service à la mobilité	oui
Alternative à l'autosolisme	Places réservées avec tarif préférentiel pour les véhicules d'autopartage	Service à la mobilité	non
	Aménagement de zones de stationnement dédiées au covoiturage	Service à la mobilité	non
Centrale de mobilité		Service à la mobilité	non

3. DESCRIPTION DES DIFFÉRENTS SERVICES

Nous avons décrit ci-après les différents services listés ci-dessus ainsi que leur possibilité de développement au sein des P+R.

3.1. Services en lien avec le stationnement

3.1.1. Accès aux Parc Relais avec le Passe Navigo

Le STIF a 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 Parcs Relais suivants :

- Villejuif Louis-Aragon (maître d'ouvrage RATP, exploitant SAEMES) ;
- Houilles-Carières (maître d'ouvrage Communauté de Communes Boucle de la Seine, exploitant Vinci Park) ;
- Chelles (maître d'ouvrage SNCF-Transilien, exploitant Effia) ;
- Conflans Fonderie (maître d'ouvrage Ville de Conflans, exploitant Spie Autocité) ;
- Saint-Quentin-en-Yvelines P10 (maître d'ouvrage Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, exploitant Q-Park).

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 que pour les autres usagers). 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.

Les conditions de poursuite de ce service sont actuellement en cours de discussion au STIF. Une possibilité consisterait à inclure ce service dans le label Parc Relais,

c'est-à-dire que la mise en place de ce service serait obligatoire (et réservée) aux Parcs Relais subventionnés et labellisés par le STIF.

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.

3.1.2. Facilitation des moyens de paiement

- **Achat / renouvellement d'abonnements par internet**

La technologie concernant l'achat / le renouvellement des abonnements par internet est maintenant assez bien maîtrisée. Ce type de service, encore peu développé aujourd'hui, devrait devenir standard dans les années à venir, ce d'autant qu'il permet de faire des économies en terme de présence humaine dans les parcs et donc d'améliorer l'équilibre financier des exploitations.

- **Télépéage**

La procédure se déroule comme suit :

- * A l'entrée dans le parking, le client (occasionnel) prend un ticket de stationnement à la borne ;
- * En sortie du parking, le client emprunte la file télépéage ;
- * Il insère dans la borne son ticket de stationnement pris en entrée ;
- * Le badge de télépéage est lu directement par la balise : le paiement du stationnement est effectué ;
- * Le client peut quitter le parking après ouverture de la barrière.

Ce service est propre aux parkings exploités par Vinci Park. L'équipement d'un chenal est assez élevé : environ 15 000 €.

- **Autres** : acceptation de la carte Total GR aux caisses automatiques, paiement par carte bancaire directement sur la borne de sortie du parking.

3.1.3. Guidage des automobilistes à la place

Les systèmes de guidage à la place se développent actuellement dans les parcs publics. Ils permettent :

- Pour les usagers :
 - * De réduire le temps de recherche de place et la consommation de carburant associée ;
 - * De disposer d'une assistance dans le guidage ;
- Pour l'exploitant :
 - * De disposer d'un suivi très précis de l'occupation du parking ;
 - * De disposer d'un suivi de l'occupation de chaque place, permettant ainsi d'améliorer les conditions d'exploitation (ex : identification rapide des voitures ventouses) ;
 - * D'optimiser la circulation des véhicules dans l'ouvrage ;
 - * De diminuer les émissions de gaz d'échappement (CO, CO₂) ;
 - * De renvoyer une image positive (« professionnalisme », « innovation »...).

On rencontre un coût d'équipement qui peut atteindre 500 euros par emplacement.

Ce service trouve davantage son sens dans des parcs publics de centre-ville où :

- Les taux de rotation sont plus élevés qu'en Parc Relais ;
- La proportion d'usagers occasionnels (« non habitués ») est souvent plus forte ;
- Les bilans d'exploitation permettent généralement des investissements plus importants en matière de qualité de service.

3.1.4. Service d'accompagnement PMR

Il s'agit d'un service spécial permanent d'accompagnement pour porter assistance (ex : ports de paquets) aux femmes enceintes, aux personnes à mobilité réduite, aux personnes âgées (et plus généralement à tout client qui le demande).

Ce service est proposé dans certains parkings et nécessite la présence de personnel en permanence pendant les heures d'ouverture du parking.

3.1.5. Réservation de places aux covoitureurs

Le principe consiste à **réserver des places aux voitures comportant plusieurs occupants**. Ces places sont généralement localisées à des endroits prisés des automobilistes (sortie piétonne, passage d'accès vers la gare, places les mieux surveillées...) – leur réservation vise donc à privilégier les covoitureurs en améliorant un peu leur confort.

Exemple 1 :

[Entretien auprès de Nicolas ALBERT, Nantes Métropole, automne 2009]

En avril 2010, une expérimentation en faveur du covoiturage a été mise en place sur 10 P+R nantais : elle consiste à réserver des places (2 à 5 suivant le parc) aux équipages d'au moins 3 covoitureurs (au moins 3 personnes venant stationner sur le P+R dans un même véhicule pour utiliser les transports en commun ensuite). La signalétique est relativement simple : 1 panneau standard covoiturage pour chacune des places. La surveillance va être assurée par vidéo (sachant qu'il existe du personnel sur la plupart des parcs sélectionnés).



L'expérimentation pourra être étendue à d'autres parcs si les résultats sont concluants.

Exemple 2 :

Transilien SNCF a mis en place une politique en faveur du covoiturage pour se rendre en gare.

Le site internet propose un service de mise en relation des covoitureurs (<http://covoiturage.transilien.com/>). Depuis mai 2010, le dispositif concerne 347 gares d'Ile-de-France sur 381. L'inscription sur le site est gratuite.

Remarque : une première étape avait concerné 58 gares. Les résultats à fin avril 2010 semblaient modestes : 345 inscrits sur le site, 260 trajets proposés, pour 14 gares il n'y avait aucune proposition de trajet.

Par ailleurs, sur certains de ses parcs (ex : Groslay, Bouffémont Moisselles), Transilien SNCF met à disposition des places de stationnement réservées aux covoitureurs. Celles-ci, situées à proximité de la gare, sont marquées au sol et accompagnées d'un panneau spécifique au covoiturage. Afin de prouver que le déplacement a été réalisé en covoiturage, un macaron est à remplir chaque semaine, et à déposer sous le pare-brise. Chaque covoitureur/covoituré doit y déposer le sien. Le macaron est téléchargeable sur le site Transilien.

En pratique, le contrôle n'est pas vraiment assuré – il n'y a donc pas de retour sur le respect du dispositif et sur sa capacité à répondre ou non à une demande.

3.1.6. Abonnement préférentiel à destination des covoitureurs

Le principe consiste à **accorder un tarif préférentiel aux personnes arrivant à plusieurs dans un même véhicule pour prendre les transports en commun ensuite**. Plusieurs expérimentations de ce type ont été lancées :

A. P+R d'Aix-en-Provence

Une expérimentation a été lancée dans le cadre d'un partenariat entre la Communauté de Communes du Pays d'Aix et l'Automobile Club Aixois (ACA) depuis septembre 2008 : il s'agit d'offrir le stationnement aux covoitureurs sur les parcs-relais.

La procédure est la suivante : 1/ inscription à l'ACA 2/ délivrance d'une carte gratuite 3/ l'entrée dans le parc-relais est gratuite sur présentation de la carte et à condition de compter au moins 2 passagers dans le véhicule.

