

CAHIER DE RÉFÉRENCES DES PARCS RELAIS EN ILE DE FRANCE



**CONCEPTION, REALISATION,
FINANCEMENT ET EXPLOITATION**

AVANT-PROPOS

Composantes essentielles des réseaux de transports publics et de la desserte des territoires, les pôles d'échanges représentent tout autant pour les Franciliens une porte d'entrée quotidienne sur leurs réseaux de transports publics qu'un lieu de vie et d'activité au sein des quartiers de gares.

La qualité de conception de ces lieux d'échanges, leur intégration dans leur environnement, l'efficacité de leur gestion et la diversité des services qu'ils peuvent offrir aux voyageurs doivent contribuer à valoriser l'offre de transports publics en Ile-de-France. Il s'agit pour cela de concevoir des pôles d'échanges pour tous les types de déplacements, susceptibles d'offrir aux voyageurs des garanties d'accessibilité, de facilité d'usage, de confort et de sécurité.

Avec la démarche partenariale du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDU), ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS a placé l'amélioration de l'intermodalité au cœur de ses politiques d'investissements et de services aux voyageurs : des schémas directeurs ont ainsi été élaborés sur l'information voyageurs, l'accessibilité des infrastructures à tous, ou l'aménagement des gares.

Cette ambition implique une démarche spécifique et innovante sur les supports de l'intermodalité que sont les Parcs Relais, les gares routières et les parcs à vélos d'accès aux gares. Ceux-ci ne sont en effet pas seulement des lieux de transit et de flux de circulation : ce sont aussi des équipements publics au cœur de la vie locale, dont la gestion s'avère souvent complexe, et dont l'insertion urbaine a un impact évident sur l'image de la ville et des transports.

Les Schémas directeurs élaborés par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS visent à répondre à ces enjeux, en définissant à l'échelle de l'Ile-de-France des politiques qui associent investissements et exploitation, et qui prennent en compte la diversité des territoires et des besoins de déplacement.

Outils opérationnels de mise en œuvre des Schémas directeurs, les cahiers de références ont vocation à assister les maîtres d'ouvrages, dès les premières phases d'études et aux différentes étapes de leurs projets. Ces documents ont été élaborés pour s'adresser tout autant aux élus transports qu'aux techniciens, ainsi qu'à tous les acteurs de l'aménagement et de l'exploitation des équipements d'intermodalité : leur implication et leur savoir-faire sont en effet l'une des clefs de la mise en œuvre des schémas directeurs.

C'est par la mise en œuvre de politiques exigeantes en faveur de la qualité de service dans les transports en commun que les maîtres d'ouvrage et ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, seront en mesure d'offrir aux Franciliens une mobilité de qualité à laquelle ils aspirent.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

PRÉAMBULE - SCHÉMA DIRECTEUR DES PARCS RELAIS

Fiche technique 1 : Label

PARTIE 1 - CONCEVOIR UNE POLITIQUE LOCALE DE STATIONNEMENT ET UN PARC RELAIS

Fiche technique 2 : La politique locale de stationnement

Fiche technique 3 : Définition des besoins et principes de dimensionnement

Fiche technique 4 : Les critères d'implantation et le foncier

Fiche technique 5 : Typologie, insertion urbaine et paysagère

PARTIE 2 – REALISER LE PARC RELAIS

ACCESSIBILITE DES USAGERS

Fiche technique 6 : Accès des véhicules

Fiche technique 7 : Accès des piétons

Fiche technique 8 : Jalonnement

CONCEPTION GEOMETRIQUE ET FONCTIONNELLE

Fiche technique 9 : Circulation et stationnement des véhicules

Fiche technique 10 : Cheminements piétons

Fiche technique 11 : Signalétique et information voyageurs

QUALITE DE SERVICE

Fiche technique 12 : Confort et règles de sécurité

Fiche technique 13 : Services aux usagers

PARTIE 3 - FINANCER LE PARC RELAIS

Fiche technique 14 : Partenariat et financement

Fiche technique 15 : Le dossier de demande de subvention

Fiche technique 16 : Modalités de versement de la subvention et de contractualisation

PARTIE 4 - EXPLOITER LE PARC RELAIS

Fiche technique 17 : Les différents modes de gestion

Fiche technique 18 : Comité local de stationnement

Fiche technique 19 : Dépenses et recettes d'exploitation

ANNEXES

INTRODUCTION

La loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie les a rendu les Plans de Déplacements Urbains obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. A l'échelle des « bassins de vie, **le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France élaboré par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS en 2010**, a notamment pour objectif la mise en œuvre d'une politique de déplacements favorisant l'intermodalité, par une combinaison optimale entre tous les modes.

Le Parc Relais désigne un **espace de stationnement en emprise hors voirie, aménagé à proximité immédiate d'une gare ou d'une station de métro.**

Le terme « **Parc Relais** » vient du terme anglais « **Park and Ride** ». En Ile-de-France, la terminologie a connu de nombreuses évolutions. La terminologie officielle, depuis 2006, est **Parc Relais**. Les dénominations anciennes, qui ne marquent pas suffisamment la vocation d'intermodalité de ces ouvrages, ne doivent donc plus être utilisées (PIR pour Parc d'Intérêt Régional, PSR pour Parc de Stationnement Régionaux, ou encore Parc de rabattement, de liaison ou de dissuasion).

Les Parc Relais constituent des **équipements essentiels de l'intermodalité dans les pôles d'échanges desservant les bassins de vie peu denses**, là où l'offre en rabattement bus ne peut satisfaire tous les besoins de rabattement. Ils doivent notamment permettre, pour les habitants de ces territoires utilisant quotidiennement leur voiture sur de longues distances, d'inciter au report modal de la voiture particulière vers les transports en commun offrant des vitesses de déplacements performantes (RER, trains, métro). En zone dense, là où le bus offre une couverture satisfaisante et où les rabattements par la marche et le vélo doivent être privilégiés, ils peuvent en revanche inciter à un usage non souhaitable de la voiture particulière, incompatible avec les objectifs environnementaux des PDU.

La politique des Parcs Relais en Ile-de-France s'inscrit donc dans le cadre plus global de la politique de mobilité définie en Ile-de-France par le Plan de Déplacement Urbain, ainsi que dans ses déclinaisons à l'échelle intercommunale, les Plans Locaux de Déplacements (PLD).

Le Cahier de références sur les Parcs Relais détaille les **principes à respecter** et les **règles à satisfaire** tout **au long d'une démarche de projet**, pour aboutir à un **équipement de qualité** et assurer sa **pérennité**. Pour chacun des thèmes abordés, les fiches techniques donnent un cadrage, des indications sur la démarche à entreprendre et des recommandations techniques.

Le présent document est conforme aux objectifs définis dans le **Schéma directeur des Parcs Relais**. Il doit permettre aux maîtres d'ouvrage de savoir si leur projet est **compatible** avec les **objectifs fixés** par celui-ci. Il comporte un certain nombre de **prescriptions** d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS à caractère impératif, auxquelles s'ajoutent des **obligations réglementaires** (lois, décrets...) que tous maître d'ouvrages et exploitants **sont tenus de respecter**.

Pour atteindre l'objectif de report modal du PDUIF, l'aménagement de Parcs Relais aux gares ou stations doit aussi s'inscrire dans une démarche d'organisation de véritables pôles d'échanges, prenant en compte **l'offre de déplacements multimodale, combinant efficacement les différents modes de déplacements** (voiture, bus, deux roues, marche).

Des cahiers de référence sur **l'aménagement des gares routières et d'un stationnement vélos sécurisés** dans les pôles d'échanges permettent de prendre en compte ces deux autres équipements supports de l'intermodalité.

PRÉAMBULE

Les Parcs Relais sont des ouvrages de voirie, qui doivent offrir, aux utilisateurs des transports en commun, des places de stationnement à proximité immédiate des gares.

Essentiellement de maîtrise d'ouvrage des collectivités locales, ces ouvrages entrent donc, au même titre que les parcs de stationnements publics desservant les centres villes ou que l'offre de stationnement sur voirie, dans les prérogatives des maires sur le stationnement (pouvoir de police du maire). Les communes, ou les intercommunalités selon les transferts de compétences opérés avec elles, ont en effet la compétence exclusive du stationnement sur leur territoire : organiser et aménager l'offre de stationnement, fixer sa réglementation, sa tarification, ses modalités de gestion et de surveillance.

Les Parcs Relais contribuant à améliorer l'accès aux réseaux ferrés, notamment pour les territoires peu denses où l'offre de rabattement bus ne peut être entièrement pertinente, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS a néanmoins décidé de contribuer financièrement aux projets de Parcs Relais en Ile-de-France.

Pour garantir aux usagers franciliens un niveau de qualité de service satisfaisant et pérenne de ces ouvrages, le Conseil d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS a adopté un Schéma Directeur, qui a pour principaux objectifs :

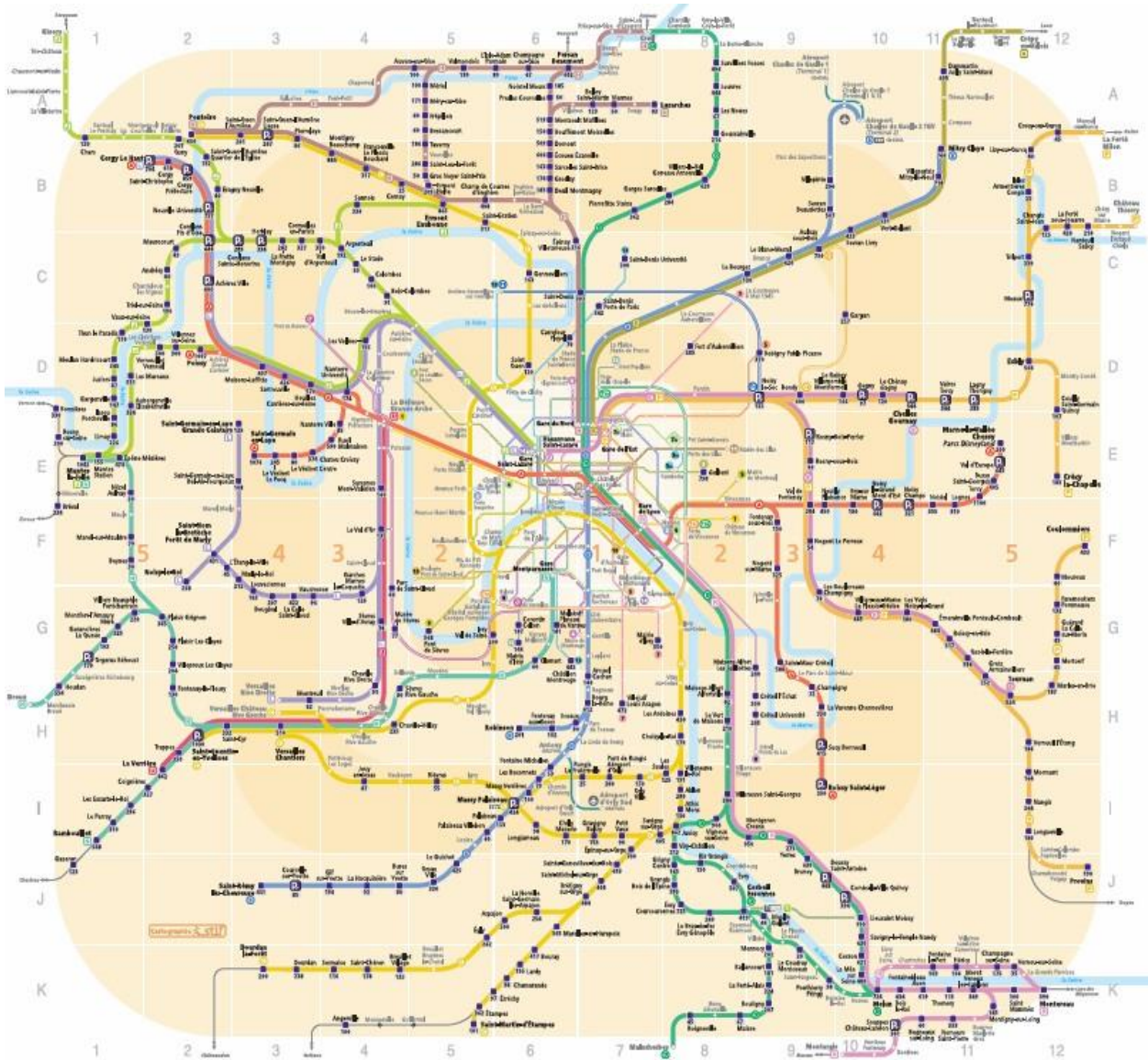
- de définir un référentiel de qualité et une identité visuelle régionaux, pour améliorer la qualité de l'offre existante (plus de 105 000 places) et de mieux la valoriser
- de permettre aux maîtres d'ouvrages la mise en place d'une exploitation efficace et économiquement viable de leurs ouvrages, tout en encadrant la tarification pour l'utilisateur, en fonction de l'éloignement des gares de la zone dense
- d'apporter aux maîtres d'ouvrages des contributions d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS à l'investissement, et depuis 2008 à l'équilibre d'exploitation annuel, dans le cadre d'une convention liant investissement et exploitation (ces financements ne sont accordés que pour les places nécessaires au rabattement sur les gares de voyageurs utilisant ensuite le réseau ferré)

Elaboré avec les principaux maîtres d'ouvrages de Parcs Relais en Ile-de-France, le Schéma Directeur des Parcs Relais d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS a été approuvé par son Conseil en décembre 2006, puis ses modalités plus précises de mise en œuvre en 2008. Il impulse une nouvelle politique consistant à compléter le dispositif régional existant, et à l'optimiser par une amélioration de la qualité de service. Il réaffirme ainsi l'existence et le rôle des Parcs Relais en Ile-de-France comme équipements d'intermodalité communaux ou intercommunaux, et clarifie le rôle des différents acteurs dans ce domaine, en premier lieu leurs maîtres d'ouvrages.

