

Les Parcs Relais

en Île-de-France

Fiche n° 2.1

Mars 2013

Collection mobilité



Un Parc Relais est un parc de stationnement aménagé à proximité immédiate d'une gare ou d'une station de métro, dont la vocation est de faciliter l'accès des voyageurs au réseau ferré. En Île-de-France, cet équipement d'intermodalité

concerne essentiellement les gares les plus éloignées de Paris et situées dans des environnements urbains peu denses, où les réseaux de bus ne peuvent répondre à tous les besoins de rabattement.

L'essentiel

Un équipement essentiel pour la grande couronne

Les Parcs Relais s'adressent majoritairement aux voyageurs effectuant des trajets réguliers de longue distance entre leur domicile et leur lieu de travail, en train ou en RER. Ils contribuent ainsi à faciliter le stationnement des voyageurs venant à la gare en voiture parce qu'ils n'ont pas d'alternative satisfaisante pour rejoindre le réseau ferré.

L'aménagement de Parcs Relais doit s'inscrire dans une politique de mobilité au niveau régional, mais il doit aussi tenir compte, au niveau local, de la diversité des formes urbaines.

Les Parcs Relais ne doivent donc pas conduire, notamment par un dimensionnement trop important

ou une absence de réglementation, à réduire la fréquentation des bus ou à capter les voyageurs venant à la gare à pied ou en vélo.

La mise en œuvre d'une politique locale de stationnement cohérente autour du Parc Relais (réglementation et contrôle dans le Parc Relais et sur la voirie environnante) est également indispensable au bon fonctionnement de l'équipement mais aussi du pôle d'échanges dans lequel il s'insère.

La mise en place et le maintien de cette politique, qui doit spécifier les zones de stationnement sur voirie et dans les parkings selon les différents types d'usages, relèvent de la compétence des communes (pouvoir de police du Maire).



Parc Relais en gare d'Herblay



Parc Relais en gare de Gagny



Focus

105 000

places de stationnement aux gares en Île-de-France pour les utilisateurs des transports en commun.

550

Parcs Relais dans 445 gares, dont 94 parcs en structure et 456 parcs au sol.

Ils représentent :

- 56 % de l'offre en places de stationnement dans la zone 5,
- 28 % de l'offre en places de stationnement dans la zone 4,
- 16 % de l'offre en places de stationnement dans les zones 2 et 3.

80 %

des gares de grande couronne sont équipées.



Focus

La carte Navigo pour faciliter l'accès aux Parcs Relais et affirmer leur rôle d'équipements d'intermodalité

Pour faciliter les conditions d'accès aux Parcs Relais et affirmer la vocation intermodale de ces équipements, le STIF a expérimenté, avec 5 maîtres d'ouvrages, l'usage de la carte Navigo comme support d'accès dans 5 Parcs Relais franciliens (Chelles-Gournay, Conflans-Sainte-Honorine, Houilles-Carières, Saint-Quentin-en-Yvelines et Villejuif-Louis-Aragon).

Cette expérimentation a permis de mettre en évidence l'intérêt des voyageurs pour un moyen d'accès unique et simplifié et d'affirmer la vocation de ces parcs à n'accueillir que les utilisateurs des transports en commun.

L'usage de la carte Navigo est dorénavant intégré au label qualité de service du Schéma Directeur des Parcs Relais du STIF et sera ainsi déployé sur l'ensemble des Parcs Relais labellisés.



Le Schéma Directeur des Parcs Relais

Le Schéma Directeur des Parcs Relais (approuvé par le Conseil du STIF en décembre 2006) permet de formaliser la politique du STIF en faveur des Parcs Relais afin d'affirmer leur vocation d'intermodalité et leur rôle dans la politique régionale de mobilité définie dans le PDU. Ce Schéma Directeur formalise les conditions de la mise en place de financement pour les projets. La mise en œuvre du Schéma Directeur permet ainsi de compléter, réhabiliter ou labelliser l'offre actuelle en stationnement de rabattement sur les gares. Il précise également les principes de mise en place des conditions du STIF en faveur de ces équipements d'intermodalité.