Les résultats à l'automne 2009 étaient très décevants : l'expérimentation concernait environ 5 véhicules. Une réflexion doit être menée par la Communauté de Communes pour comprendre pourquoi les résultats sont autant en-deçà de ceux attendus. *[Informations recueillies auprès de Jean-Pierre Lerouillois, DGA Aménagement du Territoire (04 42 91 49 16)]*

On peut néanmoins souligner que :

- La pratique du rabattement est en cours de développement sur le Pays d'Aix : la ville d'Aix comporte seulement deux parcs-relais dont les taux de remplissage sont inférieurs à 50% ;
- L'avantage tarifaire consenti reste limité : les usagers des P+R aixois sont principalement des occasionnels, généralement moins sensibles au tarif que les abonnés (le coût du stationnement en parc-relais est de 2 €/jour, aller-retour en transports en commun inclus) ;

- Le passage par l'ACA constitue probablement une complication, qui peut par ailleurs sembler peu naturelle – on s'attendrait davantage à voir la carte délivrée par la collectivité ou l'opérateur de transport.

B. Parkings des gares d'Yverdon et de Lyss (Suisse)

Une expérience a été réalisée sur les parkings (payants) des gares d'Yverdon et de Lyss, en Suisse. Elle consistait à réserver des places de stationnement aux équipages de covoitureurs et les récompenser en leur versant a posteriori au bout d'un an un chèque de 66 € environ (par équipage). L'un des objectifs était de décongestionner ces parcs de gare, fortement occupés. L'expérience a été jugée non concluante : elle bénéficiait principalement aux équipages déjà existants.

C. Parc Relais de Chelles

Depuis le 1^{er} avril 2010, une expérimentation en faveur du covoiturage a été lancée au Parc Relais de Chelles par SNCF Transilien et son exploitant Effia. Elle consiste à offrir une réduction sur l'abonnement pour les abonnés au Parc Relais constituant des équipages et ne venant donc qu'avec une seule voiture :

- Pour 1 à 5 covoiturages dans le mois, la réduction est de -10% ;
- Pour plus de 15 covoiturages dans le mois, la réduction atteint -25% ;
- Entre 5 et 15 covoiturages, la réduction augmente progressivement avec le nombre de covoiturages.

Les abonnés doivent se déclarer auprès de l'exploitant et signer les nouvelles conditions générales d'utilisation du service. Ils doivent également s'inscrire sur le site Effia. Les covoiturages sont comptabilisés à l'aide du système péager : on vérifie le nombre de jours dans le mois où, parmi les équipages déclarés de 2, 3, 4... abonnés, un seul véhicule était présent dans le parc. La remise est réalisée sous forme d'avoir sur la facture du mois suivant.

Une zone « Point de rencontre covoiturage » (deux places matérialisées) a été aménagée à proximité de la sortie piétonne.

A ce jour, les résultats sont inexistant, ce qui est attribué à un déficit de communication et d'accompagnement pour le moment.

3.1.7. Accueil des deux-roues motorisés

De nombreux Parcs Relais (et parkings plus généralement) proposent aux deux-roues motorisés :

- Un espace de stationnement spécifique qui peut parfois être un local fermé) ;
- Un abonnement à tarif préférentiel – très fréquemment fixé 50% de l'abonnement voiture : selon la configuration des places, une place voiture peut accueillir 2 à 4 motos : l'équation économique est donc a priori positive pour les exploitants.

Remarque : l'accueil des deux-roues motorisés a longtemps posé problème aux exploitants, car on ne savait pas distinguer les voitures des deux-roues motorisés en entrée du parking ; il était nécessaire de créer un chenal spécifique pour les motos/scooters. L'évolution des matériels de péage a levé cette difficulté : le chenal d'entrée peut être commun aux voitures et aux motos/scooters.

3.1.8. Consignes

Certains Parcs Relais proposent un service de consignes. Le système peut être géré sans nécessiter l'intervention de personnel. Cependant, il apparaît comme préférable que les casiers soient surveillés pour éviter qu'ils ne soient vandalisés.

C'est par exemple le cas dans certains parcs de Cergy, qui ont aménagé des casiers situés face au local d'accueil.

3.1.9. Petits services divers

On pourra notamment citer Vinci Park qui propose à ses clients, pendant la durée de leur stationnement, des prêts de parapluie, de vélos, de cabas...

On trouve également parmi les différents exploitants de parking, pêle-mêle : cireuse à chaussures, wifi, « kiosque » de journaux gratuits (présentoir), service voiturier...

Ces services semblent a priori plus pertinents dans des parcs publics de centre-ville que dans des Parcs Relais.

On peut également citer le service de réservation de places proposé par Effia (garantie d'une place réservée, réservation d'une place proche des quais / de la sortie du parking...), mais plutôt dans des parkings de gare de centre-ville ou des gares TGV. Il présente un intérêt moins évident en parc-relais :

- Le service, payant (4 à 12 €), s'adresse à une population peu sensible au tarif ;
- Il nécessite la présence de personnel pour poser / enlever les barrières sur la place réservée ;
- Il apporte une moindre valeur ajoutée dans les gares où la fréquence des trains est élevée (si on rate le train, on prend le suivant sans que cela occasionne un retard important).

3.2. Services d'entretien du véhicule

Un premier type de services est constitué de services assez peu coûteux destinés exclusivement à la clientèle des P+R et qui peuvent aisément être mis en place :

- Prêt de kit de dépannage ;
- Kit de démarrage batterie ;
- Station de gonflage ;
- ...

Ces services nécessitent toutefois une présence humaine pour pouvoir être mis en œuvre.

Le lavage du véhicule peut parfois être proposé :

- Les stations de lavage ont a priori peu d'intérêt dans les P+R, la clientèle étant rarement suffisante pour justifier l'implantation d'un tel équipement : les stations de lavage sont davantage rencontrées dans des parkings de centre-ville ;
- Par contre, sur les grands parcs-relais (plus de 500 places), peut parfois être proposée la prise de commande groupée pour un lavage à la main du véhicule par un prestataire se déplaçant pour l'occasion.

Le nombre de clients potentiels de ce type de service est difficile à connaître à l'avance ; avant de le proposer, un test doit être effectué pour vérifier la présence d'une clientèle suffisante.

De même, l'implantation d'une station service présente a priori peu d'intérêt dans un P+R.

Enfin, les bornes de recharge (gratuite) pour les véhicules électriques se développent progressivement, ce qui devrait être favorisé par le contexte législatif (par exemple, la loi « Grenelle 2 » dispose que les nouveaux immeubles construits devront être équipés de bornes de recharge).

3.3. Services marchands divers

Il peut s'agir :

- De **commerces présentant un compte d'exploitation classique**

Toutefois l'implantation de ce type de commerces est rarement viable dans les P+R :

- * Soit parce que l'emplacement n'est pas adapté à la pratique commerciale,
- * Soit parce que le potentiel marchand n'est pas suffisant.

Un ratio parfois utilisé est celui de 15 à 20 000 voyages minimum par jour pour que des services marchands de type librairie / vente de sandwiches puisse s'implanter sur un site (source Veolia). Cela limite les possibilités d'implantation de ces commerces aux gares les plus fréquentées.

- Des **services susceptibles de donner lieu à peu de présence humaine sur place**

Il s'agit en général d'accords à mettre en place avec les commerçants du quartier.