Les projets de Parcs Relais en Ile-de-France (création, extension, labélisation, ...) devront s'inscrire dans une logique intermodale, pour une meilleure cohérence avec les modes alternatifs à la voiture.

1. RESITUER SON PROJET DE PARC RELAIS DANS LE CONTEXTE FRANCILIEN

En 2010, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS recensait **546 Parcs Relais en Ile-de-France, offrant un peu plus de 105 000 places de stationnement de rabattement aux gares.**



Carte régionale des Parcs Relais en Ile-de-France (2012)

La répartition géographique de l'offre francilienne selon son type (places en ouvrages ou au sol) et l'analyse régionale de son usage reflètent la vocation essentielle de ces équipements :

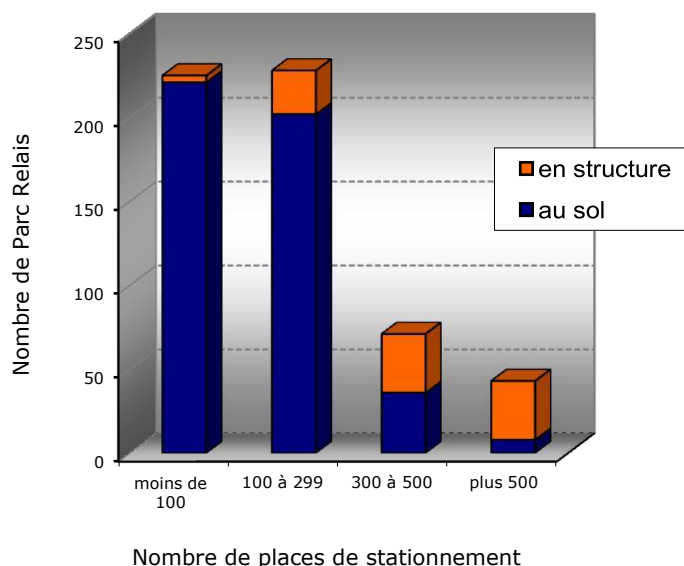
- la quasi-totalité des gares franciliennes est équipée d'une offre en parcs de stationnement. Cette offre est nettement plus importante dans les territoires éloignés de la zone dense, où se situe la grande majorité des destinations de déplacement des voyageurs pendulaires ;
- l'offre existante de stationnement aux gares dans la zone dense est quasi exclusivement une offre en ouvrages en structure, compte tenu de la densité de l'urbanisme dans cette zone ;

- la demande de stationnement dans le périmètre immédiat des gares, sur voirie ou dans les ouvrages existants, est d'autant plus liée au rabattement sur le RER ou le train que la gare est éloignée de Paris.

Zone Navigo	Nombre de gares équipées	Total		Places en structures (%)
		Nbre de places	Nbre de PR	
1	0	0	0	0%
2	12	3 200	13	78%
3	52	13 600	60	60%
4	84	29 400	139	44%
5	193	58 800	334	31%
	341	105 00	546	40%

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, 2010

Compte tenu des contraintes foncières autour des gares, il n'existe pas un profil type de Parc Relais en Ile-de-France, et les gares sont souvent équipées de plusieurs ouvrages. La capacité des Parcs Relais varie ainsi d'une cinquantaine de places, à plus de mille places pour les ouvrages les plus capacitaires.



Répartition des Parcs Relais au sol et en ouvrage en fonction de leur capacité

Si le nombre de Parcs Relais au sol est très supérieur au nombre de Parcs Relais en ouvrage (454 pour 92), les volumes d'offre sont en revanche relativement comparables : 63 600 places pour les Parcs Relais au sol, 41 300 places pour les Parcs Relais en ouvrage. Ainsi, la capacité moyenne des Parcs Relais au sol est de 140 places, contre 450 pour les Parcs Relais en ouvrage.

2. LES PRINCIPES DE LA POLITIQUE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS EN FAVEUR DES PARCS RELAIS

2.1. Un seul « produit Parc Relais » pour toute la région

Actuellement, les Parcs Relais sont très différents les uns des autres de par leur aspect, leur qualité de service ou leur exploitant. Fort de ce constat, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS se propose d'intervenir à trois niveaux :

- par la définition d'un référentiel régional de niveau de service à mettre en œuvre par le maître d'ouvrage ;

- par la définition de l'identité régionale d'un label Parc Relais commune à l'ensemble des Parcs Relais d'Ile de France labélisés par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS (et sa mise en œuvre par le maître d'ouvrage, dès que son ouvrage est conforme au référentiel d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, à partir d'une charte graphique régionale) (cf. Annexe 1);
- par le Cahier de références Parc Relais : ce document a pour objectif de cadrer les projets et demandes de subventions des maîtres d'ouvrage, en fonction des orientations que ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS a définies à l'échelle régionale.

Le référentiel de service du label d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS comprend les items suivants :

- la propreté, l'information, le confort, l'accessibilité pour les piétons, les PMR et les véhicules,
- une grille tarifaire régionale pour harmoniser les tarifs pratiqués entre Parcs Relais comparables au sein d'une même zone tarifaire,
- la mise en place d'une identité commune destinées à affirmer la fonction spécifique des Parcs Relais par rapport aux autres espaces de stationnement,
- l'engagement des maîtres d'ouvrage de Parcs Relais à transmettre à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, chaque année, les informations relatives à l'exploitation du Parc Relais,
- la généralisation de l'utilisation du passe Navigo comme support unique pour accéder au Parc Relais et au réseau de transports publics.



Traitement de l'entrée principale avec l'identité régionale.

En contrepartie du respect de ces objectifs, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS se propose de valoriser l'activité d'exploitation en y contribuant financièrement.

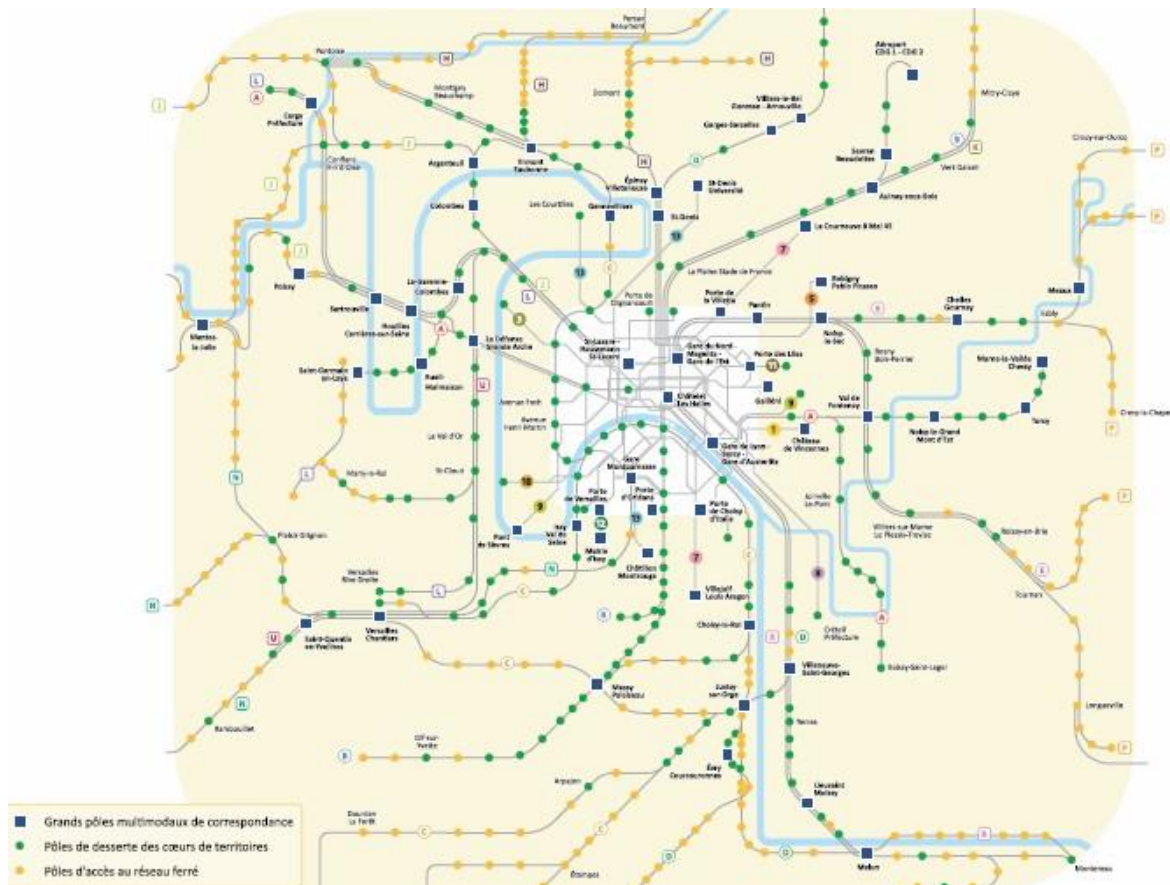
2.2. Les conditions de financement d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS liées à la politique de mobilité régionale du PDUIF

L'objectif de développement d'une offre de Parcs Relais de qualité vise à compléter, réhabiliter ou labelliser les capacités de stationnement de rabattement aux gares offertes à l'échelle de lignes du réseau ferroviaire ou des bassins de vie.

L'intervention d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS est fonction des orientations d'aménagement des pôles d'échanges définis dans le PDUIF, et des choix territoriaux définis dans le Schéma directeur des Parcs Relais :

- Développer en priorité l'offre de stationnement dans les secteurs les plus éloignés du cœur d'agglomération où la voiture est le principal (et parfois le seul) mode de déplacement permettant de se rabattre en gare. Il s'agit particulièrement des gares situées en zone tarifaire 5 appartenant à la catégorie « pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie » du PDU révisé en 2010 (points jaunes sur la carte des pôles PDU ci-dessous).

- Limiter l'action dans les secteurs où la création de places de stationnement est susceptible de concurrencer ou perturber le fonctionnement des autres modes d'accès aux gares, notamment le bus et les modes actifs. Il s'agit des gares situées en zones tarifaires 3 et 4 appartenant aux « grands pôles de correspondance » et les « pôles de desserte des secteurs denses » du PDU révisé (points bleus et verts sur la carte des pôles PDU ci-dessous).
- Plus généralement, exclure le développement dans les pôles proches du centre de l'agglomération qui peuvent être rejoints aisément à pied, en deux-roues ou en bus (gares des zones tarifaires 1 et 2).



Typologie PDUIF des pôles d'échanges en 2010

Le Schéma directeur des Parcs Relais envisage aussi la création de Parcs Relais au sol de plus faible capacité aux abords de point d'arrêt bus de lignes de bus Mobilien de type Express, lorsque celles-ci jouent un rôle structurant comparable à celui du réseau ferré. La réalisation de ce type de Parcs Relais sera conduite prioritairement dans le cadre de programmes portant sur plusieurs ouvrages à l'échelle intercommunale sinon départementale.

L'exemple du pôle autoroutier de Briis sous Forges : une intermodalité optimisée pour des lignes Express utilisant l'autoroute



Pôle autoroutier de Briis-sur-Forge comprenant un Parc Relais

2.3. Les conditions de financement d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS vis-à-vis de l'évaluation de la demande de stationnement sur la gare

La participation financière d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS aux projets de Parcs Relais est dédiée à l'usage intermodal de l'offre de stationnement qui sera aménagée.

Les gares étant souvent insérées dans des quartiers générant d'autres demandes de stationnement que celle liée à l'usage du RER et du train, une étude de l'offre et de la demande de stationnement autour de la gare conditionne la prise en compte des dossiers de Parcs Relais par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Cette étude, qui nécessite un recueil de l'offre et une analyse fine de la demande de stationnement selon le besoin des usagers permet de vérifier plusieurs points :

- le type d'usage accueilli dans les ouvrages existants et sur voirie (part d'usagers utilisant le Parc Relais pour l'usage du RER/train) ;
- l'opportunité de créer une nouvelle capacité de stationnement pour le rabattement sur le RER/train et son dimensionnement ;
- la cohérence des règles d'usages et de la tarification de l'offre sur voirie et en parcs, de façon notamment à orienter la demande de longue ou moyenne durée vers les ouvrages.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ne participera à l'extension de l'offre de stationnement en Parcs Relais qu'à la condition que l'usage de l'offre existante en Parcs Relais ait été préalablement optimisée pour leur vocation première, à savoir accueillir les usagers du RER/train. La mise en place d'un accès réservé par le passe Navigo permet notamment de dédier l'usage des Parcs Relais à ce type d'usagers.

2.4. Mieux intégrer les Parcs Relais dans leur environnement

La création d'un Parc Relais s'inscrit dans une double logique : une logique régionale et une logique locale.

A l'échelle locale, le Parc Relais doit s'intégrer dans un ensemble cohérent d'espaces de stationnement. Le Parc Relais n'a vocation à accueillir que le stationnement de rabattement. Par conséquent, la collectivité veillera à proposer aux automobilistes ayant d'autres motifs de stationnement, des espaces spécifiques. La demande en rabattement ne doit pas interférer avec les usages locaux et vice-versa.

Les politiques locales de stationnement offrent à la / aux collectivité(s) la possibilité d'organiser le stationnement autour de leur(s) pôle(s). En l'absence de ce type de démarche, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ne pourra délivrer aucune subvention.

Avant de s'engager dans des études, le maître d'ouvrage doit, en premier lieu, définir le niveau de réglementation qu'il souhaite appliquer dans et autour du Parc Relais. Cette orientation sera déterminante pour définir le nombre de places à créer.

Le bon fonctionnement du Parc Relais dépend directement de la gestion des espaces de stationnement qui l'entourent et en particulier de la voirie. Partant du principe que la capacité offerte dans le Parc Relais est adaptée à la demande, si le niveau de fréquentation est conforme aux projections, il sera considéré que la politique locale de stationnement est convenablement appliquée. Inversement, selon le même principe, un niveau de fréquentation inférieur aux projections reflétera des lacunes dans le suivi de la politique locale de stationnement.

