



# Métro Grand Paris

DOSSIER DES ÉTUDES

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

Volet 3

*(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 3: RECOMMANDATIONS**

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

---

<b>1. Introduction.....</b>	<b>4</b>
1.1. Définition .....	4
1.2. Contexte et objectifs.....	4
<b>2. Les spécificités du projet du Grand Paris .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Recommandations concernant le montage des projets.....</b>	<b>7</b>
<b>4. Recommandations concernant la localisation des Parcs Relais.....</b>	<b>10</b>
4.1. Localisation au niveau régional.....	10
4.2. Localisation au niveau local.....	11
4.2.1. Par rapport au réseau routier.....	11
4.2.2. Par rapport aux autres Parcs Relais.....	11
4.2.3. Par rapport à la gare.....	11
<b>5. Recommandations concernant le dimensionnement des Parcs Relais .</b>	<b>12</b>
5.1. La nécessité de procéder avec prudence.....	12
5.1.1. Une connaissance du contexte local nécessaire.....	12
5.1.2. Des problématiques inédites en Ile-de-France.....	12
5.1.3. Des retours d'expérience qui appellent à la modération.....	12
5.1.4. Implications.....	13
5.2. Principes de dimensionnement.....	14
5.2.1. Cadrage sur les parts modales.....	14
5.2.2. Réalisation de diagnostics locaux.....	14
<b>6. Recommandations concernant les conditions d'exploitation des Parcs Relais .....</b>	<b>17</b>
6.1. Tarification et billetterie.....	17
6.2. Qualité de service.....	18
6.3. Autres services éventuels aux voyageurs.....	19
6.4. Activités complémentaires de la fonction de rabattement : à voir au cas par cas	20
6.4.1. Activités liées aux livraisons.....	20
6.4.2. Services à la mobilité.....	20
6.4.3. Mutualisation.....	20
<b>7. Contribution au développement durable.....</b>	<b>22</b>
<b>8. Conclusion.....</b>	<b>24</b>

## Annexe I

<b>Quelques ordres de grandeur .....</b>	<b>25</b>
--	-----------

# 1. INTRODUCTION

---

## 1.1. Définition

Le Parc Relais est un parc de stationnement pour les véhicules des particuliers, situé à proximité d'une gare, d'une station de métro ou de TCSP, et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports publics plutôt que de réaliser l'intégralité du trajet en voiture. Il contribue donc à une réduction de l'usage exclusif de la voiture individuelle et permet d'en limiter les nuisances sociales et environnementales. Avec la gare routière et le parc vélos, il est l'un des principaux supports de l'intermodalité.

## 1.2. Contexte et objectifs

La Loi dite « sur le Grand Paris » prévoit que « Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (...) mentionne (...) la prise en compte de l'intermodalité, de sorte que (...) soient indiquées les dispositions à prendre en compte afin de permettre le développement d'une offre tarifaire combinant le transport public et le stationnement des véhicules légers autour des gares ».

Dans ce contexte, la DREIF avec l'aide de la Mission de Préfiguration du Grand Paris a confié à SARECO une mission visant à :

- Fournir des éléments constituant le dossier de débat public ;
- Fournir les argumentaires nécessaires à la tenue du débat public ;
- Assister le maître d'ouvrage pour l'expression des objectifs généraux relatifs au programme d'aménagement des Parcs Relais.

## 2. LES SPÉCIFICITÉS DU PROJET DU GRAND PARIS

---

Le métro automatique pose un certain nombre de **problématiques relativement inédites en Ile-de-France**. Celles-ci auront probablement des conséquences sur la politique à mener en matière de rabattement :

- Le futur métro automatique va fortement favoriser l'usage des transports en commun pour les **trajets banlieue-banlieue**, dans un contexte où les principales lignes du réseau ferré sont aujourd'hui agencées de façon radiale. Par ailleurs, même si le tracé exact n'est pas aujourd'hui connu (« faisceau »), il semble que le tronçon sud-ouest va être localisé sensiblement plus près de Paris que le tronçon nord-est ; ainsi, la nouvelle infrastructure va introduire une **dissymétrie dans l'agencement du réseau de transport collectif régional**.

Le modèle concentrique et symétrique, qui inspire le Schéma Directeur des Parcs Relais, va donc se trouver assez profondément modifié. Des trajets internes à la zone 3 pourront par exemple être plus longs que des trajets effectués entre les zones 1 et 5.