On peut par exemple citer le dépôt/retrait d'habits pour le pressing : pour tous les dépôts effectués hors des plages de présence du gardien, il est prévu un sas sécurisé par contrôle de badge, accessible aux usagers de ce service et muni d'un coupon de dépose.

De même que pour les services d'entretien des voitures, il est difficile de connaître le potentiel à l'avance, celui-ci doit faire l'objet de tests.

3.4. Distributeurs/automates

Le potentiel marchand dans les P+R est souvent trop faible pour permettre l'implantation d'un commerce avec personnel. Les automates peuvent constituer une solution de rechange pour apporter un service aux voyageurs ; ceux-ci peuvent distribuer des boissons, de la « petite alimentation » (ex : confiseries), des journaux quotidiens, des timbres ou d'autres produits consommés quotidiennement.

En pratique, ces services sont peu répandus dans les parcs-relais. Ils trouvent peut-être une place plus naturelle au niveau de la gare.

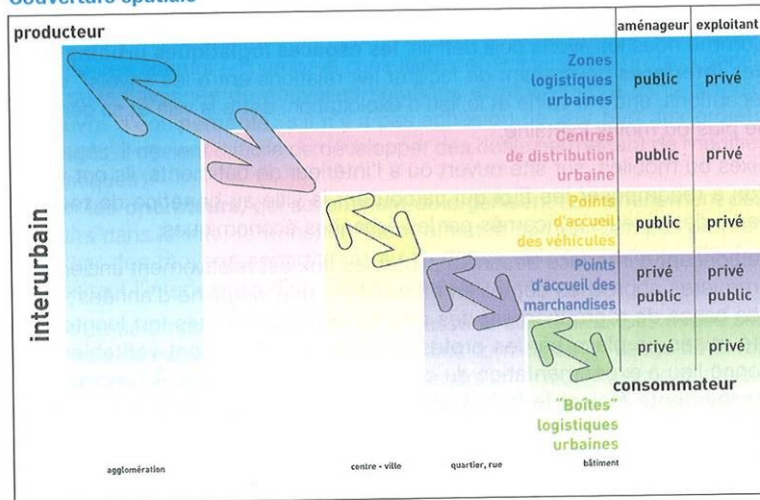
3.5. Services de livraison / Espaces logistiques Urbains

3.5.1. Présentation générale

Le principe des établissements logistiques urbains (ELU) consiste à définir un point qui centralise les livraisons sur un site de façon à optimiser les déplacements liés aux livraisons. Un tel dispositif peut s'envisager à plusieurs échelles (ville, quartier, axe...).

Le graphique ci-dessous représente la typologie des ELU établie par le PREDIT en 2006 :

Couverture spatiale



Couverture fonctionnelle

	missions premières de l'ELU	intervention publique
agglomération Zones logistiques urbaines	orienter les investissements des prestataires	urbanisme aménagement
Centres de distribution urbaine	limiter le nombre d'utilitaires en circulation	organisation règlement
centre ville Points d'accueil des véhicules	diminuer les problèmes de stationnement	équipement contrôle
quartier, rue Points d'accueil des marchandises	faciliter la desserte en créant un nouveau service urbain	facilitation gestion
bâtiment "Boîtes" logistiques urbaines	établir le lien transporteur client sans présence simultanée	positionnement accompagnement

Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, PREDIT, 2006

Le fonctionnement de ces types d'ELU peut être résumé comme suit :

Type d'ELU	Couverture spatiale	Caractérisation
Zone Logistique Urbaine	Agglomération	<p>Rassemblement des prestataires de livraison et insertion à proximité du centre-ville</p> <p>La localisation des interfaces change, les pratiques de livraison et d'enlèvement sont identiques</p> <p>Sites d'accueil situés de préférence dans des zones desservies par des transports multimodaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - zones d'activités spécialisées, foncier ciblé pour ces métiers ; - gares ferroviaires ; - ports fluviaux ; - marchés d'intérêt national (MIN) dont le rôle d'approvisionnement des villes en fruits et légumes peut être élargi à d'autres types de produits ; - hôtels logistiques pour les bâtiments situés en agglomération.
Centre de Distribution Urbaine	Agglomération	Centralisation des opérations avec délégation de la desserte finale à un seul opérateur => intégration dans la chaîne logistique d'un opérateur nouveau
Point d'Accueil des Véhicules	Centre-ville	Affectation d'un espace dédié qui permet de desservir une zone de 100m de rayon (acheminement final réalisé à pied par le prestataire de livraison)
Point d'Accueil des Marchandises	Quartier, rue	Les envois sont acheminés vers une base proche du client, qui s'occupe lui-même de la récupération. Le site n'est pas forcément dédié à l'accueil des marchandises (ex : commerce assurant la gestion des colis pour une entreprise de vente par correspondance).
Boîtes Logistique Urbaine	Bâtiment	Mise en place d'un lien transporteur-client sans nécessiter la présence simultanée des deux sur le lieu de transfert (ex : sas, consigne, box à colis...)

On peut noter que :

- La Zone Logistique Urbaine semble assez largement dépasser le cadre d'un parking.
- Les 4 autres types d'ELU doivent pouvoir être accueillis en parc public.

- Les CDU nécessitent **l'aménagement d'un espace d'arrêt / stationnement des véhicules de livraison, un espace de stockage suffisants et une présence humaine pendant les heures de fonctionnement.**
- Les PAV et les PAM nécessitent l'aménagement d'un espace d'arrêt / stationnement des véhicules de livraison et une présence humaine pendant les heures de fonctionnement.
- En cas de parkings en ouvrage, l'accueil de véhicules de livraison peut être contraignant du point de vue des gabarits (hauteur sous plafond).

L'analyse des informations existantes sur le thème des ELU met en évidence :

- Un domaine qui reste assez largement exploratoire :
 - * Quelques expériences positives et pérennisées ;
 - * De nombreux dispositifs abandonnés ;
 - * Des projets non concrétisés ;
- L'importance de définir les besoins et susciter l'adhésion des acteurs :
 - * Organisation et viabilité de l'ELU très dépendante du volume et du type de livraisons effectuées ;
 - * Difficultés à adopter des réglementations très contraignantes favorisant le recours aux ELU : la viabilité des dispositifs repose sur l'intérêt des commerçants/artisans locaux.

3.5.2. La Petite Reine (Paris)

Parmi les ELU opérationnels, on peut citer par exemple La Petite Reine, société implantée à Paris, Bordeaux, Dijon, Rouen, Londres et Genève (informations 2009).

A Paris, le service, du type Centre de Distribution Urbaine, est implanté dans le parking public Saint-Germain-l'Auxerrois et rayonne sur les 4 arrondissements centraux ; le fonctionnement est le suivant :

- Concentration des véhicules de livraison dans le parking public, où ils déchargent leurs marchandises ;
- Rupture de la chaîne logistique : à ce titre, La Petite Reine peut être assimilé à un Centre de Distribution Urbaine ;

- Livraisons terminales effectuées par la Petite Reine à l'aide de vélos triporteurs à assistance électrique au pédalage et autres véhicules électriques (petites camionnettes capables de transporter une palette).

Il concerne les types de livraison suivants :

- Livraisons de plis et de colis de messagerie express (ex : Chronopost) ;
- Livraisons pour des sociétés spécialisées dans la vente à distance ;
- Livraisons de colis pour des commerces de proximité et des grandes entreprises.