Sur ce point également, en contrepartie du respect d'un objectif de fréquentation, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS se propose de valoriser l'activité d'exploitation en y contribuant financièrement.

2.5. Un modèle de convention entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et les maîtres d'ouvrage

Le Schéma directeur des Parcs Relais instaure un modèle de convention qui **contractualise les engagements réciproques d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et du maître d'ouvrage de Parcs Relais** en matière de qualité de service et de suivi de l'activité d'exploitation. La convention est la traduction du Schéma Directeur, l'outil de mise en œuvre de la politique d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS (cf. Annexe 2).

Ce modèle s'applique dès lors qu'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS consent de nouveaux investissements sur un Parc Relais existant ou à créer :

- 1 - Investissement :
 - Description du projet,
 - Modalités de versement de la subvention,

2 - Fonctionnement :

- le label et le dispositif de bonus qui en découle,
- la politique locale de stationnement et le dispositif de bonus qui en découle
- pour les Parcs Relais concernés, les obligations liées aux expérimentations.

Fiche technique n°1 : Label

Pour répondre aux **attentes des voyageurs en matière de qualité de service** et **pallier progressivement la très grande diversité** des ouvrages accueillant du stationnement de rabattement en Ile-de-France, le Schéma directeur des Parcs Relais prévoit le **déploiement d'un label Parc Relais**.

La **labellisation doit garantir aux voyageurs une qualité de prestation standardisée** dans les domaines de l'accueil, de l'information, de la propreté, de la sécurité et des conditions d'accès aux transports commun.

Le label Parc Relais comprend un **système** (description du fonctionnement du label) et un **référentiel de service** (description du standard de qualité de service attendu).

1 – OBJECTIFS

Les objectifs du label sont les suivants :

- marquer la **spécificité de la fonction des Parcs Relais** et contribuer à **l'organisation du stationnement** autour des pôles,
- **homogénéiser l'offre** pour améliorer la **visibilité** du dispositif à l'échelle locale et régionale,
- **restaurer l'image** des Parcs Relais auprès des usagers par un niveau de qualité de service garanti pour accroître leur fréquentation en cohérence avec les autres modes de rabattement.

Le label Parc Relais est le pivot de la politique menée par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ; il est délivré par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

2 - INTÉGRER LE LABEL DANS SON PROJET DE PARC RELAIS

Le maître d'ouvrage s'engage :

- dès la phase de conception du projet, à prendre **connaissance du système et du référentiel de service** que ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS lui transmettra. ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et le maître d'ouvrage conviennent ensemble des investissements à réaliser au titre de la labellisation du Parc Relais ;
- lors de la réalisation des travaux, **à mettre en place le niveau de qualité de service correspondant** et ;
- à partir de la mise en service de l'ouvrage, **à maintenir un niveau de qualité de service conforme au label** pendant toute la durée de la convention le liant à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS (cf. fiche technique n°17).

3 – MODALITÉS D'APPLICATION

Depuis la validation du Schéma Directeur des Parcs Relais en décembre 2006, les maîtres d'ouvrage doivent **intégrer le label à leur projet de création, extension ou réhabilitation**. Les postes d'investissements liés à la labellisation du Parc Relais seront individualisés.

Pour les Parcs Relais **les plus récents** ou pour ceux qui présentent **un niveau de qualité de service proche de celui décrit par le label**, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS propose un nouveau mode de financement, la labellisation, qui permet d'adapter un ouvrage au niveau de qualité de service décrit dans le label (cf. fiche technique n°15).

Le label ne s'applique pas dans les cas suivants :

- les projets de Parcs Relais financés dans des secteurs identifiés par le SDPR comme secondaires (*Ex. projets dans les zones tarifaires 2 et 3*) ;
- les projets de Parcs Relais pour lesquels la mise en stationnement payant n'est pas envisagée.

4 - SYSTEME

- Subvention d'exploitation

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS verse une subvention d'exploitation s'il est constaté après contrôle annuel (auto-contrôle du MOA et contrôle d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS) que **le maître d'ouvrage satisfait à l'ensemble des items du référentiel de service.**

- Reporting

L'ensemble des mesures relatives à l'année n devront parvenir à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS **avant le 30 juin de l'année n+1.**

Les données seront transmises par courrier, sous la forme d'un rapport d'activité.

- Contrôle

La mesure des objectifs sera exercée annuellement pour tous les items sous forme **d'auto-contrôle et de contrôle direct par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.** Les modalités seront présentées par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et formalisées dans le cadre de la convention.

5 – REFERENTIEL

Le référentiel de service est composé de **7 items.**

- Item 1 : Identité Parc Relais

L'identité Parc Relais doit contribuer à **résorber l'hétérogénéité** qui caractérise les Parc Relais pour en **optimiser le fonctionnement** au niveau local et **améliorer leur visibilité** en terme d'image au niveau régional.

L'identité Parc Relais ne pourra être utilisée que dans les Parcs Relais labellisés. Cette identité repose en première approche uniquement sur un logo (cf. [fiche technique n°8](#)).

- Item 2 : Propreté et entretien

Le confort d'usage dépend directement de la propreté et du maintien des installations (cf. [fiche technique n°12](#)).

Les maîtres d'ouvrage devront prendre les mesures nécessaires pour que **la fréquence de passage des équipes en charge du nettoyage et de l'entretien** soit adaptée au Parc Relais concerné.

- **Item 3 : Sécurité / sûreté**

Les usagers doivent avoir **un complet sentiment de sûreté** dans les Parcs Relais pour eux-mêmes et pour leurs biens.

Outre la qualité de l'entretien courant, objet du précédent item, le maître d'ouvrage s'engagera à maintenir le dispositif de sécurisation du Parc Relais en bon état.

- **Item 4 : Accueil, information voyageurs**

Le Parc Relais devra être **accessible à l'ensemble des usagers** au moins pendant les heures de service de la desserte ferroviaire et proposer aux usagers des informations **visibles, lisibles et à jour** (cf. fiche technique n°10).

- **Item 5 : Tarifs**

L'objet de cet item est **d'encadrer les tarifs** pratiqués dans les Parc Relais labellisés pour répondre à plusieurs objectifs :

- **harmoniser les tarifs pratiqués dans les Parc Relais** au sein d'une même zone tarifaire pour résorber d'éventuels effets de seuils et **rétablir des équilibres locaux entre gares** proches ;
- **encadrer la grille tarifaire** pour prévenir le détournement de certains Parc Relais de leur fonction initiale ;
- atteindre **un équilibre entre niveau de tarif et niveau de prestation** pour :
 - **dissuader** les usagers résidant à proximité du Parc Relais de se rabattre en voiture sur le pôle et **ne pas décourager** les rabattants résidant plus loin dans leurs pratiques intermodales ;
 - **garantir aux maîtres d'ouvrage un niveau de recettes suffisant** pour permettre un **entretien fréquent** de l'ouvrage et, par conséquent, un **maintien durable** du niveau de qualité de service.

Le coût de l'abonnement mensuel Parc Relais sera **dégressif en fonction de l'éloignement** à Paris. Le fait qu'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS n'encadre que le tarif mensuel n'empêche pas les MOA et leurs exploitants éventuels de mettre en place des tarifs demi-journée, journée, hebdomadaire, trimestriel, semestriel et annuel.

Zone tarifaire	Tarifs mensuels en € TTC à pratiquer dans les PR en ouvrage			Tarifs mensuels en € TTC à pratiquer dans les PR au sol		
	Tarif conseillé	Tarif Plancher	Tarif plafond	Tarif conseillé	Tarif plancher	Tarif plafond
1 & 2	100€	90€	110€	90€	80€	100€
3	50€	40€	60€	40€	30€	50€
4	40€	30€	50€	30€	20€	40€
5	30€	20€	40€	20€	0€	30€

Source : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Le tarif mensuel pratiqué devra impérativement se situer dans la fourchette concernée, au plus proche de la valeur médiane. **Aucun tarif préférentiel ne sera appliqué en fonction du lieu de résidence des usagers** conformément aux dispositions réglementaires (cf. fiche technique n°2). Les tarifs de la grille seront indexés selon une formule qui figurera dans la convention liant ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS au maître d'ouvrage.

- **Item 6 : Transparence de l'exploitation**

Le maître d'ouvrage communiquera à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS chaque année **toutes les données d'exploitation** dont il dispose ainsi que des comptages. Ces données devront permettre à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS :

- de s'assurer que la fonction de rabattement reste prépondérante dans le Parc Relais et,
- de prendre connaissance des éventuelles difficultés liées à l'activité d'exploitation du Parc Relais.

- **Item 7 : Accès avec le passe NAVIGO**

Ce dispositif permet aux personnes disposant d'une part, d'un abonnement au Parc Relais et d'autre part, d'un titre de transport sur télébillettique, d'utiliser leur passe Navigo comme support unique pour accéder au Parc Relais et au réseau de transports publics.

Le dispositif ne concerne ni les usagers des transports publics munis de titres magnétiques, ni les usagers du Parc Relais non abonnés (occasionnels, ...).

Le dispositif nécessite uniquement l'enregistrement des numéros de série des passes concernés dans le système d'information du Parc Relais. Cet enregistrement est effectué dans les conditions prévues dans la convention entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et les maîtres d'ouvrage (cf. Annexe 2).

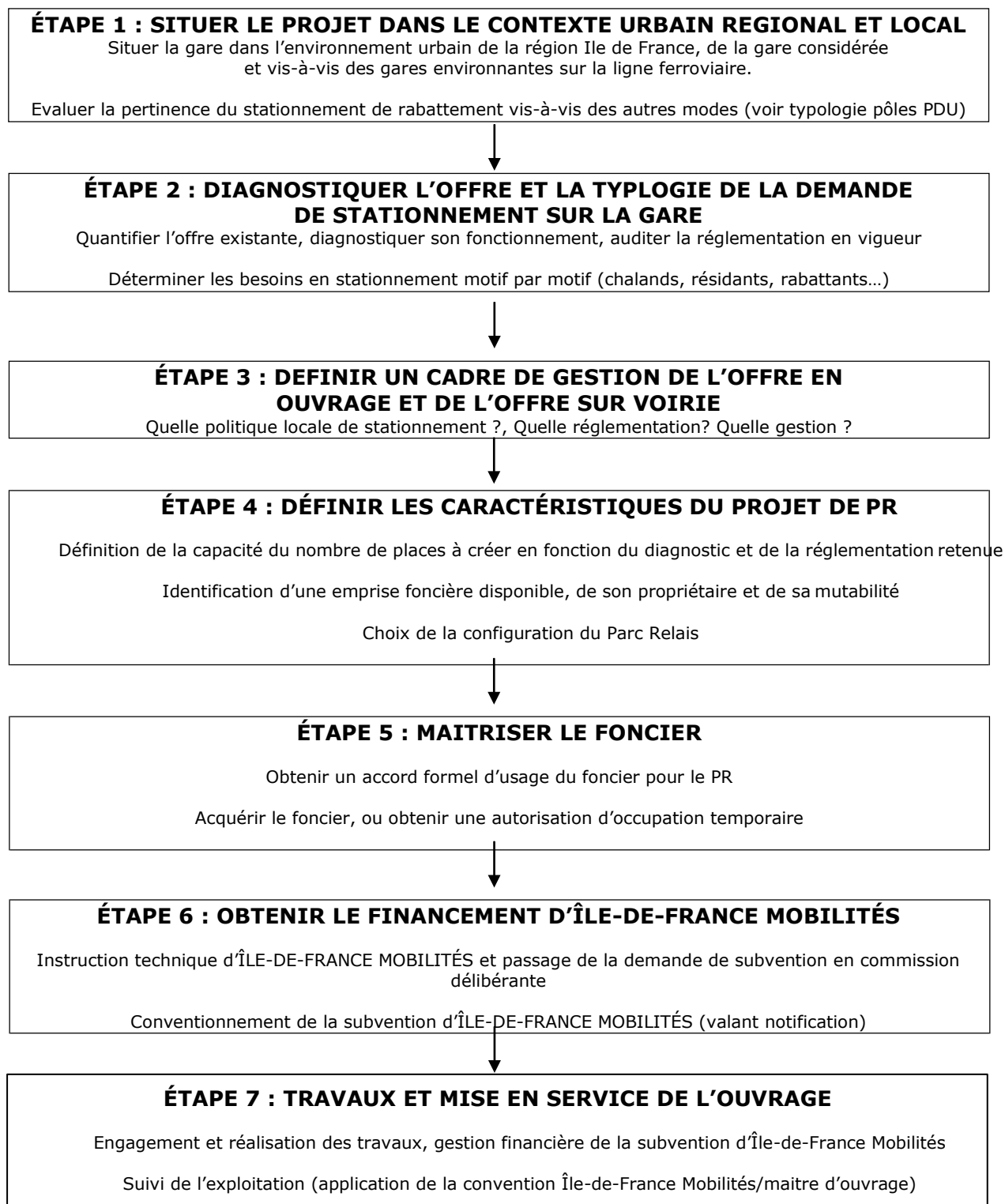
L'inscription du numéro de série du passe Navigo dans le système d'information du Parc Relais ouvre le droit d'accès au Parc. Un ou deux numéros de passes Navigo pourront être rattachés à un abonnement Parc Relais.

Les contrôles d'accès sont effectués à l'entrée et à la sortie du Parc Relais, sur présentation volontaire du passe Navigo par l'utilisateur. Le passe Navigo présenté doit contenir un forfait transport valable.

Le lecteur de badge devra être certifié RCTIF.

PARTIE 1 - CONCEVOIR UNE POLITIQUE LOCALE DE STATIONNEMENT ET UN PARC RELAIS

Comment dimensionner un Parc Relais ? Où l'implanter ? Quel type de Parcs Relais réaliser ? Quelle réglementation appliquer ? Quand et comment obtenir les financements d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ? Ce chapitre présente les différentes procédures pour créer le Parc Relais adapté à chaque contexte local dont le déroulé sera schématiquement le suivant :



Fiche technique n°2 : La politique locale de stationnement

La politique locale de stationnement conditionne directement le bon fonctionnement du Parc Relais et, au-delà, celui du pôle et de la vie locale.