- Le **fonctionnement 24h sur 24** éventuel pourrait engendrer une demande de stationnement de rabattement dans des périodes inusuelles.
- Le financement partiel du projet de métro automatique par une **taxe foncière spécifique sur les projets immobiliers situés autour des gares** va probablement peser dans la programmation et la morphologie des Parcs Relais : l'aménagement de parcs au sol ou en silo risque en effet de mobiliser du foncier qui pourrait potentiellement engendrer des recettes foncières.
- Le projet dessert de **grands pôles d'échanges nationaux et internationaux** (aéroports, gares TGV...) qui engendrent des besoins en stationnement importants venant parfois saturer les espaces existants, malgré des tarifs souvent élevés. Il est ainsi possible que certaines gares du futur métro, offrant une liaison rapide et fiable vers ces pôles d'échanges, potentiellement 24h sur 24, se révèlent très attractives pour des automobilistes et **engendrent ainsi un phénomène de déport de stationnement important**.
- Le futur métro automatique aura **des conséquences sur les besoins de rabattement sur les infrastructures existantes** :

Certains trajets banlieue-banlieue, inenvisageables aujourd'hui étant donnée la configuration du réseau, seront rendus possibles par le futur métro automatique... ce qui ne signifie pas nécessairement que les usagers concernés se rabattront en voiture directement sur le métro, mais peut-être plutôt sur la ligne radiale la plus proche de son domicile et interconnectée plus loin avec le métro.

On assistera donc probablement à une augmentation des fréquentations des lignes radiales en zones 3 à 6, ce qui engendra une montée des besoins en stationnement de rabattement en lien avec l'augmentation du trafic voyageurs (le rapport entre les deux montées de fréquentation étant difficile à préciser).

On peut également noter qu'à contrario, le métro automatique devrait permettre à certains usagers de se rabattre sur les lignes axiales autrement qu'en voiture, ce qui pourra ponctuellement diminuer les besoins en stationnement de rabattement sur ces lignes.

### 3. RECOMMANDATIONS CONCERNANT LE MONTAGE DES PROJETS

---

La politique de stationnement de rabattement en Ile-de-France est définie par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et énoncée dans son Schéma Directeur des Parcs Relais.

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

- Favoriser préférentiellement le rabattement bus / vélo / marche ;
- Favoriser une approche cohérente des politiques de stationnement aux différents échelons (pôle d'échange, ligne ou bassin de déplacements) ;
- Améliorer la visibilité du dispositif de rabattement, via l'information et la construction d'une identité visuelle ;
- Améliorer et harmoniser la qualité de service et la tarification ;
- Favoriser l'intermodalité voiture / transports en commun : développement du passe Navigo, d'une tarification combinée...

La politique régionale se traduit par des documents opérationnels fixant une référence minimale en matière de qualité de service et une politique de subvention STIF/Région à l'investissement, voire à l'exploitation.

Pour la construction et le développement des Parcs Relais sur le futur métro automatique, **il est fortement recommandé de s'inscrire dans le cadre du Schéma Directeur des Parcs Relais du Syndicat des Transports d'Ile-de-France** pour les 3 raisons suivantes :

- Sur le plan territorial : cela permettra de renforcer l'intégration du futur métro automatique et de ses parcs à l'ensemble du dispositif de transport francilien, et d'éviter les incohérences (tarifaires par exemple) ;
- Sur le plan financier : étant donné la précarité des équilibres financiers des Parcs Relais, on voit mal comment financer la construction de parcs ou l'extension de ceux existants, autrement qu'avec les subventions Région/STIF ou d'autres intervenants publics ;

*Remarque : dans certains cas, ces subventions ne couvrent que partiellement les coûts d'investissements. Par exemple dans les parcs en silo, il faut compter de 12 000 à 15 000 € HT par place, alors que la subvention STIF/Région est plafonnée à 10°000 € HT.*

- Sur le plan institutionnel : la Loi dite « sur le Grand Paris » prévoit que « Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (...) mentionne (...) la prise en compte de l'intermodalité, de sorte que, sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France ainsi que de celles des collectivités territoriales concernées, soient indiquées les dispositions à prendre en compte afin

de permettre le développement d'une offre tarifaire combinant le transport public et le stationnement des véhicules légers autour des gares ».