Il n'est pas adapté à certains types de commerces :

- surgelés et frais (rupture de la chaîne du froid) ;
- cafés hôtels restaurants (livraisons par brasseurs, avec des consignes bouteilles ou fûts à remporter) ;
- grande distribution (volumes trop importants) ;
- banques, bijouteries (raisons de sécurité)...

3.5.3. Retours d'expériences complémentaires sur Paris

Les ELU existants à Paris aujourd'hui ne permettent pas de livrer l'ensemble des flux d'un quartier ou d'une zone déterminée. Ils captent des flux liés à une filière, comme par exemple l'ELU de Concorde, utilisé par Chronopost pour livrer du fret express dans les 7^{ème} et 8^{ème} arrondissements. Ces ELU sont aujourd'hui **placés dans des parkings souterrains de la ville**, et ne **traitent principalement que des petits colis** (contraintes d'accès des véhicules de livraison, moyens de manutention réduits, véhicules de livraison terminale de faible capacité), sans contrainte type chaîne du froid, gestion des emballages et contenants...

Les ELU parisiens fonctionnent sans aide de la collectivité (mais bénéficient d'un loyer modéré de 60€ le m² par an).

Pour prévoir a priori l'installation d'un ELU, il faut prendre en compte les paramètres suivants : insertion voirie, espace suffisant pour accueillir plusieurs véhicules simultanément et permettre les manœuvres, accessibilité aux véhicules de gros gabarit, un espace dédié au tri des colis (300m²), un espace pour le chargement des véhicules propres assurant la livraison finale. **Le dimensionnement dépend des volumes à traiter, qui dépendent du type de commerces, de la**

capacité du site à capter les flux du quartier. Le coût d'exploitation dépend des paramètres précédents.

Informations transmises par Hervé Levifve, Ville de Paris

3.5.4. Yokohama Motomachi Urban Consolidation Centre (Japon)

Dans le quartier Motomachi, très dynamique sur le plan commercial, la mise en place de l'ELU, du type Centre de Distribution Urbaine, est partie de l'initiative des trois associations de commerçants, dont la plus importante compte 240 commerçants.

Le principe de l'ELU consiste à :

- Centraliser sur une plateforme unique située à quelques centaines de mètres des rues commerçantes, les véhicules des transporteurs livrant le quartier ;
- Puis organiser des tournées, à partir de cette plateforme, à l'aide 3 poids lourds propres (GNV). Afin de ne pas gêner la vie du quartier, 3 points d'accueil des poids lourds GNV ont été créés ; les véhicules y reviennent plusieurs fois par jour et les livraisons sont ensuite réalisées avec des rolls.

L'ELU de Motomachi traite 85% des flux livrés à destination du quartier. Les 15% restants concernent des produits frais, des meubles et les produits des chaînes ayant leur propre logistique. Les transporteurs utilisateurs de l'ELU paient 150 yens par colis, pour ce qui représente donc pour eux une forme de sous-traitance. L'ELU s'occupe également de la livraison à domicile des 820 ménages du quartier.

L'ELU équilibre désormais ses coûts de fonctionnement. Au démarrage, l'investissement a été de 10 millions de yens par an, apportés par la principale association des commerçants. Le **budget de fonctionnement** est de 55 millions de yens, **couvert à 95% par les recettes engendrées par les transporteurs**. Une subvention (autrement dit le **déficit d'exploitation**) de 2,4 millions (4,4 %) est **payée par l'association des commerçants**.

L'ELU occupe 330 m² et est desservi chaque jour par 22 transporteurs « remettants ». Il traite 340 à 350 000 colis/an avec une plage d'ouverture de 8h à 20h.

Cette expérience de mutualisation logistique est unique au Japon.

3.6. Information des usagers

3.6.1. Le dispositif Parkinfo – à destination des automobilistes

Le dispositif, développé par la FNMS avec l'aide du STIF, permet de diffuser de façon universelle toutes les informations relatives aux parcs de stationnement : localisation, accessibilité, informations pratiques, services, disponibilité en temps réelle. Ces informations peuvent être disponibles par le biais d'internet, du téléphone mobile, des systèmes de navigation par GPS.

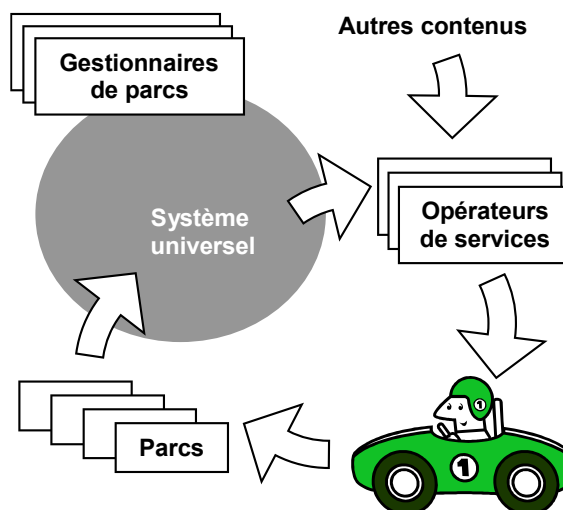


Schéma général de fonctionnement- source : SETEC ITS

Le STIF a soutenu la mise en place de ce dispositif afin de mettre en valeur les places de stationnement disponibles dans les Parcs Relais. Au-delà de la mise en cohérence et en qualité en cours de cette offre, il s'agit dans un premier temps de faciliter l'accès de l'utilisateur à l'information sur l'existence des P+R. L'insertion de ces parcs dans le périmètre du système universel d'information sur le stationnement est jugée comme une première étape essentielle. Un certain nombre de P+R sont ainsi en cours d'équipement. D'autres sont à l'étude.

Le dispositif devrait a priori pouvoir à terme permettre, dans la mesure où on disposera de la disponibilité réelle des P+R, des actions plus ambitieuses, comme par exemple la diffusion de messages comparatifs sur la voirie, au travers de panneaux à messages variables, encourageant au report modal.



Système de géolocalisation des parcs de stationnement

Le coût d'installation du dispositif Parkinfo est modéré (de l'ordre de 1500 € / parc).

3.6.2. Les écrans d'information à destination des piétons – le dispositif Infogare

Le système d'information sur les départs des prochains trains d'une gare est expérimenté sur quelques réseaux de bus d'Ile de France, mais pas encore dans des Parcs Relais (si ce n'est par des écrans SNCF ou RATP déportés dans le parking par liaison filaire).

Le STIF a financé le serveur de la SNCF permettant de mettre à disposition de tiers opérateurs l'information en temps réel sur la circulation des trains et sur les perturbations en cours et à venir. L'interface est disponible depuis janvier 2010.

Le système s'appuie sur le « local agreement SIRI Ile de France », lui-même basé sur la norme d'échanges d'information Transmodel (norme européenne EN12896), le Modèle de Données de Référence pour le Transport Public qui décrit les principales structures de données utilisées comme base d'architecture intégrée des systèmes d'information du Transport Public.

Il convient donc pour un opérateur qui souhaite mettre à disposition de sa clientèle les données issues du serveur de la SNCF de signer une convention de mise à disposition des données avec la SNCF, de récupérer ces données sur un webservice et de les mettre en forme pour les diffuser sur écrans via Internet.

Ces données sont relatives au départ des prochains trains à partir des gares concernées, mais aussi aux perturbations sur la ligne ou à venir (mouvement social, travaux...).