Une politique locale de stationnement a principalement pour objectif de dédier à chaque type d'usage un espace de stationnement approprié :

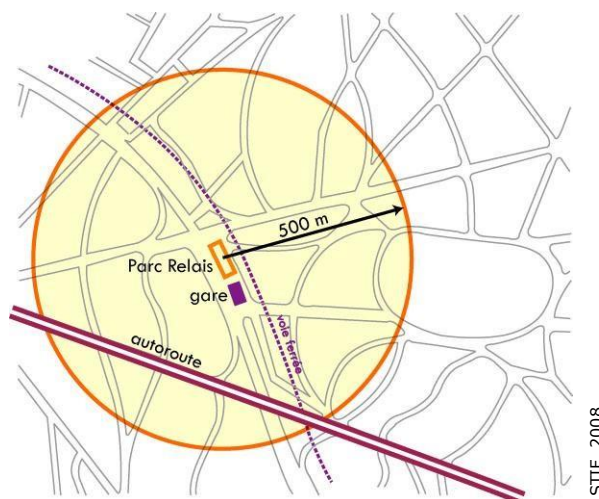
- les usagers de courte durée sur voirie (accès aux commerces, équipements publics, dépose/reprise à la gare,...)
- les usagers de moyenne et longue durée (hors rabattement) dans les parcs de stationnement publics (résidents, actifs et visiteurs liés au quartier de la gare,...)
- les usagers des RER/trains dans les Parcs Relais

Elle peut-être menée à l'échelle communale, ou, pour une plus grand cohérence entre gares, à l'échelle intercommunale.

La cohérence de la politique locale de stationnement dans l'aire d'influence du Parc Relais doit permettre d'éviter toute forme de concurrence entre le stationnement sur voirie et le Parc Relais.

Il conviendra de **quantifier** l'offre existante et de **qualifier** les pratiques existantes et futures autour des Parcs Relais. Une fois le Parc Relais mis en service, des mesures seront prises **dans un rayon de 500 m au moins** pour dissuader les usagers potentiels de l'équipement à stationner sur voirie.

Pour cela, les maîtres d'ouvrage pourront adopter sur voirie **soit une tarification dissuasive, soit une limitation de la durée du stationnement gratuit pour tout véhicule en stationnement longue durée.**



Zone d'influence du Parc Relais sur la politique locale de stationnement

Pour rationaliser les conditions d'exploitation, il sera préférable de rassembler l'ensemble de la demande de stationnement de rabattement au maximum dans un, sinon deux Parcs Relais (un de part et d'autre du faisceau, par exemple).

Tarifification préférentielle dans le Parc Relais

Conformément aux arrêts du Conseil d'Etat n°88032 88148 du 10 mai 1974 et n°147947 du 12 juillet 1995 ¹, **aucune tarification préférentielle ne pourra être accordée à une catégorie d'usagers en fonction du lieu de résidence.**

Les demandes présentant ce type de grille tarifaire seront automatiquement rejetées. De même, après la mise en service du Parc Relais, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS s'assurera chaque année, au regard des résultats d'exploitation transmis, que cette disposition est bien observée.

Foisonnement

Un Parc Relais est dédié **aux usagers des transports publics.**

Les mesures tarifaires encourageant l'usage du Parc Relais pour **un autre motif** que le stationnement de rabattement (stationnement courte durée ou stationnement résidentiel) **seront proscrites.**

En cas de difficultés d'exploitation liées à **une sous-fréquentation** du Parc Relais, le maître d'ouvrage sera invité à prendre attache avec ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS. L'ouverture à d'autres usages pourra être étudiée sous réserve que le maître d'ouvrage démontre qu'une partie du Parc Relais **est inutilisée de façon récurrente en dépit de l'application rigoureuse de la réglementation sur voirie.** Dans ce cas, les places affectées à un autre public **seront matérialisées afin d'être dissociées** des « places Parc Relais ». Le fonctionnement de ces places ne devra **en aucun cas constituer une gêne** pour les usagers des transports publics.

Pouvoir de police et intercommunalité

Par dérogation aux dispositions de l'article L2212-2, lorsqu'un **établissement public de coopération intercommunale** à fiscalité propre **est compétent en matière de voirie, les maires** des communes membres **peuvent transférer au président** de cet établissement **tout ou partie des prérogatives** qu'ils détiennent en matière de circulation et de stationnement. Dans ce cas, les arrêtés de police sont pris conjointement par le président de l'établissement public de coopération intercommunale et le ou les maires des communes concernées (Code général des collectivités territoriales, article L5211-9-2).

¹ Arrêts du Conseil d'Etat du 10 mai 1974 « Sieur Denoyez et Chorques » et du 12 juillet 1995 « Commune de Maintenon ».

« La subvention de fréquentation »

Le Schéma directeur des Parcs Relais pose le principe suivant : désormais, toute opération de Parc Relais s'inscrit dans **une politique locale de stationnement** et est précédée **d'une étude de dimensionnement** (cf. fiche technique n°3).

De ce fait, **le niveau de fréquentation du Parc Relais doit être en rapport avec la demande** préalablement identifiée.

Si la fréquentation du Parc Relais par les rabatants **est supérieure à 80 %**, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS considérera que le Parc Relais a été bien dimensionné et que les engagements sur la politique locale de stationnement sont respectés. **ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS versera une subvention de fréquentation au maître d'ouvrage.**

Cette disposition s'applique désormais à tous les cas de Parcs Relais financés. Elle est formalisée dans le cadre de **la convention liant ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS au maître d'ouvrage** (cf. fiche technique n°17).

Fiche technique n°3 : Définition des besoins et principes de dimensionnement

1 – DÉFINITION DES BESOINS EN STATIONNEMENT

Avant d'étudier la faisabilité technique d'un ouvrage, il est indispensable de réaliser une enquête d'opportunité sectorielle, qui mette en évidence les usages et les besoins en stationnement sur le pôle d'échanges.

Le dimensionnement du Parc Relais doit correspondre à un **besoin réel lié au rabattement sur le RER/train**, à une **demande exprimée** ou une **demande potentielle**.

La **grille tarifaire** définie pour le Parc Relais dans le cadre de la politique locale de stationnement et les besoins en stationnement à satisfaire sont les deux principaux facteurs déterminant le **type de Parc Relais** auquel le maître d'ouvrage doit avoir recours. Le foncier disponible est une contrainte supplémentaire dans les secteurs les plus denses.

Un Parc Relais surdimensionné est coûteux à réaliser et à exploiter, son vieillissement est accéléré, son impact visuel est fort et durable, le ressenti des usagers est négatif... Un Parc Relais surdimensionné est, tôt ou tard, directement ou indirectement, facteur d'insécurité.



STIF, 2008

Parcs Relais surdimensionnés

La multiplicité des facteurs impose **un dimensionnement au cas par cas**. L'assistance d'un cabinet spécialisé est vivement recommandée pour mener **une étude préalable** à l'échelle du pôle dressant un bilan de l'offre et de la demande, avec une distinction par motif de stationnement, et prenant en compte la desserte par les autres modes et notamment le bus, le nombre d'entrants journaliers à la gare...

L'étude d'opportunité doit, pour cela, comprendre les enquêtes suivantes :

- **Inventaire précis et détaillé de l'offre et de la demande sur voirie dans un rayon de 500m autour de la gare.**

Cet inventaire consiste à relever tronçon par tronçon, l'offre de stationnement, sa réglementation et l'occupation (stationnement autorisé et interdit). Il permet d'apprécier de façon quantitative et précise le niveau de pression sur le stationnement de quartier (taux d'occupation, d'interdit, de congestion, ...).

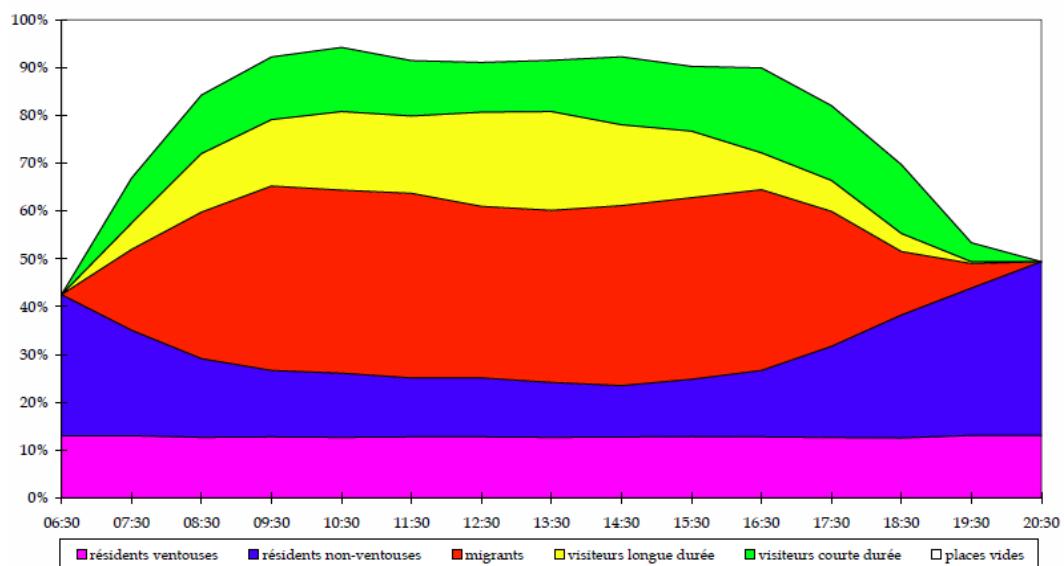
- **Enquête d'occupation-respect**

Dans le cas de présence de stationnement règlementé (stationnement payant, zone bleue, zone matin/après-midi, ...), l'inventaire doit être complété par une enquête d'occupation-respect. Cette enquête consiste à relever tronçon par tronçon sur l'ensemble des places règlementées, les places autorisées vides, la situation des usagers en stationnement vis-à-vis de la réglementation : régulier, non-paiement, dépassement, interdit, ..., le niveau apparent de la répression. Elle permet de formuler un diagnostic sur la qualité de fonctionnement de l'exploitation, et de mettre en parallèle le taux d'occupation avec le taux de respect.

- **Enquête de rotation des véhicules**

Cette enquête, dont l'objectif est d'évaluer les durées de stationnement des usagers, est indispensable pour détailler la nature des usages : pendulaires, visiteurs, résidents,...

Elle consiste à relever les plaques d'immatriculation des véhicules sur plusieurs périodes successives de la journée.



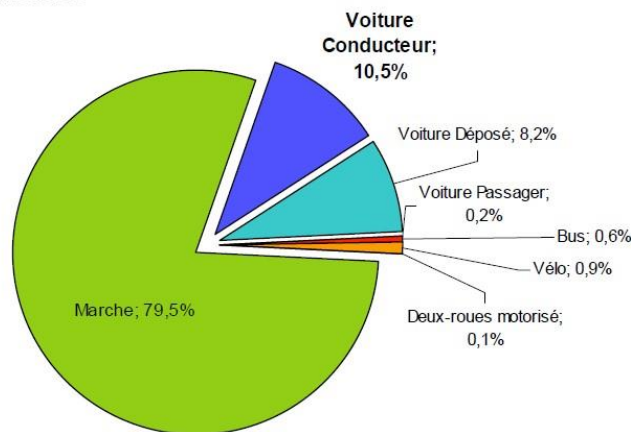
Exemple de traitement des données
Répartition par catégorie des véhicules en stationnement

- **Enquête sur les modes de rabattement en gare**

Afin de quantifier et qualifier la demande actuelle de stationnement générée uniquement par l'usage du RER/train, des interviews des voyageurs sont indispensables pour compléter l'enquête de rotation. En effet, l'enquête de rotation ne permet pas de distinguer les usages de longue/moyenne durée entre les rabattants sur le RER/train et les autres types de demande de longue/moyenne durée (résidents, actifs du quartier de gare...).

Elle doit permettre de quantifier la part des usagers du RER/train venus en voiture (conducteurs, dépose, ...), l'origine géographique de ces usagers (à l'échelle infra communale), et lieu de stationnement de leurs véhicules. Cette enquête permet aussi d'estimer, le cas échéant, le rabattement en voiture particulière de confort.

Les questionnaires d'interview devront impérativement distinguer, dans le stationnement de rabattement à la gare, la pratique de dépose/reprise ne générant pas de besoins de places en Parcs Relais, du besoin de stationnement de longue durée lié au projet de Parc Relais.



Exemple de traitement des données
Parts modales d'accès à la gare

L'ensemble de ces enquêtes permettra aux maîtres d'ouvrage d'envisager un dimensionnement de l'ouvrage, prévoir une organisation avec le gestionnaire de voirie du stationnement aux abords du pôle.

2 – PRINCIPES DE DIMENSIONNEMENT DU PARC RELAIS

La définition de la capacité d'un Parc Relais, quel que soit la méthode choisie, ne devra pas tenir compte de **projections d'évolution de la demande supérieures à 10 ans pour les parcs au sol, 15 ans pour les parcs en ouvrage**. Au-delà, ces projections s'avèreraient trop hypothétiques et seraient de nature à pénaliser les conditions d'exploitation du Parc Relais, dès les premières années de service.

De ce fait, autant que possible et lorsqu'il le jugera utile, le maître d'ouvrage veillera à prendre des mesures conservatoires susceptibles de faciliter une extension future.

Le Parc Relais, un outil complémentaire au service de l'intermodalité

Le Parc Relais est un équipement support de l'intermodalité : il assure une continuité entre la route et les transports publics.

Conformément aux objectifs définis par le PDUIF, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS cherche, de par ses politiques de renforcement de l'offre de transports et d'amélioration de la qualité de service, à **promouvoir les modes de rabattement alternatifs à la voiture particulière** pour développer leur usage.