Concernant la maîtrise d'ouvrage des projets, celle-ci est aujourd'hui assurée par des organismes divers, en général en lien avec le terrain d'assiette :

- Les collectivités territoriales locales dans 85% des cas : les communes ou, de plus en plus souvent, les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale ;
- Transilien-SNCF dans près de 15% des cas ;
- D'autres organismes dans les quelques cas restants.

Pour les futurs Parcs Relais créés :

- Soit un schéma semblable se reproduit, avec une maîtrise d'ouvrage distincte pour la plupart des ouvrages :
  - \* On aura dans ce cas intérêt à discuter prioritairement avec les EPCI, pour assurer le maximum de cohérence avec les Parcs Relais existants ;
  - \* La réticence des collectivités locales à assurer la maîtrise d'ouvrage de nouveaux Parcs Relais n'est pas à exclure, dans la mesure où cela représente au mieux une responsabilité et une charge de travail, au pire une charge également financière (subvention du déficit d'exploitation éventuel) ;
- Soit on imagine un schéma différent, avec une maîtrise d'ouvrage assurée par une entité unique (?).

Dans tous les cas, les communes devront être étroitement associées : la réglementation et la surveillance de la voirie alentour, qui constituent des éléments clés dans la réussite des projets de Parcs Relais, relèvent en effet du **pouvoir de police du Maire**. On peut d'ailleurs noter que la réglementation du stationnement sur voirie dans un rayon d'au moins 500 mètres autour du parc constitue une condition incontournable d'acceptation du dossier de subvention par le STIF.

Concernant l'exploitation, les choix seront assumés par le maître d'ouvrage :

- S'il s'agit de collectivités locales, celles-ci pourront choisir la régie directe ou l'intervention d'un exploitant de parking (marché de prestation ou délégation de service public), sachant que cette dernière solution s'avère souvent la plus satisfaisante du point de vue du service (hors parc au sol gratuit et non géré) ;
- S'il s'agit d'un maître d'ouvrage unique, on s'acheminera vraisemblablement vers l'intervention d'un exploitant de parkings (ou plusieurs).

**Dans le cas de l'intervention d'un professionnel du stationnement, on aura intérêt à regrouper l'exploitation de plusieurs Parcs Relais dans le cadre d'un même contrat :**

- Cela garantit une plus grande cohérence dans la lisibilité sur service proposé ;



- Cela laisse entrevoir des économies d'échelle (ex : diminution des frais de gardiennage grâce à un système de gestion déportée).

## 4. RECOMMANDATIONS CONCERNANT LA LOCALISATION DES PARCS RELAIS

---

### 4.1. Localisation au niveau régional

Le principe du STIF consistant à dire que **le rabattement bus / vélo / marche est privilégié sur celui en voiture** doit être conservé.

Concrètement pour le STIF, cela se traduit aujourd'hui par :

- Une intervention extrêmement mesurée voire nulle en zones tarifaires 1 et 2 ;
- Une intervention très limitée en zone tarifaire 3.

Ainsi, le subventionnement des futurs Parcs Relais liés au métro automatique par le STIF et la Région impliquent de facto une **localisation dans les actuelles zones tarifaires 4, 5 et 6**. Une localisation en zone 3 n'est pas exclue mais assez improbable.

Les zones 1 à 3 correspondent plus ou moins au cœur de l'agglomération parisienne, zone dense et bénéficiant d'une desserte relativement bien développée. Ce zonage sera peut-être amené à être repensé pour les raisons suivantes :

- La création de gares du métro automatique dans la zone 4 va probablement conduire à un renforcement de l'offre bus sur cette zone ;
- Les zones tarifaires peuvent évoluer ; ainsi, les zones tarifaires 6, 7 et 8 ont récemment fusionné et un projet de suppression du zonage tarifaire francilien est actuellement à l'étude au STIF.

On peut souligner que les autorités organisatrices de transports en commun de province qui ont développé un dispositif de rabattement important sur le réseau de transports collectifs urbains montrent aujourd'hui une préoccupation grandissante pour le développement du stationnement de rabattement davantage en amont du réseau de transports en commun, 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.

## 4.2. Localisation au niveau local

### 4.2.1. Par rapport au réseau routier

La plupart des autorités organisatrices et des exploitants expliquent le caractère plus ou moins efficace des Parcs Relais en fonction de leur localisation à plus ou moins grande distance des réseaux routier et autoroutier.

Cependant, à notre connaissance, il n'existe pas de donnée ou ratio quantitatifs précis sur la distance maximale acceptable, la proportion de flux captés, etc.