Cette information peut figurer seule sur écran ou constituer la fenêtre centrale de l'écran, d'autres informations étant disponibles en particulier en fin de journée au retour des « navetteurs » : météo, niveau de saturation des voies rapides, opération commerciale ou information du gestionnaire du Parc Relais ou information liée à la vie locale.

La SAEMES semble étudier actuellement pour son Parc Relais de Vaires-Torcy la mise en place d'un tel service. Même s'il n'est actuellement pas opérationnel, il devrait a priori être envisageable dans les années à venir d'équiper les parcs d'écrans diffusant :

- La **liste des prochains trains au départ de la gare liée au Parc Relais et leurs horaires** ;
- Des **informations complémentaires** en image fixe ou bandeau déroulant (Météo, Info Trafic, Info local).

Le coût d'investissement de ce type de dispositif est de l'ordre de **5000 € HT/parc pour 2 écrans**.

3.6.3. Le jalonnement des Parcs Relais depuis le réseau routier

A. *Jalonnement statique*

La signalisation des P+R urbains en amont depuis le réseau routier et autoroutier est relativement développée dans les agglomérations de province. Cela contribue au succès des P+R auprès d'usagers occasionnels, pas nécessairement bien informés sur ces aménagements.

En Ile-de-France, la signalisation des Parcs Relais est peu développée et très hétérogène, résultat de compétences éclatées entre les différentes collectivités locales (communes, Etat...) et de l'évolution des appellations (« PSR », « PIR »,

« parc de gare »...). Par le biais du Schéma Directeur des Parcs Relais, le STIF 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 ».

B. Jalonnement dynamique

Une signalisation plus élaborée peut également être envisagée :

- Signalisation dynamique concernant l'occupation des Parcs Relais : nombre de places libres ou état (libre / complet) ;
- Informations complémentaires sur :
 - * La desserte en transports en commun associée, les horaires de passage des prochains trains par exemple (cf. Stuttgart ci-contre) ;
 - * L'état de la congestion routière en se rapprochant du cœur de l'agglomération ;
 - * L'occupation des parkings publics en centre-ville (ce qui présente peu d'intérêt en région parisienne compte tenu de l'échelle).

A notre connaissance, ce type de signalisation reste à ce jour peu développé en France.



A Rennes, l'état de remplissage des Parcs Relais est signalé depuis le réseau routier :

- Une convention a été signée entre la DIR Ouest et Keolis (l'exploitant du réseau de transports et des P+R urbains rennais) ;
- Keolis met les données de comptage du nombre de véhicules stationnés en Parcs Relais à disposition de la DIR Ouest sur un serveur ftp ;
- La DIR Ouest affiche l'état des Parcs Relais (ouvert / fermé / complet) sur certains de ses Panneaux à Message Variable, situés sur la rocade et les 4 voies pénétrantes ;
- L'information sur l'état du trafic routier reste néanmoins prioritaire par rapport à l'information sur l'état des P+R.

C. Réflexions du CERTU sur le jalonnement dynamique

Dans le document « Les systèmes de jalonnement dynamique des parcs de stationnement » écrit en janvier 2003 mais finalement non publié, le CERTU notait les informations suivantes concernant le jalonnement des Parcs Relais :

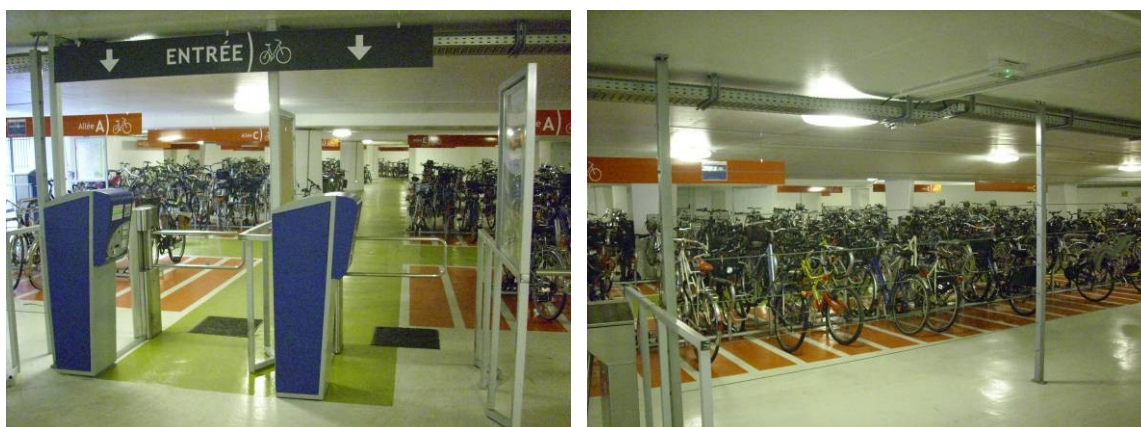
- « Dans le cadre d'une politique de report du stationnement vers les parcs relais, l'information doit fournir à l'utilisateur des arguments qui vont le conduire à délaissé son véhicule au profit des transports en commun. Il est alors utile de montrer à cet usager que le stationnement en centre ville est saturé alors que des places sont disponibles dans les parcs relais. Ces informations sont bien sûr insuffisantes pour conduire l'utilisateur à modifier ses habitudes. Celui-ci souhaite également disposer d'informations complémentaires sur les conditions d'accès aux parcs relais, la nature, le coût, la rapidité et la fréquence des transports en commun. Tous ces éléments ne peuvent bien sûr être diffusés à l'utilisateur par le seul biais du jalonnement » ;
- « ... dans une stratégie de transfert modal, on pourrait penser que l'information d'occupation des parcs de stationnement est importante. Pour être cependant décisive il faudrait que l'utilisateur soit certain de ne pas trouver de place, ce qui est très rarement le cas compte tenu de l'offre en surface et des possibilités de report dans des parcs de stationnement voisins. Cette situation est d'ailleurs révélatrice des effets contradictoires du système de jalonnement dynamique, d'un côté la signalisation invite l'automobiliste à garer son véhicule en périphérie dans un parc relais et de l'autre elle facilite son stationnement en centre ville en organisant les reports entre ouvrages » ;
- « Sur le plan économique, le jalonnement dynamique peut être un moyen pour (...) rentabiliser les infrastructures existantes. Dans le cadre d'une politique de promotion des parcs relais, les bénéfices escomptés sont souvent doubles. Il s'agit d'améliorer à la fois la fréquentation des parcs relais et des lignes de transports existantes ».

3.7. Les services à la mobilité

3.7.1. Le stationnement des vélos

De nombreux exploitants ont mis en place un service d'accueil pour le stationnement des vélos. En général, il consiste à **aménager un local fermé accessible par badge**, et s'adresse à des usagers réguliers (abonnés), qui bénéficient d'un **coût d'abonnement très modique**. On peut citer par exemple un abonnement de 25 €/an sur le parking Gare Nord à Nantes.

Les exemples de parkings vélos les plus développés en France sont probablement ceux de la ville de Strasbourg, ceux localisés près de la gare notamment. On y rencontre ainsi un parking situé sous le parvis, uniquement dédié aux vélos et comportant 800 emplacements (cf. photos ci-dessous).



Le parking est géré par Vinci Par. Les coûts pratiqués (2010) sont les suivants :

- 1h - gratuit, 5h - 0,50 €, forfait 24h - 2 € ;
- Abonnement mensuel : 7 € ;
- Abonnement annuel pour les usagers des transports en commun : 34 €.