Dans cette logique, la création de places de stationnement en Parc Relais ne peut se concevoir que dans le cadre d'une démarche multimodale, en complément des fonctions assurées par les modes doux et le bus. **Les Parcs Relais n'ont vocation à accueillir que les véhicules des usagers ne pouvant objectivement pas avoir recours à un autre mode de rabattement pour rejoindre une gare.**

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS veillera avec l'appui des maîtres d'ouvrage de Parcs Relais à ce que des places disponibles soient toujours offertes à cette catégorie d'usagers.

Dans tous les cas, le maître d'ouvrage veillera à ce que la capacité du Parc Relais ne soit pas **de nature à réduire la fréquentation des bus ou à dissuader des usagers de venir en gare à pied ou en vélo.**

Fiche technique n°4 : Les critères d'implantation et le foncier

L'implantation d'un Parc Relais dépendra fortement de la typologie des emprises foncières disponibles. Avant toute conception, il sera nécessaire de :

- recenser les emprises disponibles aux abords du pôle d'échanges
- déterminer la domanialité de l'emprise sélectionnée
- définir les conditions d'occupation de la dite emprise

1 – LES CRITÈRES D'IMPLANTATION

La réalisation d'un Parc Relais sera facilitée s'il est démontré que la plupart des critères suivants sont atteints :

Proximité d'une gare attractive

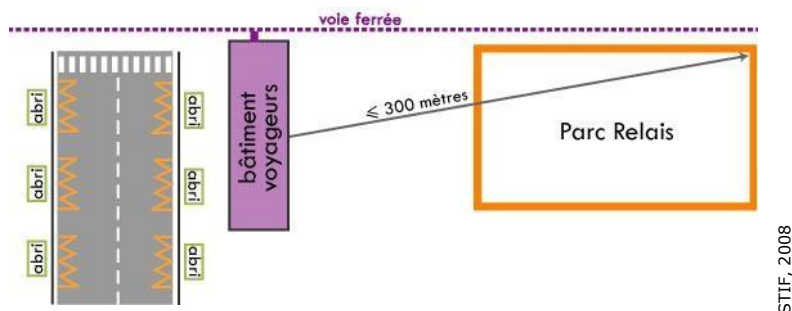
L'attractivité d'une gare est liée aux paramètres suivants : bonne fréquence notamment à destination de Paris, offre directionnelle multiple, trains directs ou semi-directs avec des temps de parcours réduits pour Paris.

Site très accessible en voiture

Le site doit être desservi par un réseau de voirie bien maillé présentant de bonnes conditions de circulation et si possible par une voie rapide. Le terrain doit être situé si possible en bordure d'un axe connu et facilement repérable.

A proximité de la gare

La distance à pied entre la gare et la sortie piétonne de l'ouvrage doit être minimale : **la distance entre la place de stationnement la plus éloignée du bâtiment voyageurs et le bâtiment voyageurs ne doit pas excéder 300 m.**



Distance maximale entre le Parc Relais et le bâtiment voyageurs

Sur un terrain à rendement géométrique intéressant

Quel que soit le type de Parc Relais, il est souhaitable de disposer d'une largeur de terrain multiple de 15 à 16 m (trame de deux rangées de stationnement). Les formes rectangulaires sont à privilégier, les formes en sifflet ou en triangle sont à éviter. Une superficie minimale de 2000 m² équivalente à 80 places est souhaitable.

2 – LA MAÎTRISE DU FONCIER

□ Recenser les emprises disponibles

En Ile-de-France, la **disponibilité des terrains est limitée** du fait de la densité urbaine, ce qui limite les possibilités d'implantation.

Le maître d'ouvrage devra recenser les emprises foncières disponibles pour l'implantation de l'équipement en gardant à l'esprit **la recommandation relative à la distance de 300 m** entre le Parc Relais et le bâtiment voyageurs.

• Domanialité des emprises

Dans un second temps, le maître d'ouvrage doit identifier **la domanialité des emprises**. Dans la majorité des cas, les emprises susceptibles de recevoir un Parc Relais sont la propriété :

- d'une collectivité
- de SNCF Mobilités
- de SNCF Réseau
- de la RATP
- d'une autre entité publique ou privée

Une concertation avec leur propriétaire s'avère ensuite indispensable pour évaluer leur disponibilité, dresser le bilan des contraintes, conforter éventuellement plusieurs usages possibles, et faire partager l'intérêt d'un tel positionnement du parc relais dans le fonctionnement du pôle d'échanges en général.

• Surfaces et éventuelles extensions

A ce stade, la surface de l'emprise disponible doit être à rapprochée de la **surface utile** définie à l'issue de la phase de dimensionnement (cf. **fiche technique 3**), éventuellement augmentée de la surface nécessaire à une future extension.

La partie de l'emprise dédiée à une future extension pourra être valorisée dans le cadre de l'opération de création du Parc Relais (végétalisation...). Cette valorisation pourra être financée sur la part restante des subventions régionales allouées pour la création du Parc Relais.

• Mode d'occupation du terrain

Si le maître d'ouvrage n'est pas le propriétaire de l'emprise visée, il doit définir un **transfert de la domanialité** :

- Cession : achat d'un domaine privé ou ferroviaire
- occupation pour une durée déterminée
- bail de longue durée (au moins 18 ans)
-

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ne se substitue pas au maître d'ouvrage pour la négociation sur les modalités d'occupation du foncier d'un tiers.

- **Evaluation préalable**

Le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact sur l'environnement des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, impose soit une étude d'impact obligatoire en toutes circonstances, soit une étude d'impact au cas par cas, après examen du projet par l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement. **La réalisation d'un Parc Relais**, et conformément à l'article R.122-2 du code de l'urbanisme, **est soumise à la procédure du cas par cas** nouvellement introduite.

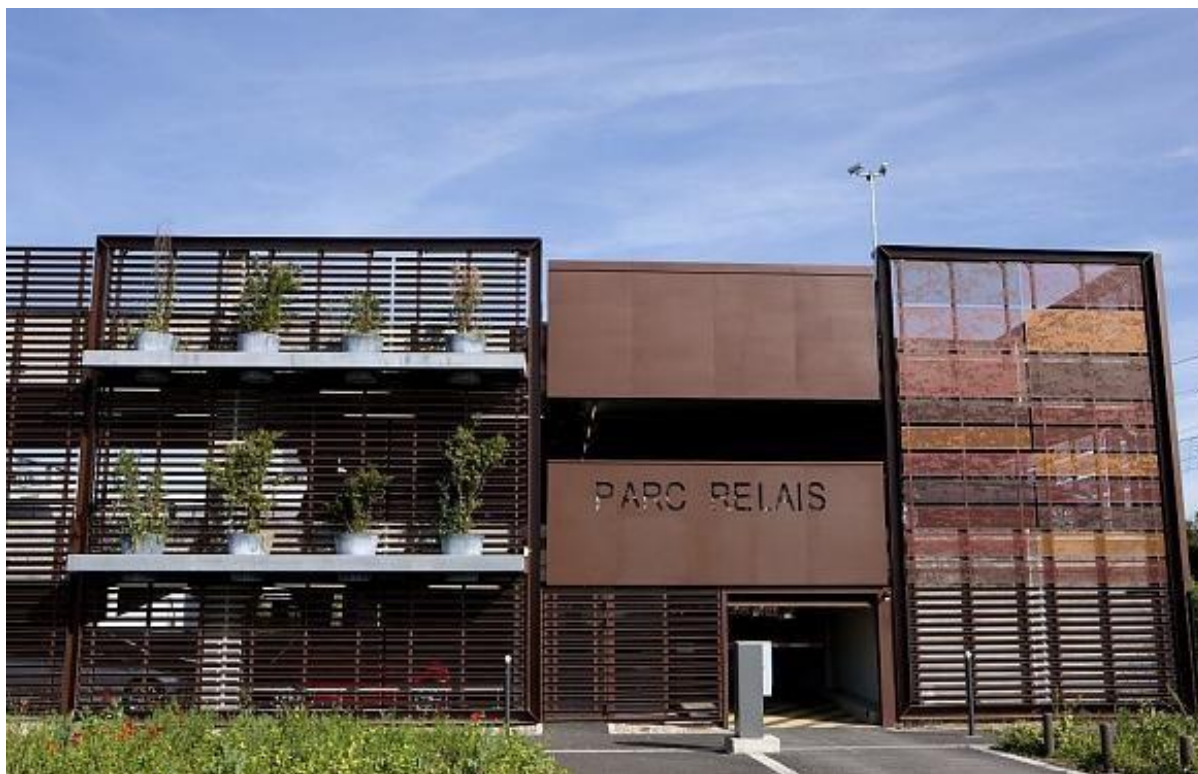
Extrait de l'annexe à l'article R.122-2

CATEGORIES D'AMENAGEMENTS, d'ouvrages et de travaux	PROJETS soumis à étude d'impact	PROJETS soumis à la procédure de «cas par cas» en application de l'annexe III de la directive 85/337/CE
Travaux, ouvrages, aménagements ruraux et urbains		
40° Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs.		Lorsqu'ils sont susceptibles d'accueillir plus de 100 unités dans une commune non dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un plan local d'urbanisme ou d'un plan d'occupation des sols ou d'un document en tenant lieu ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Si à l'issue de la procédure du cas par cas une étude d'impact est requise, l'aménagement du Parc Relais est soumis à enquête publique conformément au décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Fiche technique n°5 : Typologie, insertion urbaine et paysagère

Si le bon fonctionnement d'un Parc Relais dépend directement du travail réalisé en amont pour le dimensionner et l'intégrer dans une politique locale de stationnement, **le choix du type d'ouvrage, la qualité de son traitement architectural et de son insertion paysagère** sont également déterminants.



1 – TYPOLOGIE D'OUVRAGES

On distingue plusieurs types de configurations parmi les Parcs Relais existants, pour lesquels on prend notamment en considération les coûts de réalisation, la consommation d'espace et l'insertion paysagère. La forme la plus fréquente de Parc Relais en Ile-de-France reste le parc au sol.

Parc Relais au sol ou de surface

Si le foncier le permet, ce type de Parc Relais apparaît comme étant la solution la plus facile à réaliser et la moins coûteuse, tant en investissement qu'en fonctionnement.

Toutefois, ce type de Parc Relais est un grand **consommateur d'espace** (rapport entre le nombre de places et la surface au sol occupée). Au-delà de plusieurs centaines de places, et en fonction de l'environnement l'urbain, ce type d'ouvrage peut paraître contradictoire avec l'objectif de densification autour des pôles d'échanges fixé par le PDUIF.

La création d'un Parc Relais au sol se justifie à partir de 50 places. En deçà des solutions sur voirie doivent être privilégiées.

Parc Relais en structure ou en ouvrage

En terme de consommation d'espace, le rendement d'un parc en ouvrage est nettement supérieur à celui d'un parc au sol, ce qui se traduit par un resserrement global des places

de stationnement autour du bâtiment voyageurs et donc une amélioration des conditions de correspondance. De ce point de vue, les solutions en ouvrage souscrivent à l'objectif de densification autour des pôles d'échanges.

Pour être viable dans son fonctionnement, la capacité d'un Parc Relais en ouvrage ne pourra pas être inférieure à 300 places.

Les Parcs Relais en ouvrage prennent trois formes :

- **le Parc Relais en élévation** : l'insertion paysagère et les réflexions architecturales devront être particulièrement soignées pour ce type de structure, quel que soit le nombre d'étages (cf. fiche technique n°12) ;

- **le Parc Relais en souterrain** : ce type de solution génère des coûts de construction nettement plus élevé que les autres types de Parcs Relais. En revanche, la consommation d'espace au sol est presque nulle ce qui permet de dégager des emprises foncières susceptibles d'accueillir d'autres équipements. Enfin, cette solution permet de se soustraire presque entièrement (accès exceptés) aux problématiques d'insertion paysagère et urbaine ;

- **le Parc Relais à demi enterré** : ce type d'ouvrage est intéressant dans la mesure où son insertion urbaine et architecturale est facilitée par sa hauteur limitée. Néanmoins, le coût de réalisation reste très élevé. Ce type de structure est particulièrement adapté aux contextes de pentes ou de coteaux.

Les Parcs Relais en ouvrage génèrent néanmoins des coûts de construction (soutènement, fondations, structure...) et d'exploitation (entretien de la structure, consommation d'énergies, propreté...) beaucoup plus importants que ceux des Parcs Relais au sol.

Afin de limiter les coûts de construction, les parcs en structure légère peuvent être envisagés. Ils sont moins coûteux, plus rapide d'exécution et modulables.



Aménagement intérieur d'un Parc Relais en structure légère

2 – INSERTION PAYSAGÈRE ET URBAINE

Le maître d'ouvrage veillera à la qualité du **traitement architectural** du Parc Relais créé ainsi qu'à son **insertion dans son environnement urbain**.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS sera particulièrement sensible aux démarches ayant eu recours à des procédures de concours, aux **innovations architecturales**, aux **projets répondant aux normes HQE** et à toutes autres initiatives permettant d'éviter les travers que présentent les **Parcs Relais « tout béton »** de facture ancienne (terrasse et façade paysagées, travail de la lumière, utilisation de matériaux innovants...).



Traitement de qualité des aires de stationnement *Noues de récupération des eaux pluviales*

Ces partis pris feront impérativement l'objet d'études approfondies, afin que les **coûts de construction** et que les **contraintes d'exploitation** soient bien mesurées en amont.



Un exemple de traitement paysager, Parc Relais en éventail arboré.

La présence de **publicité** dans et sur le Parc Relais sera tolérée si, et seulement si, elle ne perturbe pas la **lisibilité** du fonctionnement de l'ouvrage et qu'elle ne constitue pas une **gêne visuelle** par sa dimension, sa position ou sa répétition pour les usagers.

Le Parc Relais devra revêtir l'identité Parc Relais définie par le label Parc Relais (cf. [fiche technique n°1](#)).

PARTIE 2 – REALISER LE PARC RELAIS

Le Parc Relais doit faciliter l'**usage combiné des modes de déplacements individuels et collectifs**. Il doit également contribuer à inciter davantage **d'automobilistes** à effectuer **un report modal vers les transports publics**.