### 4.2.2. Par rapport aux autres Parcs Relais

La création de nouveaux Parcs Relais ou l'extension de Parcs Relais existants sera également à discuter en fonction des autres Parcs Relais du secteur et de leur usage.

### 4.2.3. Par rapport à la gare

**Les Parcs Relais se situeront à moins de 300 mètres de la gare, soit moins de 5 minutes à pied en milieu urbain :**

- Cette distance est la distance maximale acceptée par le STIF pour l'acceptation d'un dossier de subvention ;
- Elle constitue une valeur de référence communément acceptée.

## 5. RECOMMANDATIONS CONCERNANT LE DIMENSIONNEMENT DES PARCS RELAIS

---

### 5.1. La nécessité de procéder avec prudence

#### 5.1.1. Une connaissance du contexte local nécessaire

Il n'existe **pas de modèle satisfaisant de dimensionnement des Parcs Relais** compte tenu de la diversité des situations rencontrées. En particulier, même si elle peut fixer un ordre de grandeur, une méthode de dimensionnement s'appuyant sur l'application de pourcentages au nombre d'entrants en gare apparaît comme totalement insuffisante.

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

#### 5.1.2. Des problématiques inédites en Ile-de-France

Le projet de métro automatique soulève **des problématiques nouvelles**, comme cela a été évoqué plus haut – pour résumer :

- Une offre de transport répondant à une demande de déplacements non plus radiaux mais transversaux ;
- Un fonctionnement potentiellement 24h/24 ;
- Une taxe foncière à intégrer encore plus fortement dans l'analyse économique de la programmation immobilière à proximité des gares ;
- Des phénomènes possibles de déport du stationnement depuis les grands pôles d'échanges desservis (aéroports et gares TGV).

Ces particularités influenceront sur la demande de stationnement de rabattement sans qu'il soit possible d'estimer de façon précise dans quelles proportions, en raison de **l'absence d'observations de situations comparables**.

#### 5.1.3. Des retours d'expérience qui appellent à la modération

**Les exemples de Parcs Relais surdimensionnés / sous-utilisés sont fréquents en Ile-de-France** – il s’agit souvent de Parcs Relais des années 1970, pendant lesquelles des ouvrages de capacité très importante ont été construits. Engendrant des coûts de maintenance et d’exploitation sans recettes en contrepartie, ils constituent une charge financière pour la collectivité. Une solution consiste parfois à en condamner une partie.

A contrario, les exemples de pôles sur lesquels les Parcs Relais se sont révélés sous-dimensionnés et sur lesquels on n’a pas su étendre les capacités de rabattement ne semblent pas très répandus. Souvent, des solutions existent :

- Mise en péage pour favoriser le rabattement bus / vélo / piéton ;
- Transformation d’un parc au sol en parc silo ;
- Extension de parc en silo ;
- Création d’un autre ouvrage...

#### **5.1.4. Implications**

**Au vu des fortes incertitudes qui pèsent sur tout dimensionnement qui pourra être effectué pour les Parcs Relais du futur métro automatique, il est recommandé :**

- **D’éviter de diffuser de façon trop large des ratios de dimensionnement par rapport au nombre d’entrants en gare**, qui, bien qu’ils permettent de fixer un ordre de grandeur, risqueraient d’être mal compris s’ils ne sont pas assortis de toutes les précautions nécessaires ;
- **De procéder à des aménagements par étapes, en recourant aux solutions provisoires pour apprécier au mieux la demande, en plafonnant le nombre de places construites et en prévoyant dès la conception des possibilités d’extension ultérieures ;**
- **De favoriser, en fonction du contexte urbain, les aménagements les moins coûteux, à savoir, par ordre de priorité :**
  - \* **Les parcs au sol ;**
  - \* **Les parcs de faible hauteur démontables ;**
  - \* **Les parcs en silo ;**
  - \* **Les parcs souterrains ;**
- **D’intégrer dès la conception une réflexion sur la mutabilité des ouvrages (ex : accueil de vélos, évolution vers des espaces de stockage de marchandises, transformation en bureaux...).**

## 5.2. Principes de dimensionnement

### 5.2.1. Cadrage sur les parts modales

Selon des enquêtes réalisées par SARECO auprès des entrants en gare à l'heure de pointe du matin dans une vingtaine de gares, il est constaté des taux de rabattement au volant d'une voiture qui varient en fonction de la zone tarifaire des transports en commun, c'est-à-dire de la distance à Paris :

- De 4 à 8% pour la zone 3 ;
- De 9 à 20% pour la zone 4 ;
- De 20 à 25% pour la zone 5 ;
- Au dessus de 25% pour la zone 6.