Des aménagements (plus modestes comparativement à Strasbourg) en faveur du stationnement des vélos existent en Ile-de-France. Ci-après se trouvent quelques photos du parc à vélos de la gare de Colombes : celui-ci n'est pas intégré à un Parc Relais (la gare de Colombes n'en comporte pas) et illustre le fait que la thématique

du rabattement voiture et du rabattement vélo ne sont pas nécessairement liées. Par exemple : les parcs souterrains sont mal adaptés à l'accueil des vélos (rampes), la distance de 300m jugée acceptable pour des rabattants automobilistes est souvent rédhibitoire pour des rabattants en vélo, etc.

Le STIF poursuit actuellement une étude pour mettre en place un Schéma Directeur du stationnement des vélos aux gares, indépendamment du Schéma Directeur des Parcs Relais.



3.7.2. Prêt / location de vélos

Il existe actuellement plusieurs formules :

- **Le prêt de vélos, à destination des usagers du parc** : ce service a par exemple été mis en place dans certains parcs publics gérés par Vinci Park ;
- **La location de vélos**

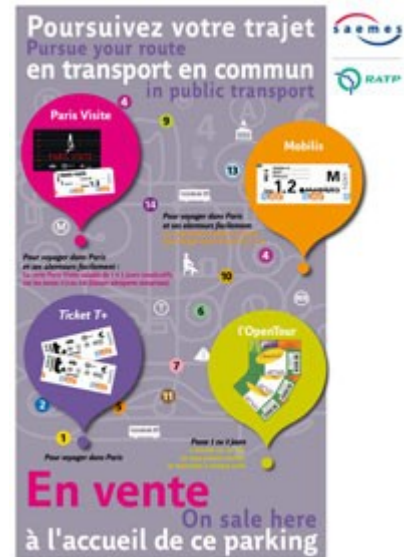
Celle-ci n'est toutefois pas uniquement destinée aux usagers du parking. Elle peut donc se pratiquer dans d'autres lieux, d'autant qu'elle ne constitue pas le cœur de métier de l'exploitant, qui devra s'associer à un professionnel de l'entretien / location de vélo pour mettre en place un tel service.

On peut citer à ce sujet l'initiative de la SAEMES qui loue des Vélos à Assistance Electrique dans certains de ses parkings parisiens.

3.7.3. Ventes de titres de transports en commun

L'achat de titres de transports en commun au local d'accueil est par exemple proposé dans 8 parcs parisiens gérés par la SAEMES.

Ce service nécessite une présence humaine, sauf à envisager le déport d'automates de vente dans les Parcs Relais : cela n'est à notre connaissance pas pratiqué en Ile-de-France aujourd'hui. La localisation de tels automates pose un certain nombre de problèmes juridiques et techniques : câblage, propriété, conditions d'entretien / de collecte de recettes de l'automate...



3.7.4. L'autopartage

L'offre d'autopartage est en fort développement à Paris et dans les grandes villes de province (Grenoble, Nantes, Strasbourg, Toulouse, etc.).

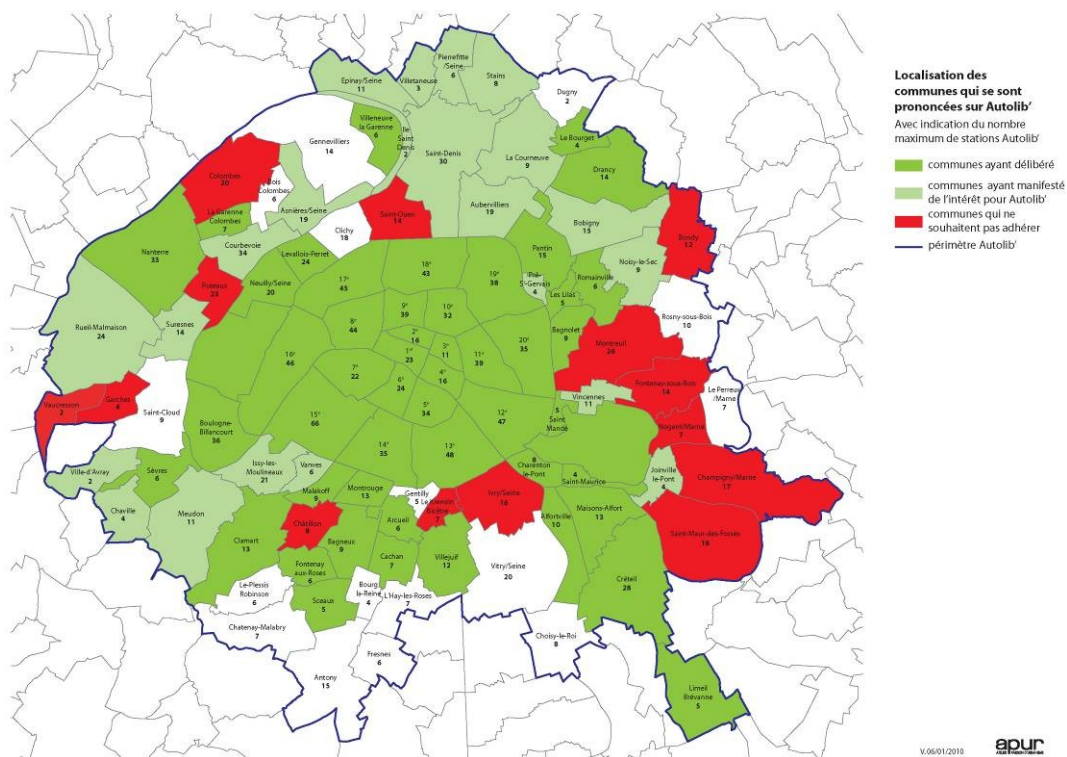
Les 5 opérateurs implantés à Paris et bénéficiant du label Paris Autopartage sont des sociétés privées qui fonctionnent sans subvention publique :

- [Caisse-Commune](#) : opérateur historique (1999) initialement géré par une association puis racheté par le groupe Transdev (160 véhicules, 54 stations implantées quasi exclusivement dans Paris) ;
- Mobizen : créé en 2007 et adossé à Veolia Transport, l'opérateur compte plus de 100 stations implantées quasi exclusivement dans Paris (quelques stations en proche banlieue : Neuilly-sur-Seine, Boulogne-Billancourt) ;
- [Okigo](#) : service créé en 2007 par Vinci Park et Avis et uniquement implanté dans les parcs publics gérés par Vinci Park, il propose 24 stations en région parisienne (Paris principalement). Le service est également présent à Rouen ;
- [Connect by Hertz](#) : présent dans différents pays (Etats-Unis, Royaume-Uni, Canada, Espagne, Allemagne), le service est également implanté en région

parisienne (Paris, Boulogne-Billancourt, Marne-la-Vallée) avec 69 stations et 94 véhicules ;

- **Carbox** : ce service créé en 2006 s'adresse plus particulièrement aux entreprises – les véhicules sont stationnés dans les garages privés des entreprises.

Le service Autolib' (3000 véhicules et 1000 stations prévues) est actuellement en cours de montage ; sa mise en service est prévue pour l'automne 2011. 300 stations devraient être installées en banlieue – le dispositif devrait néanmoins être déployé très majoritairement dans le cœur d'agglomération, secteur peu équipé en Parcs Relais (cf. carte ci-après).