La qualité du Parc Relais joue un rôle déterminant dans l'atteinte de ces objectifs.

Un certain nombre de **dispositions réglementaires ou usuelles** s'imposent aux maîtres d'ouvrage de parcs de stationnement sur des aspects techniques, géométriques et fonctionnels.

Le maître d'ouvrage sera chargé **d'assurer l'accessibilité à l'équipement**. L'accessibilité de tous au Parc Relais est une condition *sine qua non* de son attractivité.

L'ensemble des usagers devra bénéficier de **cheminements directs et confortables**.

La création d'un Parc Relais s'accompagnera d'un **jalonement** et d'une **signalétique** destinée à informer et à orienter les usagers en amont et en aval de l'équipement.

Le maître d'ouvrage sera tenu **d'organiser la circulation, le stationnement et les cheminements à l'intérieur du Parc Relais et à ses abords immédiats** pour améliorer les conditions de correspondance des usagers et les conforter dans leurs pratiques de déplacements.

Fiche technique n°6 : Accès des véhicules

La réalisation d'un Parc Relais impose la mise en œuvre d'aménagements spécifiques et adaptés afin de réduire au maximum les contraintes liées à la rupture de charge entre les modes.

1 – ACCÈS VOIRIE

Par définition, les Parc Relais jouent le rôle d'un lien entre la route et les transports publics, la **facilité d'accès par voie routière** sera donc indispensable, aussi bien depuis le réseau de voies rapides et les routes départementales que depuis le réseau de voirie communale (cf. fiche technique n°4) :

- Les infrastructures routières devront permettre un **accès direct** à l'équipement, par exemple en accès unique sous forme d'impasse. Elles devront également être **distinctes des voies empruntées par les bus à destination des quais** pour éviter tout phénomène de concurrence ;
- Dans les Parcs Relais les plus importants, pour un meilleur écoulement des flux, **les voies permettant la sortie du Parc Relais devront être plus largement dimensionnées que les voies d'entrée.**
- La mise en place de ces voies devra faire l'objet d'une **étude amont avec le gestionnaire de voirie**, notamment pour des questions de sécurité routière, de dimensionnement des voies, de gestion des intersections, d'accès à l'équipement...
- De préférence, **les aires de dépose - minute seront positionnées au plus près du bâtiment voyageurs.** Une implantation dans le Parc Relais est à éviter : si l'aire de dépose - reprise minute est très fréquentée, elle sera source de perturbation ; si elle trop éloignée, elle sera inutilisée.
- Le cas échéant, si une aire devait être implantée dans le Parc Relais, le maître d'ouvrage veillera à ce qu'elle ne gêne pas l'accès des véhicules de secours et ne perturbe pas la circulation des bus sur le pôle.
- Les voies de circulation qui jouxtent l'ouvrage devront être **facilement repérables.** Le **jalonement** et la **signalétique** doivent contribuer à atteindre cet objectif de visibilité de l'ouvrage et de lisibilité de ses accès (cf. fiches techniques n°8 et 10).

Pompiers et transports de fonds

Les voies de desserte des Parcs Relais devront permettre **l'accès des véhicules et matériel des pompiers.** Avant sa mise en place, cet accès devra être homologué par les pompiers. Cet accès devra éventuellement permettre **le transport de fonds.**

2 – ACCÈS EN DEUX-ROUES

L'objectif est de faciliter l'utilisation combinée des deux-roues (motorisés ou non) et des transports publics. **La cohérence et la continuité des itinéraires deux-roues** vers le Parc Relais sont impératives et pourront être assurées par un jalonement, une signalétique et des aménagements dédiés à cette catégorie d'utilisateurs.

Les itinéraires seront les plus directs et les plus courts possibles pour un accès rapide aux aires de stationnement, qu'ils soient au sein du P+R pour les deux-roues motorisés ou à proximité du bâtiment voyageurs pour les vélos.

Fiche technique n°7 : Accessibilité PMR

La présente fiche technique concerne les échanges entre le Parc Relais et le réseau de transports publics. Elle s'applique également à tout cheminement aménagé aux abords d'un Parc Relais. La conception géométrique et fonctionnelle d'un Parc Relais devra **intégrer en amont les problématiques d'accessibilité**.

La rupture de charge

Un soin particulier devra être apporté **aux conditions de correspondance**, c'est-à-dire aux cheminements entre le Parc Relais et la gare, et réciproquement. Le succès du report modal vers les transports publics repose pour une large part sur **la qualité de traitement** de la rupture de charge.

L'objectif est aussi d'intégrer le plus complètement possible le Parc Relais au « **système transport** ».

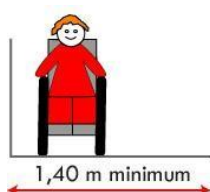
La problématique d'accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite (PMR) se base sur l'**arrêté du 15 janvier 2007** et les **décrets 2006-1657 et 2006-1658** du 21 décembre 2006 pris en application de **l'article 45 de la loi 2005-102 du 11 février 2005** relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Les **personnes à mobilité réduite** sont définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et de Conseil européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de « **toutes personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics**, telles que, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et des personnes avec enfants (y compris les enfants en poussette). »

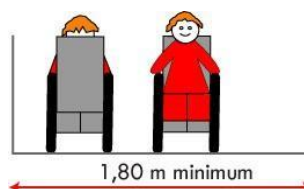
Le Parc Relais **demeurera en permanence accessible aux PMR**, y compris en période de travaux. En cas d'impossibilité technique, des solutions alternatives seront proposées à cette catégorie d'usagers sur voirie, par exemple.

Largeur du cheminement

La largeur minimale du cheminement devra être de **1,40 m hors tout**. Toutefois, elle pourra être réduite à 1,20 m lorsqu'il n'y a pas de mur de part et d'autre du cheminement.



Arrêté du 31 août 1999



Circulaire du 23 juin 2000

A noter que la recommandation du fascicule P98-350 de l'AFNOR préconise de **porter cette largeur à 1,80 mètres afin de permettre à deux usagers en fauteuil roulant de se croiser.**

Le **cheminement des PMR** devra être le **plus court possible.**

Pente

Les rampes seront d'une pente **inférieure à 5%**. Dans le cas d'une impossibilité, notamment due à la topographie et la disposition des constructions existantes, **une pente supérieure à 5% sera tolérée, sans pouvoir dépasser 12%.**

Lorsque la pente dépasse 4%, un **palier de repos** sera nécessaire tous les 10 mètres en cheminement continu, et en haut et en bas de chaque plan incliné un **garde-corps préhensible** sera obligatoire le long de toutes ruptures de niveau de **plus de 40 centimètres de hauteur.**



Dévers

La **pente transversale** d'un cheminement ne devra pas excéder **2%**. En cas d'impossibilité liée à une contrainte du site (sortie riverains...), la **déclivité pourra être supérieure à 2% sur des très courtes distances.**

Il est recommandé une **déclivité de 1%**. Néanmoins, une attention particulière devra être portée sur les conditions d'**écoulement des eaux pluviales** afin d'éviter leur stagnation (flaches).



Arrêté du 31 août 1999

Circulaire du 23 juin 2000

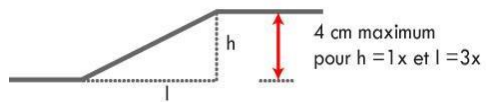
Traversée piétonne

Afin de permettre le cheminement des PMR, **les traversées piétonnes devront être équipées d'abaissés (bateaux).** La garantie d'accessibilité est avant tout conditionnée par le **ressaut** du passage protégé. De forme arrondie, la hauteur du ressaut ne pourra excéder **2 centimètres**. Cependant, leur hauteur pourra **atteindre 4 centimètres** lorsqu'ils seront aménagés en **chanfrein** à un pour trois.

La distance minimale entre deux ressauts sera de 2,50 m. Ainsi, les pentes comportant des ressauts successifs, dites « **pas d'âne** » **seront interdites.**

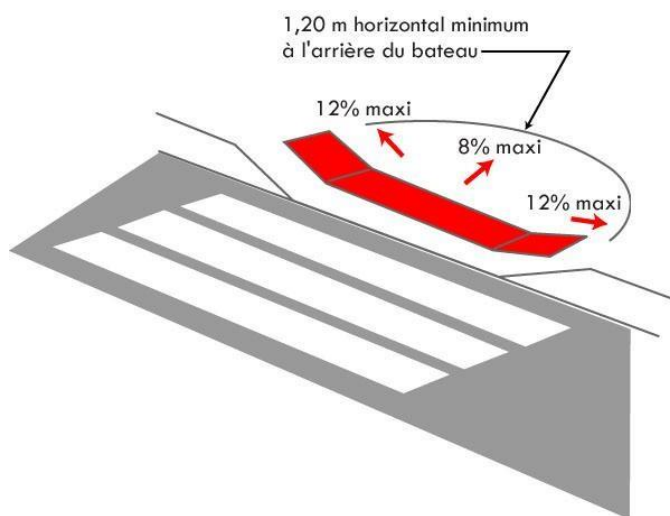


Ressaut à bords arrondis



Ressaut en chanfrein

La bande d'éveil de vigilance sera implantée à 0,50 mètre du bord du trottoir et sur toute la largeur de l'abaissé de trottoir (y compris les rampants).



STIF, 2008

Fiche technique n°8 : Jalonnement automobile sur voirie

Le **jalonnement est la signalétique qui balise un itinéraire**. Dans cette fiche, n'est traité que le jalonnement sur voirie permettant l'acheminement des véhicules particuliers vers le Parc Relais.

Le jalonnement doit contribuer à rendre le Parc Relais visible et à faciliter son accès.

Le jalonnement réglementaire amont

La signalisation destinée aux véhicules doit être conforme au Code de la Route.

Par **arrêté du 31 juillet 2002 (article 8) modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes**, l'idéogramme « ID1b, Parc Relais » est inscrit au code de la Route.



Signalisation verticale : Panneau Parc Relais – P+R (ID1b)

Cet **idéogramme** et/ou la **mention « Parc Relais »** (avec cette casse : deux majuscules et sans tiret) doivent **apparaître systématiquement et de façon lisible** sur l'ensemble des panneaux sur voirie, complétée du nom de la gare dont dépend le Parc Relais.

Ex. : « Parc Relais (de la gare) d'Ecouen - Ezanville » ou « **P+R** Ecouen - Ezanville »

Le Parc Relais ne prendra en aucun cas le nom de la commune d'implantation s'il n'est pas aussi celui de la gare, l'objectif étant de lier le plus étroitement possible le Parc Relais à sa gare.

Ex. : « Parc Relais (de la gare) du Val d'Europe » ou « **P+R** Val d'Europe »

La mention pourra être complétée **du nom du P+R** s'il en a un. Elle le sera obligatoirement si le pôle dispose de plusieurs P+R nécessitant d'être distingués.

Exemple :

Ex. : « Gare de Massy Palaiseau – **P+R** Vilmorin » ou « **P+R** Vilmorin »

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).

Le jalonnement en amont du Parc Relais est de la responsabilité des collectivités en fonction de leur maîtrise d'ouvrage respective.

Les **routes départementales** structurent généralement le réseau de voirie desservant les pôles. Si le pôle est concerné, 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.

La signalisation de proximité du Parc Relais

La signalisation de proximité correspond à l'ensemble des mesures mises en place à destination du public pour **faire connaître l'existence et la localisation** du Parc Relais dans son environnement immédiat :

- l'entrée devra être signalée par un affichage rapproché (enseigne lumineuse ou classique) ;
- les directions à suivre devront être indiquées à la sortie.

Cette signalisation pourra être implantée sur la voie publique et nécessitera l'autorisation de la collectivité concernée.



Pour **les Parcs Relais de plus de 400 places**, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS recommande la mise en place d'un système d'information dynamique sur son état de disponibilité : complet/libre (cf. fiche technique n°10).



Le label développé dans le cadre du Schéma Directeur des Parcs Relais intègre une **identité spécifique** pour les Parcs Relais d'Ile-de-France.



L'objectif est de renforcer la visibilité des Parcs Relais pour **affirmer leur fonction spécifique, accroître leur fréquentation** et **homogénéiser le dispositif** à l'échelle régionale (cf. fiche technique n°1).

Les mentions autres que « Parc Relais » telles que PIR, PSR, parking, parc de la gare... sont impérativement à proscrire.

Cette identité doit apparaître sur **l'enseigne, la signalétique à l'intérieur du Parc Relais et sur les panneaux de jalonnement pour les piétons sur le pôle**. Elle relaie le pictogramme ID1b du Code de la Route qui jalonne la voirie.

Elle sera apposée de façon à être lisible, à une position avancée par rapport à celles d'éventuels autres logos.

Elle ne peut être utilisée que **si le Parc Relais concerné est labellisé. Tous les Parcs Relais créés, étendus ou réhabilités après l'approbation du Schéma directeur des Parcs Relais, le 13 décembre 2006, seront labellisés** et revêtir l'identité Parc Relais d'Ile-de-France.

Fiche technique n°9 : Circulation et stationnement des véhicules

L'aménagement intérieur du Parc Relais devra être **fonctionnel** pour permettre une **circulation fluide et sans manœuvres contraignantes**. Les **normes NF P91-100 et NF P 91-120** (avril 1996) spécifient les dimensions minimales à respecter pour les emplacements, la hauteur libre, les voies de circulation et les rampes.

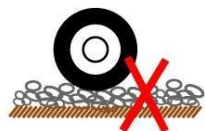
1 – CONFIGURATION DES PLACES DE STATIONNEMENT

Tout parc de stationnement automobile intérieur ou extérieur à l'usage du public et dépendant d'un établissement recevant du public ou d'une installation ouverte au public doit comporter une ou plusieurs places de stationnement adaptées pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite et réservées à leur usage (1 place réservée pour 50 places).

Ces places adaptées sont localisées à proximité de l'accès au domaine ferroviaire, du local d'accueil ou de l'ascenseur et reliées à ceux-ci par un cheminement accessible.

Les emplacements adaptés et réservés sont signalés par un marquage au sol ainsi qu'une signalisation verticale.