Ces valeurs, à appliquer sur les entrants en gare à l'heure de pointe du matin, doivent être considérées avec beaucoup de précaution :

- Elles s'appuient sur un échantillon de taille très limitée et pas forcément représentatif de la diversité des gares en Ile-de-France ;
- Elles ne prennent pas en compte certaines spécificités du futur métro automatique : fonctionnement 24h/24 et liaison directe avec les aéroports notamment ;
- Elles doivent être discutées en fonction du contexte local de la gare, la qualité de sa desserte en bus notamment.

### 5.2.2. Réalisation de diagnostics locaux

Le dimensionnement proprement dit des Parcs Relais s'appuiera sur un diagnostic local qui identifiera :

- **Les caractéristiques de la gare**

La future demande en stationnement de rabattement dépendra du nombre d'entrants en gare (et notamment du nombre d'entrants à l'heure de pointe du matin), qui sera défini en fonction des prévisions de fréquentation issues des différents travaux de modélisation.

Dans les gares existantes, il sera utile d'organiser des enquêtes locales, visant en particulier à identifier les pratiques actuelles de rabattement des voyageurs (part de rabattement dans les différents modes, lieux de stationnement, coût acquitté

pour le stationnement...). Ces informations seront utiles pour constituer une situation de référence dans le dimensionnement.

- **Les possibilités de rabattement sur la gare dans les modes alternatifs à la voiture, en lien avec la nature du tissu urbain**

Cette analyse devra être établie en lien avec la nature du tissu urbain. Par exemple, une densité urbaine importante impliquera une part de rabattement en modes doux potentiellement élevée, même si la desserte bus n'est pas très développée.

Elle devra nécessairement être prospective :

- \* Vis-à-vis de l'évolution de la desserte en transports en commun : cela n'aurait en effet aucun sens de prendre en compte la desserte bus actuelle des gares, qui sera probablement renforcée avec la mise en service de la ligne de métro automatique ;
- \* En intégrant les perspectives d'urbanisations nouvelles à court / moyen / long terme ;

- **Les réserves de capacités autour de la gare :**

- \* Offre dans le(s) Parc(s) Relais lié à la gare éventuellement sous-utilisée ;
- \* Espaces de stationnement privatifs sous-utilisés et dont une évolution peut être envisagée, grâce à un système de convention par exemple (ex : parkings de centres commerciaux) ;
- \* Offre dans les Parcs Relais liés aux gares voisines – on évitera par exemple de programmer un nouveau Parc Relais si les gares les plus proches sont elles-mêmes équipées de Parcs Relais notoirement sous-utilisés ;

- **La politique locale de gestion du stationnement sur voirie :**

Le dimensionnement du Parc Relais devra être réalisé :

- \* Soit en tenant compte des capacités de stationnement sur voirie à disposition des rabattants, dans le cas où la voirie n'est pas gérée ;
- \* Soit en partant du principe que la voirie sera réglementée et contrôlée, donc le stationnement des rabattants proscrit de l'espace public – on rappelle ici qu'il s'agit d'une condition sine qua non pour bénéficier d'une subvention du STIF et de la Région.

- **Les contraintes du site :**

- \* Accessibilité depuis le réseau routier et autoroutier ;
- \* Disponibilités foncières ;
- \* Questions liées à la domanialité ;
- \* Insertion urbanistique dans le quartier de la gare.

Il est à noter que le Référentiel de service des Parcs Relais du STIF préconise « **un dimensionnement au cas par cas** ».

Si l'établissement d'un modèle proprement dit s'avère particulièrement délicat, il sera utile de tenter de **procéder** autant que possible **par analogie** avec des situations existantes.



## 6. RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES CONDITIONS D'EXPLOITATION DES PARCS RELAIS

### 6.1. Tarification et billettique

**Il est recommandé pour le cas général que le stationnement en Parc Relais soit payant**, pour les raisons suivantes :

- Cela permet de restaurer ou de préserver la part modale des modes de rabattement alternatifs à la voiture, lorsque ceux-ci sont développés de façon convenable ;
- C'est, dans les secteurs où la pression sur le stationnement est forte, le moyen le plus efficace pour effectuer un tri entre les usagers et affecter préférentiellement les places des Parcs Relais aux rabatants ;
- Cela garantit (au moins partiellement) le financement du service associé, chacun souhaitant disposer d'un Parc Relais en bon état où son véhicule stationne dans de bonnes conditions de sécurité.