D'autres opérateurs d'autopartage locaux peuvent être présents : on peut par exemple citer Cergy autopartage, en cours de formation dans la Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise.

Le développement des services liés à l'autopartage dans les parkings se caractérise en général par la mise à disposition des opérateurs

d'autopartage de places réservées, à des tarifs d'abonnements préférentiels. La taille standard d'une station est de 1 à 4 voitures.

3.7.5. Zone de covoiturage aménagée

Contrairement aux services en lien avec le covoiturage présentés précédemment, dont l'objectif est de favoriser le covoiturage parmi les gens qui viennent prendre les transports en commun ensuite, le principe ici est de permettre à des autosolistes de se retrouver pour repartir du parking avec un seul véhicule.

Ce thème des aires de covoiturage est en développement en France, particulièrement dans les départements (ex : Côtes d'Armor, Morbihan, Pyrénées-Atlantiques) ou les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (ex : Rennes Métropole). Ces aires consistent généralement en des terrains aménagés dans des secteurs ruraux très mal desservis par les transports en commun – les accès ne sont pas gérés.

Le seul exemple que nous connaissons où une aire de covoiturage a été aménagée en parc-relais est celui d'Edimbourg (cf. benchmarking étranger).

3.7.6. Les centrales de mobilité

Les opérateurs de stationnement orientent de plus en plus leur offre sur la thématique des centres de mobilité multimodaux. L'exemple le plus complet est probablement celui installé par Vinci Park à La Défense, Moway, qui centralise de nombreux services à la mobilité : véhicules d'autopartage (Okigo), salle d'attente pour les covoitureurs, site de mise en relation des covoitureurs, information sur les transports en commun, réservation possible de taxis ou moto-taxis, service de taxis hybrides à haute valeur ajoutée (services à bord tels que wifi, télévision, presse, chargeur universel...), etc.

L'installation de centrales de mobilité dans les P+R ne paraît toutefois pas évidente :

- Elles sont souvent plus pertinentes en gare car elles ne s'adressent bien évidemment pas exclusivement aux automobilistes ;
- Elles nécessitent une échelle suffisamment grande pour être pertinente.

3.8. Exemples de mise en place de services complémentaires en parcs-relais

3.8.1. Parc-relais Escale à Saint-Etienne

La ville de Saint Etienne a souhaité expérimenter la mise en place de services au niveau du pôle d'échange Escale en 2003. Il y a été implanté une série de services divers tel que : vente de timbres, photocopie, livraison consignes, distributeurs divers...

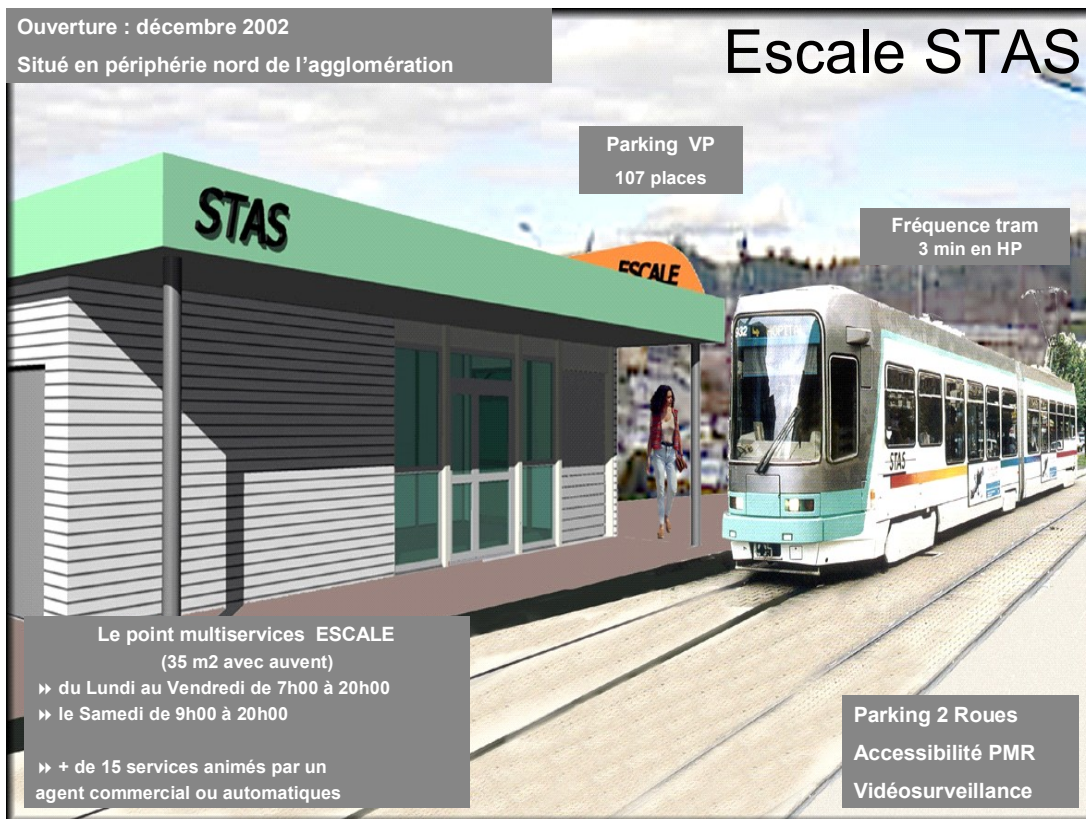
Ce dispositif a donné lieu à une évaluation. Les services utilisés par les usagers sont synthétisés dans les tableaux ci-après :

produits vendus	2003	2004	2005
Timbres	115	88	61
Carte de téléphone	37	22	23
Lavage voiture	6	3	0
Photocopie	876	1040	919
Fax	1	2	3
Presse	599	720	346
Livraison - Consigne	3	0	0
Téléphone	199	206	194
Café	1043	722	786
Friandise	937	1029	1177
Photomaton	190	202	230

Recettes services + 2005					
	Rémunération	quantité 2005	Prix unitaire	Total net STAS	total CA
Timbres	0	61	5,00	0,00	305
Carte de téléphone	0,37 € par carte	23	7,50	8,51	172,5
Lavage voiture	0	0	40,00	0,00	0
Photocopie	net des ventes	919	0,10	91,90	91,9
Fax	net des ventes	3	2,00	6,00	6
Presse	14% des ventes	346	0,80	38,75	276,8
Livraison - Consigne	3 € / livraison	0	3,00	0,00	0
Téléphone	20% du trafic	194		trafic?	0
Café	0	786	0,50	0,00	393
Friandise	0	1177	0,80	0,00	941,6
Photomaton	25% des ventes	230	4,00	230,00	920
TOTAL				375,16 €	3 106,80 €

Actes de service sur le pôle d'échange escale – source Véolia	12	1	6
	0	2	2
	0	0	0
	152	56	44
	0	0	1
	42	40	21
	0	0	0
	30	27	13
	83	59	38
	63	125	134
	19	10	58





Services mis en place sur le pôle d'échange escale

L'évaluation de la mise en place de ces services fait apparaître :

- Hors vente de tickets, un bilan extrêmement déficitaire : de l'ordre de 3 k€ HT de recettes sur les services autres que la vente de billets pour environ 40 k€ HT de charges ;
- Un service de livraison/consigne assez peu demandé ;
- Que globalement, la faible taille du pôle rend difficile la création de services viables financièrement.

La création de ce type de pôle de services n'est donc viable financièrement que pour les pôles de taille très important.