L'intervention financière du STIF est conditionnée par la mise en œuvre des orientations définies dans ce Schéma Directeur :

- développer principalement l'offre de stationnement dans les secteurs les plus éloignés du cœur d'agglomération, là où la voiture est le principal mode de déplacement permettant de se rabattre en gare. Il s'agit essentiellement des

gares situées en zone tarifaire 5, classées dans la catégorie des « pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie » du nouveau PDU,

- labelliser l'offre de stationnement de rabattement actuelle sans augmenter sa capacité dans les secteurs où la création de nouvelles places est susceptible de concurrencer ou perturber le fonctionnement des autres modes d'accès aux gares, notamment le bus. Il s'agit des gares classées « grands pôles de correspondance » et « pôles de desserte des secteurs denses » du PDU révisé,
- exclure le développement de l'offre dans les pôles trop proches du centre de l'agglomération et dans les pôles qui peuvent être rejoints aisément à pied, en deux-roues ou en bus (zones 1,2 et 3).

Dans le cas où le développement de la capacité de stationnement de rabattement est envisageable, la participation financière du STIF est conditionnée par une étude d'opportunité et de dimensionnement des besoins en rabattement.

Les atouts pour les voyageurs

Label Parc Relais



Pour répondre aux attentes des voyageurs en matière de qualité de service et pallier progressivement à l'hétérogénéité des parcs accueillant du stationnement de rabattement en Île-de-France, le Schéma Directeur des Parcs Relais prévoit la mise en place d'un label régional, garantissant un niveau de qualité aux voyageurs.

Ce label, qui doit être mis en œuvre par les propriétaires et gestionnaires des parcs, consiste à :

- déployer une identité Parc Relais francilienne commune à tous les parcs labellisés par le STIF (logo apposé en entrée du Parc et repris sur les panneaux de signalisation et de jalonnement),
- maintenir un niveau de propreté et d'entretien satisfaisant,
- assurer la sécurité et la sûreté au sein du Parc Relais,
- assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et permettre des conditions d'accueil et d'information voyageurs de qualité,
- encadrer les tarifs par un barème régional,

dégressif en fonction de l'éloignement de Paris. Ce barème a pour objectif d'harmoniser le niveau de tarif par zone pratiqué par les différents exploitants pour éviter notamment les effets de reports sur une autre gare. Les recettes issues de cette tarification contribuent à l'équilibre économique de l'exploitant du parking et au maintien de sa qualité sur la durée,

- pouvoir charger son abonnement au Parc Relais sur la carte Navigo (Navigo faisant alors office de badge d'accès),
- respecter une transparence dans l'exploitation du parc entre le STIF, principal financeur, et le maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage s'engage également à mettre en place le niveau de qualité de service de ce label lors de la réalisation des travaux et à le maintenir pendant la durée de l'exploitation prévue par la convention conclue avec le STIF. Il bénéficie d'un bonus annuel du STIF quand les différents items du label sont respectés.

Du concept à la réalisation

Gouvernance et financement des projets

La création, le réaménagement ou l'extension de Parcs Relais relèvent des compétences des gestionnaires de voiries, ou plus ponctuellement des propriétaires fonciers autour des gares (SNCF...). Ils peuvent, en tant que propriétaires de ces ouvrages, en assurer directement l'exploitation ou bien la confier à des tiers.

Le STIF participe au financement des projets quand ceux-ci s'inscrivent dans les politiques régionales du Schéma Directeur des Parcs Relais et des pôles d'échanges PDU.

Pour être éligible aux financements du STIF, pour l'investissement comme pour l'exploitation, le maître d'ouvrage doit :

- avoir effectué les études justifiant le dimensionnement (nombre de places à créer ou à réhabiliter pour le rabattement),
- avoir défini une politique locale de stationnement sur un périmètre de 500 mètres autour de la gare dans laquelle s'intègre le Parc Relais,
- s'engager à mettre en œuvre le label régional (identité régionale, barèmes de tarification...),
- monter un dossier de demande de subvention conforme aux préconisations du Schéma Directeur des Parcs Relais et avoir délibéré au préalable.

Investissement

Le STIF participe financièrement à hauteur de 75 % maximum aux projets de Parcs Relais, dans la limite des montants de subvention ci-dessous :

Type d'opération	Montant	Amortissement Durée convention
Création d'un parc au sol	3 100 € HT/place*	15 ans
Création d'un parc en ouvrage	10 000 € HT/place*	30 ans
Réhabilitation	En fonction du projet (dans la limite prix plafonds création)	15 ans
Labellisation	En fonction du projet (dans la limite prix plafonds création)	15 ans

* La part du maître d'ouvrage devant représenter au moins 25 % du montant du projet.