L'éventualité de la gratuité du stationnement en Parcs Relais n'est pas à écarter dans des secteurs éloignés de Paris où les alternatives à la voiture sont peu développées, la pression sur le stationnement contenue et les coûts d'exploitation limités (parcs au sol).

Les éléments de tarification fixés par le STIF pour être éligible au label Parcs Relais sont les suivantes :

- La grille tarifaire doit favoriser les rabatants par rapport aux autres catégories d'usagers, les résidents de la commune notamment ;
- Le tarif mensuel d'abonnement doit être compris dans les bornes suivantes :

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

*Remarque : il existe une formule d'actualisation annuelle de ces tarifs.*

Cette augmentation progressive du coût du stationnement en s'approchant de Paris vise à capter les rabatants le plus en amont possible du réseau de transports en commun. Il permet également de limiter le coût du déplacement pour les voyageurs

habitant le plus loin et pour qui les coûts d'abonnements aux transports collectifs sont plus élevés.

On peut néanmoins noter que cette grille tarifaire sera probablement à repenser :

- Si l'on en croit le faisceau projeté pour le tracé, la future ligne de métro automatique va remettre en cause le schéma concentrique et symétrique du réseau de transports collectifs actuel : par exemple, certaines gares de la zone tarifaire 4 se révéleront peut-être plus attractives que certaines gares de la zone 3 non desservies par le métro automatique ;
- Les zones tarifaires ne sont pas figées et peuvent évoluer en fonction du contexte politique (on rappelle qu'un projet de suppression du zonage tarifaire francilien est à l'étude au STIF).

**En matière billettique, on peut s'attendre à un renforcement progressif de l'intermodalité entre stationnement de rabattement et transports en commun** par le biais de Navigo<sup>1</sup>, dans des conditions qui restent aujourd'hui mal identifiées. A ce sujet, les supports sans contact développés sur les réseaux de transports de Porto peuvent servir d'exemple.

## 6.2. Qualité de service

**Les Parcs Relais créés en lien avec le futur métro automatique devront être irréprochables en termes :**

- **d'accessibilité** : respect des normes d'accessibilité des parcs de stationnement fixées par l'arrêté du 1<sup>er</sup> août 2006 (ou dans les normes édictées à l'avenir), attention particulière portée au traitement du lien entre parc et gare, service d'accompagnement dans les parcs gardiennés...
- **de sécurité** : respect des normes fixées par les normes fixées par l'arrêté du 6 mai 2006 (ou dans les normes édictées à l'avenir), surveillance dans les parcs gardiennés ou vidéosurveillance...
- **d'information** :
  - \* Signalisation depuis le réseau routier et autoroutier, si possible dynamique / en temps réel ;
  - \* Signalisation sur site ;
  - \* Information à l'intérieur du site : information en temps réel sur les horaires de passage des futurs trains, indication de la gare depuis le parc et vice-versa...

---

<sup>1</sup> Le STIF est titulaire des marques Navigo et Navigo découverte. L'usage de Navigo en Parc Relais est donc soumis à la décision du STIF.

- \* Applications éventuelles sur téléphone portable avec indication sur la localisation et le nombre de places disponibles...

Ils viseront à offrir des conditions de stationnement confortables aux usagers : respect de la norme AFNOR 91-100 concernant les dimensions géométriques des parcs de stationnement, localisation à moins de 300 mètres de la gare, chemins directs et confortables jusqu'à la gare...

Enfin, **les Parcs Relais s'aligneront sur le Cahier de Références des Parcs Relais défini par le STIF** qui comporte, outre les aspects précédemment évoqués, des dispositions concernant les peintures, les revêtements, l'éclairage, etc.

### 6.3. Autres services éventuels aux voyageurs

Si le développement d'une offre de services dans les Parcs Relais est positive du point de vue de l'utilisateur, il s'agira néanmoins de garder à l'esprit que :

- **La réflexion sur l'implantation de services doit porter en priorité au niveau du pôle d'échanges et non uniquement sur le Parc Relais ;**
- **Celle-ci, souvent conditionnée à une présence humaine, ne doit pas mettre en difficulté l'équilibre financier déjà généralement précaire des exploitations** – à ce sujet, on ne prévoira pas de gardiennage systématique sur toute la plage horaire de fonctionnement du parc.