3.8.2. Parcs-relais de Besançon

La Ville de Besançon dispose de deux parcs-relais, de capacité respective de 150 et 180 places, partiellement gardiennés : les gardiens (« conseillers Ginko ») sont présents aux seules heures de pointe, de 7h à 10h puis de 17h à 18h30 du lundi au vendredi, de 14h à 18h le samedi.

L'usage des parcs-relais reste encore très modeste aujourd'hui : on estime que chaque jour, 50 à 70 véhicules stationnent sur ces espaces pour prendre les transports en commun ensuite.

La promotion des parcs-relais par le Grand Besançon est beaucoup passée par une communication autour du « gain de temps » et du « temps pour soi ». Dans cette logique ont été mis en place des services visant à faire gagner du temps aux usagers. Le « pack services gain de temps » comprend :

- Des services d'entretien à la voiture (nettoyage, contrôle technique, remplacement des pneus...) à tarif préférentiel, en partenariat avec un garage local : l'utilisateur du P+R doit laisser les clés au gardien du P+R (« conseiller Ginko ») le matin, règle et récupère les clés le soir ;
- Des services d'entretien du linge (lavage, détachage, repassage, raccommodage...) à tarif préférentiel, en partenariat avec une blanchisserie locale : l'utilisateur du P+R laisse le linge au gardien du P+R le matin, règle et récupère le linge 36h à 48h plus tard ;
- Un service de livraison de courses, en partenariat avec un supermarché local :
 - * L'utilisateur du P+R effectue sa commande sur internet ;
 - * Les produits sont livrés au parc-relais souhaité et stockés dans une armoire réfrigérée ;
 - * L'utilisateur du P+R règle et récupère sa commande auprès du gardien du P+R ;
- Livraison de fleurs (Saint-Valentin, fête des mères...), de pizzas ;
- Un service de dépôt de pain et, sur commande, de petite restauration (croissant, sandwich, formule repas) assuré par le gardien du P+R ;
- Des services postaux (colis, timbres...) et la vente de titres de transports en commun, également assurés par le gardien du P+R ;
- De petits plus : café, magazine, boîte aux lettres, prêt de caddie / de parapluie, collecte de piles usagées...

Ces services sont donc **fortement liés à la présence de personnel**. Ils s'adressent en priorité à une clientèle d'utilisateurs réguliers.

L'exploitant de transports / des P+R, Keolis, sert d'intermédiaire entre les usagers des P+R et les différents prestataires de services, sans intérêt financier autre que celui d'essayer de favoriser le report modal.

Il ne faut pas voir ces services comme s'inscrivant dans un modèle économique viable : il a semblé opportun de les développer en termes d'**image**, de procurer de petits avantages aux usagers, et/ou de créer un déclic chez des prospects hésitants. Leur utilisation reste limitée – à rapprocher peut-être aussi du faible nombre d'usagers utilisant les parcs-relais aujourd'hui :

- En termes de notoriété, la moitié des usagers les connaissent et en ont une bonne image mais la moitié d'entre eux n'ont pas le réflexe de les utiliser, ou pas l'utilité ;
- Le service en partenariat avec la boulangerie est celui qui fonctionne le mieux (5 à 10 baguettes vendues par jour) ;
- En moyenne, 3 à 4 clients par mois réservent des services sur les P+R, plus fréquemment la blanchisserie ou la livraison de supermarché que le garage.

Le Grand Besançon a également envisagé de mettre en place un service de livraison des courses effectuées en centre-ville. Cela a été mis en place ponctuellement mais non pérennisé pour le moment.

Informations rassemblées auprès de Yann Chauvin (Grand Besançon) et Florent Voynnet (Keolis Besançon, 03 81 48 12 26, fvoynnet@keolis.com) en juin 2010.

4. SYNTHÈSE

Il n'existe pas de règle a priori de développement de services au sein des Parcs Relais :

- Ceux-ci doivent être réfléchis à une échelle plus large : ainsi, il peut être plus pertinent de développer certains services au niveau du pôle multimodal (et en l'occurrence en gare) que dans le Parc Relais ;
- Le service à développer dépend du schéma d'exploitation du / des Parcs Relais, de la présence ou non de personnel notamment.

Si le thème des services à l'utilisateur est en fort développement aujourd'hui parmi les exploitants de parkings, ces services sont plus naturellement développés dans des parcs de centre-ville où :

- Le flux de clientèle est important (stationnement courte durée plus développé / taux de rotation plus élevé que dans les Parcs Relais) ;
- La présence de personnel couvre des plages horaires larges.

Avec des présences de personnel souvent limitées aux heures de pointe voire nulles (gestion déportée), la gamme de services développables en Parc Relais apparaît comme limitée. On peut raisonnablement envisager le développement quasi systématique des services suivants :

- Un accès facilité avec le passe Navigo : si le service expérimenté actuellement reste limité, on peut raisonnablement tabler sur une progression de l'intégration billettique et tarifaire entre le stationnement et les transports en commun en Île-de-France ;
- La diversification / facilitation des moyens de paiement, avec le paiement d'abonnements par internet notamment ;
- Le développement de l'information en temps réel sur les disponibilités en Parcs Relais (Parkinfo) ;
- Le développement des écrans d'information à destination des piétons (Infogare) ;
- Des services en faveur du covoiturage (site de mise en relation, tarif préférentiel, réservation de places) même si les initiatives menées aujourd'hui semblent peu probantes ;
- L'accueil des deux-roues motorisés (espaces et tarifs spécifiques) ;
- Des services d'entretien du véhicule : bornes de recharge électrique, station de gonflage des pneus, prise de commande groupée pour un lavage à la main du véhicule par un prestataire se déplaçant pour l'occasion...

Les services commerçants ont probablement davantage vocation à être développés en gare, où les flux de voyageurs sont sensiblement plus importants. Des initiatives de type pressing, services postaux, dépôt de pain... peuvent néanmoins être envisagées, en fonction de la présence ou non de personnel et de la possibilité d'établir des conventions avec des commerçants locaux.

Le développement des services liés aux livraisons (Espaces Logistiques Urbains) dans les Parcs Relais reste à ce jour très incertain :

- Les retours d'expériences probantes sont aujourd'hui peu nombreux et doivent souvent être organisés (et subventionnés) par la collectivité ;
- Les ELU nécessitent pour la plupart d'entre eux une présence humaine ;
- Le potentiel de développement des ELU est fortement dépendant du contexte local :
 - * Le Parc Relais doit se trouver à proximité d'un environnement urbain commerçant ;
 - * Le service s'adresse plus naturellement à certains types de commerces (surgelés / frais, cafés / hôtels / restaurants, grande distribution, banques / bijouteries sont a priori exclus) ;
- L'accueil dans le Parc Relais de véhicules de livraison peut être contraignant au niveau de la structure (cf. gabarits).

Enfin, le développement de services à la mobilité dans les Parcs Relais doit être discuté au cas par cas :

- Pour le vélo : en fonction notamment du type de parc (souterrain, silo, au sol) et de sa localisation par rapport à la gare (grande proximité ou non) ;
- Pour l'autopartage : en fonction des opérateurs implantés localement – on peut néanmoins noter que l'autopartage se développe aujourd'hui plus naturellement en milieu dense, dans le cœur d'agglomération, où les possibilités de rabattement bus sur le réseau de transport collectif régional sont développées, donc la présence de Parcs Relais peu justifiée.