Exploitation

Afin de s'assurer du maintien de la qualité de service et de la pérennité de l'ouvrage, le Schéma Directeur des Parcs Relais prévoit que les engagements du STIF et du maître d'ouvrage soient contractualisés dans une convention qui lie investissement et exploitation.

Cette convention associe donc, attribution par le STIF de la subvention d'investissement

et obligations du maître d'ouvrage en matière d'exploitation.

Pour assumer les coûts d'exploitation des équipements, le maître d'ouvrage dispose des recettes tarifaires liées aux usagers (tarifs encadrés par le Schéma Directeur des Parcs Relais).

En contrepartie du respect de ses engagements en matière d'exploitation (label STIF),

le maître d'ouvrage reçoit une contribution financière annuelle du STIF sous forme de bonus :

- bonus label : atteindre les objectifs du label P+R,
- bonus fréquentation : au moins 80 % des places occupées le sont par des rabatants à la gare.



Focus

La carte régionale des Parcs Relais*

Elle permet de visualiser l'offre globale (équipement des gares franciliennes, avec capacité globale précisée par gare).

C'est une déclinaison thématique des nouvelles cartes conçues par le STIF et qui ont vocation à représenter l'intégralité de l'offre de transports en commun aux différentes échelles pertinentes.



* Téléchargeable sur le site internet du STIF

Services complémentaires au Parc Relais

Dépose minute : en complément de l'offre de stationnement en Parc Relais, les projets de pôles d'échanges doivent intégrer des zones de dépose-reprise automobile dédiées et sécurisées devant la gare, afin d'organiser ces flux spécifiques de véhicules et d'éviter les conflits entre les modes.

Covoiturage : dans les Parcs Relais des pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie, des places réservées aux véhicules des covoitureurs sont aménagées au plus près de l'accès à la gare.

Véligo : le Schéma Directeur du stationnement vélos préconise que les Parcs Relais disposent d'espaces de stationnement vélos lorsque les conditions de réalisation le permettent (distance des accès aux quais et du bâtiment voyageurs, caractéristiques techniques du site : accès, pentes...).

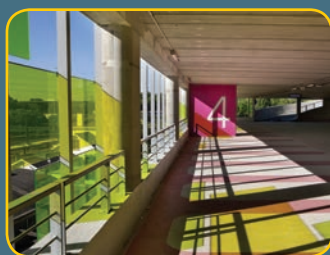


En images

Le déploiement du SDPR : exemples, projets et expérimentation



Parc Relais en gare de Meaux



Parc Relais en gare de Massy



Parc Relais des Arts en gare de Cergy Préfecture



Parc Relais de l'Oise en gare de Cergy Préfecture



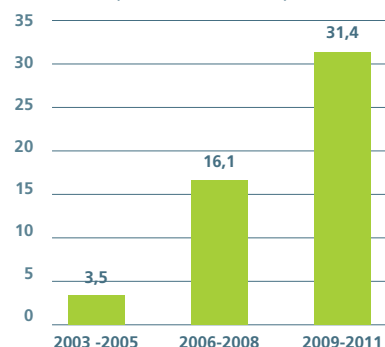
Parc Relais au sol en gare d'Orgerus-Béhoust

De nombreux projets depuis 2006

Depuis la définition de la politique régionale des Parcs Relais par le STIF, de nombreux projets ont été réalisés ou sont en cours de montage.

La participation financière du STIF sur ces équipements, en nette augmentation depuis 2006, a permis de soutenir la dynamique d'amélioration de la qualité de service initiée par le Schéma Directeur : plus de 47 M€ ont été consacrés à la réalisation de 42 projets, dont 35 en grande couronne.

Participation financière du STIF (en millions d'euros)



Le montage des projets

Pour être financés par le STIF, des projets de Parcs Relais peuvent être présentés par les maîtres d'ouvrages comme des opérations individuelles ou dans le cadre d'un projet de pôle plus complet. Une réflexion multimodale est néanmoins conseillée pour donner une vision plus large à l'organisation des rabattements.

Le STIF accompagne les maîtres d'ouvrages des Parcs Relais dans les phases d'études et de montage des projets.

Un cahier de références techniques a été élaboré à cet effet, téléchargeable sur le site internet du STIF.

Il comporte quatre volets, depuis l'opportunité jusqu'à l'exploitation : conception, réalisation, financement et exploitation.

Déroulement d'une étude de Parc Relais :