En plus des services déjà évoqués plus haut (développement de l'intermodalité sur le plan billettique, information aux voyageurs...), on peut imaginer, dans une vision prospective, que les futurs Parcs Relais proposeront :

- Une **diversification / facilitation des moyens de paiement**, avec le paiement d'abonnements par internet notamment ;
- Des **services visant à favoriser le taux de remplissage des véhicules en rabattement** (covoiturage) : site de mise en relation, tarif préférentiel, réservation de places, etc., même si les initiatives menées aujourd'hui semblent peu probantes ;
- Des **conditions spécifiques d'accueil aux 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.

## **6.4. Activités complémentaires de la fonction de rabattement : à voir au cas par cas**

### **6.4.1. Activités liées aux livraisons**

Le développement de services liés aux livraisons (Espaces Logistiques Urbains) dans les Parcs Relais reste à ce jour très incertain. En particulier, on n'identifie mal qui pourrait se positionner en tant qu'investisseur, alors que les retours d'expériences probantes sont aujourd'hui peu nombreux et doivent souvent être organisés (et subventionnés) par la collectivité.

Si la piste n'est pas à écarter au cas par cas, l'implantation d'ELU pour le cas général doit plutôt être vue comme une mutation possible du Parc Relais si la fréquentation de celui-ci s'avérait inférieure aux prévisions.

### **6.4.2. Services à la mobilité**

De même, 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 et de l'existence d'une « zone de chalandise » suffisante au niveau du quartier gare.

### **6.4.3. Mutualisation**

Un foisonnement de la fonction rabattement avec d'autres usages peut apparaître comme positive pour équilibrer le bilan d'exploitation d'ensemble et favoriser l'intégration du Parc Relais dans son environnement urbain.

Cela implique néanmoins que :

- Seules les places destinées aux rabattants fassent l'objet d'une subvention STIF / Région ;
- Des dispositions, par exemple sous la forme d'une grille tarifaire et/ou d'un système de quotas d'abonnements permettant de donner la priorité aux

rabattants, soient prises pour que la fonction initiale des Parcs Relais ne soit pas détournée et que l'accueil d'une clientèle du quartier ne se fasse pas au détriment du stationnement de rabattement.

Ces réflexions plaident plutôt pour des usages complémentaires liés à des équipements publics fonctionnant la nuit (ex : théâtre, cinéma, discothèque...) ou le week-end (ex : marché, musée...).

## 7. CONTRIBUTION AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

---

L'approche proposée précédemment consiste à ce que les futurs Parcs Relais liés au métro automatique viennent diminuer les trajets effectués intégralement en voiture en Ile-de-France, sans pour autant venir dégrader la part de rabattement sur les gares du bus et des modes actifs. Ils contribuent à ce titre au **développement de l'écomobilité**.

**Pour aller plus loin, il est également proposé que soient précisées :**

- **des clauses environnementales en matière de conception, concernant y compris la phase chantier ;**

- \* Choix des matériaux ;
- \* Conformation à une démarche de Haute Qualité Environnementale pendant la phase travaux : maîtrise des impacts du chantier en matière de bruit, de poussière, de risques de pollution...

- **des clauses en faveur de la réversibilité ou de la mutabilité des ouvrages ;**

La desserte bus et l'urbanisation autour des futures gares n'est pas figée : ces deux paramètres pourront tous deux évoluer de façon à faire progressivement diminuer la demande en stationnement de rabattement. Par ailleurs, pour différentes raisons évoquées plus haut, les incertitudes sur le dimensionnement des futurs Parcs Relais sont élevées et le risque de surdimensionner l'offre de rabattement n'est pas écarté. Il est ainsi proposé :

- \* L'utilisation, lorsque cela est possible, de structures démontables ;
- \* L'intégration dès la conception des conditions d'évolution de l'ouvrage vers d'autres fonctions – par exemple :
  - L'accueil de véhicules de livraisons nécessite d'avoir prévu des accès à gabarit suffisant (hauteur de 2,5m pour des camionnettes) ;
  - La constitution d'espaces de stockage nécessite que les planchers ont été dès le départ dimensionnés pour supporter la charge correspondante (la charge parking est la plus légère de toutes) ;