- Traitement du sol



Le **sol** devra être **stabilisé, non glissant** et **sans obstacle pour les roues**.

Les pavés se déchaussent et génèrent du bruit. Leur utilisation est à proscrire.



Les trous et les fentes (grilles d'arbre, grilles de protection...) devront avoir **un diamètre ou une largeur inférieure à 2 centimètres** conformément aux prescriptions de l'Arrêté du 15 janvier 2007 ¹.



Les revêtements de sol et les équipements situés sur le sol des cheminements doivent être sûrs et **permettre une circulation aisée des PMR**. Sous réserve de la prise en compte de contraintes particulières liées à l'hygiène ou à l'ambiance hygrométrique des locaux, les revêtements des sols, murs et plafonds ne doivent pas créer de gêne visuelle ou sonore pour les personnes ayant une déficience sensorielle (Article 9 de l'Arrêté du 1^{er} août 2006 relatif aux ERP et IOP).

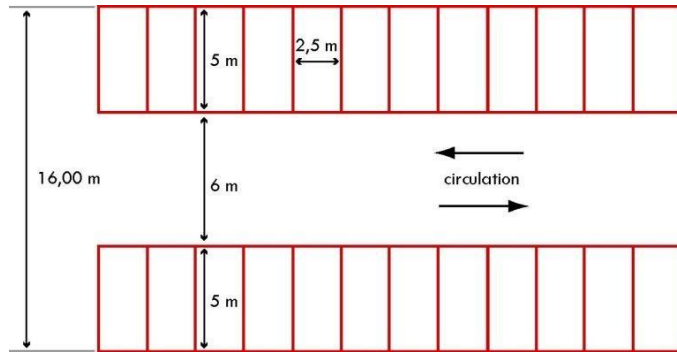
- Dimensions horizontales

Le meilleur rendement géométrique est obtenu avec une **disposition en bataille**. Toutefois, la configuration des places de stationnement pourra s'organiser :

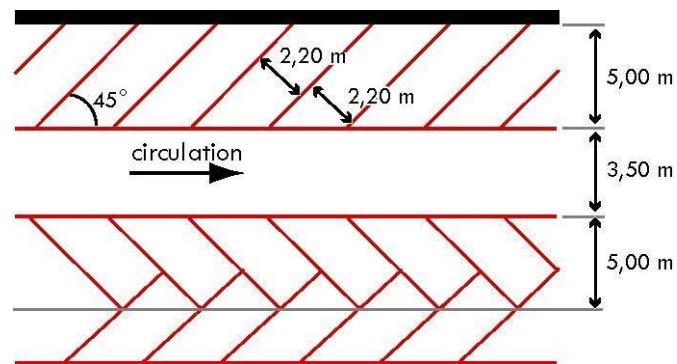
- en bataille (à 90°) ;
- en épi (généralement à 30°) ;

¹ Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21 septembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

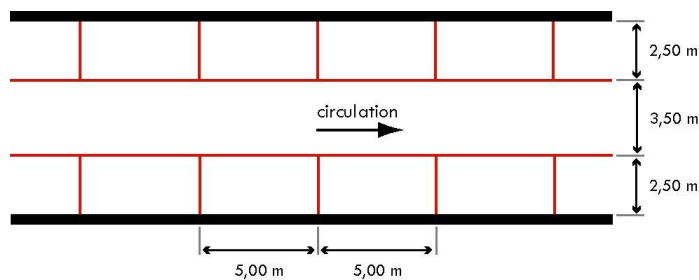
- en longitudinal.



Configuration du stationnement en bataille



Configuration du stationnement en épi à 45°



Configuration du stationnement longitudinal

STIF, 2008



STIF, 2008

Configuration originale et efficace

Angle de rangement par rapport à l'axe de circulation	Largeur de la voie de circulation	Longueur de l'emplacement	Largeur de l'emplacement
90°	5,00 m	5,00 m	2,30 m
75°	4,50 m	5,10 m	2,25 m
60°	4,00 m	5,15 m	2,25 m
45°	3,50 m	4,80 m	2,20 m
0°	3,50 m	5,00 m	- 2,50 m (si obstacle à gauche) - 2,00 m (si obstacle à droite) - 2,30 m (sans obstacle)

Dans toutes les configurations, les dimensions des places de stationnement seront mesurées :

- soit à partir des poteaux limitant l'emplacement ;
- soit de l'axe des bandes matérialisées entre les emplacements ;
- soit de l'extérieur des bandes matérialisées entre les emplacements et les voies de dessertes (ou autres zones limitrophes).

Si des obstacles sont disposés de part et d'autre de l'emplacement, la largeur de l'emplacement sera augmentée en fonction du retrait de l'obstacle :

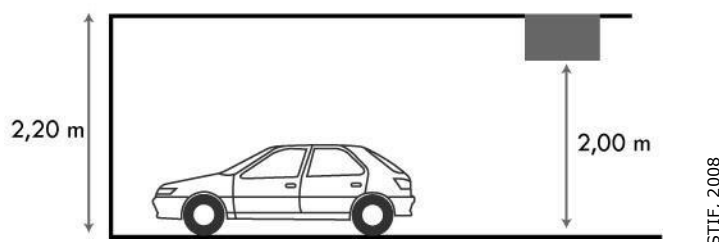
- **pour un retrait compris entre 40 et 65 cm**, il faudra ajouter **10 cm** à la largeur de l'emplacement ;

- **pour un retrait compris entre 25 et 40 cm**, il faudra ajouter **15 cm** à la largeur de l'emplacement ;

- **pour un retrait inférieur à 25 cm**, il faudra ajouter **20 cm** à la largeur de l'emplacement.

- **Dimensions verticales**

La hauteur ne devra pas être inférieure à 2,20 mètres sous plafond et 2,00 mètres sous obstacles.



2 – CONFIGURATION DES PLACES RESERVEES AUX PERSONNES HANDICAPEES OU A MOBILITE REDUITE

Que ce soit sur voirie ou en parc de stationnement, le nombre de places réservées aux personnes handicapées ou à mobilité réduite est réglementé. Le ratio sera au minimum de 2% (valeur arrondie à l'unité supérieure) soit **1 place réservée pour 50 places de stationnement** pour les parcs jusqu'à 500 places. Au-delà de 500 places, le nombre de places est fixé par arrêté municipal avec au minimum 10 emplacements adaptés.

Les places réservées seront positionnées au niveau de plain-pied à proximité du local d'exploitation et/ou de l'accès piéton au domaine ferroviaire.

Il sera indispensable de matérialiser ces places dédiées par un marquage au sol et des panneaux indicatifs au niveau de chaque emplacement.

Seules pourront stationner sur ces emplacements, les titulaires d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

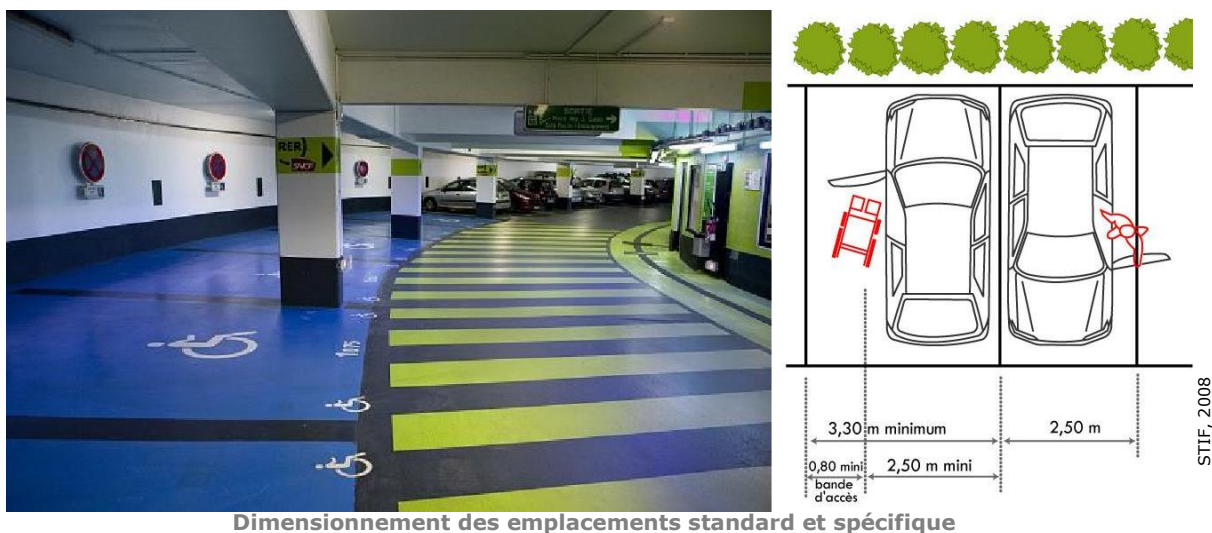
La réservation d'une place de stationnement aux personnes handicapées se concrétise par une signalisation verticale et une signalisation horizontale conformes à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.



Signalisation verticale : Panneau B6d – Panonceau M6h

L'arrêté du 1^{er} août 2006 relatif à l'accessibilité aux PMR des ERP et IOP ainsi que l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité aux PMR de la voirie et des espaces publics stipulent que les places de stationnement devront bénéficier d'une largeur spécifique permettant l'accès d'une personne en fauteuil roulant.

Le dimensionnement d'un emplacement standard (2,50 m pour une place en bataille) ne permet pas une accessibilité aux personnes à mobilité réduite. La largeur de la place de stationnement sera donc portée à 3,30 m de plain-pied incluant une bande d'accès de 0,80 m et doit correspondre à un espace horizontal au dévers près, inférieur ou égal à 2 %.



Dimensionnement des emplacements standard et spécifique

Ces emplacements devront être également répartis au sein de l'ouvrage et situés à proximité des sorties ou des ascenseurs (cf. fiche technique n°9).

3 – STATIONNEMENT VELO (VELIGO)

Le Schéma directeur du stationnement vélo aux gares et stations d'Ile-de-France, approuvé au Conseil d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS du 9 février 2011, propose une nouvelle politique visant à encourager l'usage du vélo pour rejoindre les transports en commun franciliens. Pour ce faire, il prévoit la mise en place de deux types de stationnement : des abris vélos en libre accès et de consignes collectives sécurisées, pour lesquels un label et un référentiel de qualité de service régional a été créé.



Marque Véligo définie par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Les critères de localisation des consignes Véligo sont les suivants :

- la proximité avec l'entrée du bâtiment voyageurs et/ou des accès au pôle qui doit être inférieure à 70m ;
- l'accès avec le passe Navigo. Le tarif annuel se situe entre 10 et 30 euros ;

- la continuité des aménagements cyclables permettant aux usagers de se sentir entièrement en sécurité (la distance moyenne de rabattement en vélo est d'environ 3 km) ;;
- la mise en place de l'identité régionale (logo) afin de permettre aux voyageurs d'identifier facilement ces équipements et de garantir un niveau de qualité de service satisfaisant (éclairage, entretien, sécurité,...);

Le Schéma directeur préconise en priorité l'implantation des consignes vélos au sein des Parcs Relais lorsque les conditions le permettent. En effet, leur niveau d'équipement en particulier la vidéosurveillance y est propice.



Consigne sur voirie pour PR au sol



Consigne intégrée dans un PR en ouvrage

- **Parcs Relais en ouvrage : mise en œuvre de consignes collectives sécurisées**

L'espace alloué devra être exclusivement dédié aux vélos et séparé de l'espace de stationnement des deux roues motorisées. L'emplacement idéal se situe à côté des places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite, au plus près des accès aux quais.

Par ailleurs les accès au Parc Relais (largeur des portes et pentes <10%) pourront faire l'objet d'un soin particulier pour permettre un accès aisé aux cyclistes. **Un accès extérieur dédié au local Véligo permet aussi une très bonne visibilité de cette offre alternative, et surtout un accès vélo facile. Tout emplacement du local vélo nécessitant l'emprunt de rampes, de marches, ou un cheminement long à l'intérieur du Parc Relais sera proscrit.**

Les projets de location de vélos intégrés au local du Parc Relais ne seront pas pris en compte dans les financements d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Le nombre de places vélos sera d'au minimum 30 places en consigne collective.

- **Parcs Relais au sol : mise en œuvre d'abris vélos ou de consignes**

L'ensemble des critères de localisation du stationnement vélo seront appliqués aux abris implantés dans un PR au sol : la proximité avec l'entrée du bâtiment voyageur/accès aux quais, la continuité des aménagements cyclables, ainsi que la mise en place d'une signalétique adaptée.

Pour tous les Parcs Relais au sol, un nombre de places vélos sera d'au minimum 20 places en abri sécurisé par l'utilisateur.

4- PLACES RESERVEES AUX COVOITUREURS

Le covoiturage, comme l'autopartage, modifie le rapport à la voiture particulière et en particulier sa possession, en déconnectant l'usage d'une voiture de sa propriété. Son développement doit permettre :

- de réduire le nombre de véhicules en circulation, et ainsi limiter les nuisances environnementales et les besoins en espace (routes et stationnement)
- de partager, dans un contexte de raréfaction des énergies fossiles et d'augmentation du coût du carburant, le coût d'usage d'un véhicule entre plusieurs personnes
- d'optimiser le rendement du foncier autour des gares, notamment dans les parcs Relais saturés

Dans ce contexte, le PDUIF préconise de donner aux co-voitureurs des avantages pour leur stationnement dans les Parcs Relais.



Exemple de marquage au sol et de signalisation dans les Parcs Relais.

Dans les Parcs Relais des pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie, **des places réservées aux véhicules des co-voitureurs seront aménagées au plus près de l'accès à la gare**. Dans les deux autres types de pôle, on privilégiera l'aménagement de zones de dépose minute/reprise devant la gare.

5- AIRES DE STATIONNEMENT DEUX-ROUES MOTORISEES

La **rupture de charge** entre les deux-roues et les transports publics **devra être** la plus **confortable** possible et les **trajets** à pieds **réduits**.