- **des clauses environnementales en matière d'exploitation :**

- \* Choix d'équipements à basse consommation énergétique ;
- \* Mise en place dans les parcs en ouvrage de systèmes d'éclairage intelligents :
  - Comportant plusieurs circuits pour n'éclairer à un moment donné que les zones qui ont besoin de l'être, disposer dans chaque zone soit d'un éclairage

réduit, soit d'un éclairage complet, piloter individuellement les circuits par la gestion technique centralisée et/ou par des détecteurs de présence ;

- Réagissant et s'adaptant en fonction des apports de lumière naturelle et de la présence ou non d'utilisateurs ;

*L'éclairage représente généralement de loin le principal poste de consommation des ouvrages ; il mérite à ce titre une attention particulière. La clientèle des Parcs Relais se composant d'utilisateurs en stationnement longue durée, les ouvrages sont généralement peu fréquentés pendant la journée et la limitation de l'éclairage trouve tout son sens.*

- \* Installation de panneaux photovoltaïques pour les parcs en silo ;
- \* Préférence pour la ventilation et l'éclairage naturels dans les parcs en silo ;
- \* Formation du personnel éventuel pour la limitation de la consommation d'énergie ;
- \* Etc.

## 8. CONCLUSION

---

En complément des éléments apportés précédemment, on peut souligner concernant la Loi sur le Grand Paris :

- La volonté affichée de vouloir favoriser la densité urbaine autour des gares, ce qui signifie que :
  - \* Les modes de rabattement alternatifs à la voiture seront développés : la densité urbaine est en effet favorable aux déplacements de petite portée et donc à l'utilisation des modes actifs, ainsi qu'au développement d'une offre bus de qualité ;
  - \* Le foncier sera une ressource rare et coûteuse ;
- Le fait de favoriser le rabattement en voiture, ce qui implique :
  - \* Une compétition potentielle entre la voiture et les autres modes de rabattement ;
  - \* Une immobilisation de foncier ;

peut apparaître à première vue comme contradictoires et vont rendre particulièrement subtil le travail de définition de la programmation des Parcs Relais liés au métro automatique.



## Annexe I

### **QUELQUES ORDRES DE GRANDEUR**

***Avertissement : l'analyse qui suit ne peut en aucun cas servir de base solide à un dimensionnement des Parcs Relais. Il s'agit d'une approche permettant de préciser l'ordre de grandeur du plafond des besoins potentiellement engendrée par l'infrastructure à l'avenir et doit être considéré comme telle.***

Le futur Métro Automatique devrait générer, selon les estimations, une fréquentation de l'ordre de 2 millions de voyages par jour.

Pour disposer d'un ordre de grandeur de l'offre envisageable en matière de stationnement de rabattement sur le métro automatique, nous avons comparé à l'offre en Parcs Relais sur la ligne du RER A, qui se décompose comme suit :

- Pour les zones 4 et 5 où il semble que l'on obtienne un équilibre relatif entre l'offre et la demande en stationnement de rabattement :
  - \* 6600 places en zone 4 ;
  - \* 8700 places en zone 5 ;
- En zone 3, on compte de l'ordre de 3500 places mais seule la moitié d'entre elles semble vraiment utilisée pour du rabattement, soit une demande de 1750 places.

Le RER A comporte :

- 26 gares en zones 4 ou 5, engendrant donc une demande de 15300 places ;
- 13 gares en zone 3, engendrant une demande de l'ordre de 1750 places ;
- 6 gares en zone 1-2 ne générant pas de demande de rabattement.

Sur la base :

- De ratios par gare similaires à celui du RER A ;
- D'un facteur  $A = 2 \text{ millions} / 1,2 \text{ millions}$  pour tenir compte des différences de trafic voyageurs ;
- D'une part inversée entre zone 3 et zones 4-5 par rapport au RER A, compte tenu de la plus grande proximité de l'infrastructure à Paris ;
- D'un scénario fil de l'eau de l'évolution des besoins en rabattement ;

On peut approximativement envisager une offre de places en zones 4 et 5 et 6000 places en zone 3.

On pourra probablement utiliser des capacités existantes dans les gares ayant surdimensionné l'offre de stationnement de rabattement actuel : on prendra une hypothèse de 4000 places utilisables actuellement vides)

Les besoins engendrés en calquant le comportement des usagers du RER A sur celui des usagers du métro automatique serait alors de l'ordre de l'ordre de 15 000 places sur l'ensemble du réseau.

*NB : le nombre actuel de places de stationnement de rabattement en Ile de France est de 100 000 places environ, il s'agirait donc d'une montée de l'offre de 15%.*