Le stationnement deux-roues devra être **simple d'utilisation, sûr, fonctionnel** et **adaptable** à différents types de deux-roues (gardes cycles métalliques de type support simples permettant d'attacher tous types de deux-roues).

Il devra aussi **protéger les deux-roues contre les intempéries** par couverture de l'abri ou par la création d'un local spécifique.



- **Parcs Relais disposant d'une présence humaine**

Les aires de stationnement pour les deux-roues seront intégrées à l'enceinte de l'équipement et dimensionnées de façon à présenter une offre de stationnement toujours disponible. Les aires seront positionnées à proximité du local d'exploitation, sinon à portée de vue de l'agent d'exploitation.

- **Parcs Relais sans présence humaine régulière**

Une aire de stationnement sera réservée aux deux roues motorisées dans le Parc Relais. En revanche ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS préconise que **le stationnement des vélos soit reporté au plus près du bâtiment voyageurs** (sur le parvis par exemple) dans des espaces dédiés pour garantir un passage maximum toute la journée, et ainsi sécuriser et renforcer la pratique de ce mode.

6 - LES VOIES DE CIRCULATION

- **Dimensionnement des voies de circulation**

Le maître d'ouvrage dressera **un schéma de circulation** du Parc Relais afin de s'assurer que chacune des places est convenablement desservie par les voies de circulation. En particulier, il prendra en considération la question **du retournement et des cisaillements aux extrémités des travées de stationnement**.

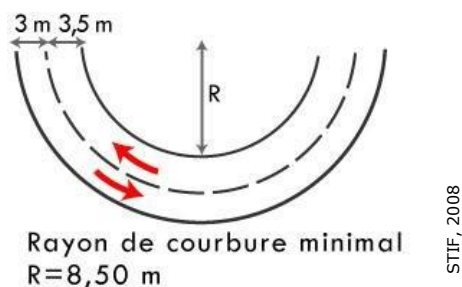
Quelque soit le type d'organisation retenu (en bataille, en épi ou en longitudinal), la largeur des voies devra permettre une circulation optimale :

- en sens unique : 3 mètres de largeur ;
- en double sens : 6 mètres de largeur.

Dans les courbes, la **largeur optimale** des voies de circulation sera :

- en sens unique : de 4 mètres de largeur ;
- en double sens : de 3 mètres à 3,5 mètres.

Le **rayon de courbure** extérieur d'une voie à sens unique et intérieur d'une voie à double sens ne devra pas être **inférieur à 8,50 mètres**. Le rayon de courbure sera porté à **9 mètres dans les rampes**.



Dimensionnement des voies de circulation en courbe

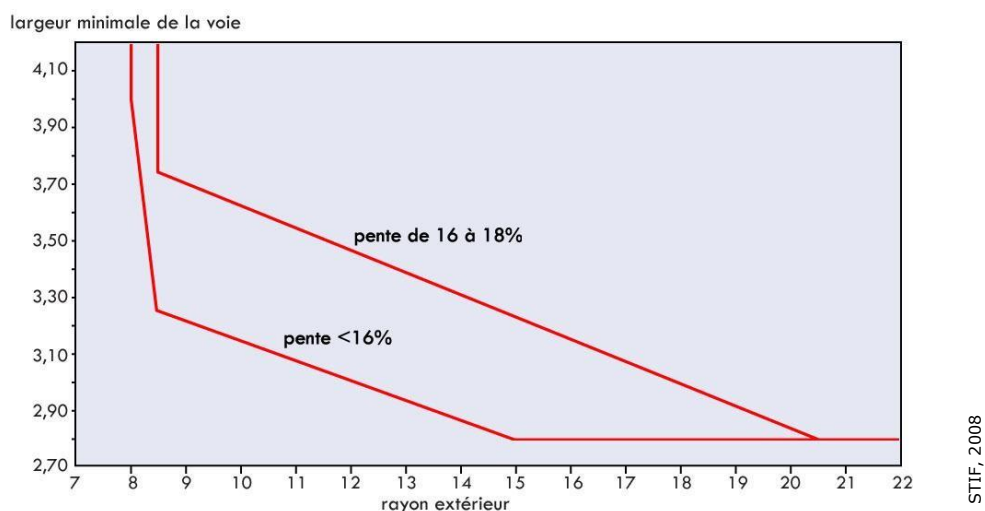
- **Dimensionnement minimal des rampes**

La **hauteur des rampes d'accès** ne devra pas être **inférieure à 2 mètres**, perpendiculairement à la pente.

La hauteur sous plafond au droit du raccordement de la rampe à la surface horizontale sera majorée pour prévenir les chocs (cf. normes NF P 91-120).

Dans tous les cas, la **pente sera obligatoirement limitée à 18%**.

La largeur des voies d'accès des rampes sera conditionnée par le rayon de celles-ci. Plus le rayon sera petit, plus la largeur de la voie sera importante.

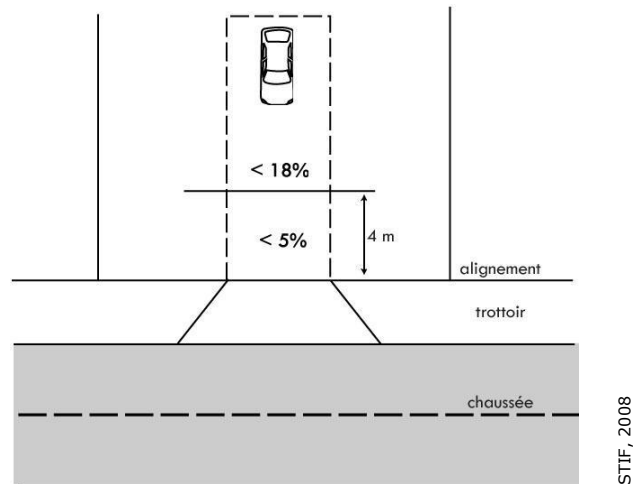


Dimensionnement des rampes d'accès

Par exemple, une largeur minimale de 3,70 mètres devra être **prévue pour un rayon de 8 mètres et une pente inférieure à 16%**.

- **Débouchés sur voirie**

Concernant les débouchés sur voirie, sur une distance de 4 mètres en retrait de l'alignement des façades, la pente de la rampe ne devra pas excéder 5%.



Traitement des débouchés sur voirie

Les rampes seront équipées d'un revêtement antidérapant en cas d'intempéries.

□ **Recommandations annexes**

Les dispositifs (rampe, chenaux, allées...) permettant la circulation des véhicules doivent être adaptés aux débits générés par l'ouvrage. Les principales règles de base se caractérisent par :

- une ou plusieurs entrées suffisamment vastes pour faciliter l'écoulement de la circulation ;
- une ou plusieurs sorties comportant plusieurs chenaux pour accélérer le débit de sortie ;
- minimisation du nombre de croisements en privilégiant les sens uniques ;
- différenciation de l'espace piétonnier et de l'espace routier ;
- réduction des obstacles pour faciliter le stationnement des véhicules.

Dimensionnement des accès

Le maître d'ouvrage veillera à respecter la contrainte du nombre d'entrées et de sorties de l'équipement. Les exploitants des parcs en ouvrage ont défini ce nombre en fonction de la capacité de l'équipement :

- si la capacité du **P+R < 500 places**, seront aménagées **une barrière d'entrée** (BE) et **deux barrières de sortie** (BS) ;

- si la capacité du **P+R > 500 places**, seront aménagées **une à deux barrières d'entrée** et **deux barrières de sortie** ;

- si la capacité du **P+R > 1 000 places**, seront aménagées **deux barrières d'entrée** et **trois barrières de sortie**.

Les pics d'affluence étant en général plus forts en sortie de parc, les barrières de sortie sont conçues de manière à évacuer **125 véhicules/heure**. Il est toutefois possible de porter ce nombre à **250 véhicules/heure si la configuration du système de péage est optimisée** (prépaiement, CB ou abonnement).

Fiche technique n°10 : Cheminements piétons

En tant qu'espace public, le Parc Relais est soumis aux **obligations réglementaires d'accessibilité**. La réglementation qui s'applique aux PMR profitera automatiquement aux piétons.

1- REGLES DE BASE

Contraintes d'accessibilité PMR aux établissements publics

De nombreuses **barrières architecturales** peuvent contraindre, voire interdire l'accès des espaces publics aux personnes à mobilité réduite (PMR).

La question de **l'accessibilité PMR sera traitée dès la phase de conception du projet** : le maître d'ouvrage veillera à ce qu'aucun obstacle n'entrave cette accessibilité.

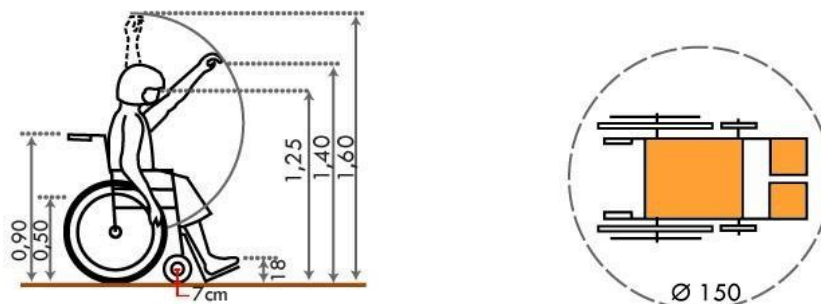
ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS exercera un **contrôle rigoureux** sur cet aspect lors de l'examen de la **demande de subvention**, de même que lors de la **réception des travaux**. Il est à noter que conformément aux termes de **l'article 45 de la loi 2005-102** du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, l'attribution de toute subvention est subordonnée à la production par le maître d'ouvrage d'un **dossier relatif à l'accessibilité PMR**. En cas de **non-respect** des règles d'accessibilité, le remboursement de la subvention d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS sera demandé après une mise en demeure d'adapter l'ouvrage à la réglementation en vigueur.

Etablir des cheminements directs

Conformément aux termes de la loi 2005-102, le cheminement praticable devra être le cheminement usuel ou l'un des cheminements usuels. Il devra conduire **le plus directement possible et sans discontinuité**, de la limite du permis de construire jusqu'aux espaces ou installations ouvertes au public.

Dimensionner en fonction des PMR

La prise en compte des PMR sera étudiée en fonction des dimensions suivantes d'un usager en fauteuil roulant (UFR) :



2 – CIRCULATION HORIZONTALE

Pour plus de détail, cf. [fiche technique n°7](#).

Les entrées et sorties de l'ouvrage devront être dimensionnées pour permettre le passage d'une personne en fauteuil roulant. Les cheminements **d'au moins 1,40 m** seront aménagés pour permettre l'accessibilité des PMR et d'au moins 1,80 m pour pouvoir permettre le croisement de deux fauteuils roulants.

De plus, **l'ouverture des portes** ne devra pas exiger **un effort trop important** pour cette catégorie d'usagers. ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS recommande de privilégier, dans la mesure du possible, les portes à ouverture automatique.

Tout obstacle situé sur le parcours des PMR, tels que les bornes, les poteaux, les ornières, etc. seront à proscrire.

Comme pour les cheminements externes, la hauteur du ressaut de forme arrondie ne pourra excéder **2 centimètres**. Cependant, leur hauteur pourra **atteindre 4 centimètres** lorsqu'ils seront aménagés en **chanfrein** à un pour trois.

La distance minimale entre deux ressauts sera de 2,50 mètres. Ainsi, les pentes comportant des ressauts successifs, dites « **pas d'âne** » **sont interdites**.

De plus, il est obligatoire que la **déclivité du cheminement n'excède pas 5%**.

A titre exceptionnel, une pente supérieure à 5% pourra être tolérée sous réserve que le cheminement soit doté **de paliers de repos** horizontaux ménageant un espace rectangulaire minimal de 1,20 m par 1,40 m.

Le tableau suivant présente la longueur maximale de cheminement entre chaque palier en fonction de la pente :

Pente en long	≥4% et <5%	≥5% et <8%	≥8% et <12%
Longueur maximum entre paliers	10 mètres	2 mètres	0,50 mètre

3 – CIRCULATION VERTICALE

Les escaliers et leurs dépendances

Les **cages d'escaliers, édicules et sas** feront l'objet d'un soin particulier dans leur traitement, pour être sécurisant. Le projet devra impérativement traiter les cages de façon à ce qu'elles soient lisibles, faciles d'entretien, bien éclairées et accessibles.

Le concepteur du Parc Relais veillera également à la commodité d'usage des portes de sas. **Autant que possible les matériaux transparents et les portes automatiques (effacement latéral) seront privilégiés.**



Transparence des matériaux

Les cages d'escalier seront équipées de portes dont la largeur minimale sera de 0,80 mètre et dont la largeur préconisée sera de 1,40 mètre.

Les escaliers devront permettre le cas échéant, qu'une personne en fauteuil roulant puisse y être portée.

La réglementation sur le dimensionnement des escaliers est la suivante :

○ Largeur minimale d'un escalier

La **largeur minimale** d'un escalier devra être de :

- 1,20 mètres s'il ne comporte aucun mur de chaque côté ;
- 1,30 mètres s'il comporte un mur d'un seul côté ;
- 1,40 mètres s'il se situe entre deux murs.

Les escaliers seront équipés de **contremarches de couleur contrastée**. La première et la dernière marche doivent être pourvues d'une **contremarche d'une hauteur minimale de 0,10 m**.

○ Hauteur maximale des marches

La **hauteur maximale** des marches sera de **16 centimètres**. La **largeur minimale du giron** des marches étant de **28 centimètres**.



STIF, 2008

- Nombre de marches

Si **le nombre de marches d'un escalier est supérieur à 16**, un palier devra être aménagé. Les escaliers de moins de 3 marches seront à proscrire.

- Equipement

Tout escalier de trois marches ou plus devra comporter **au moins une main courante préhensile de part et d'autre**. La **main courante dépassera les premières et dernières marches** de chaque volée. La **main courante est positionnée à une hauteur comprise entre 0,80 m et 1 m mesurée à la verticale des nez de marche**. Le **nez des marches** sera **visible** et équipé de système anti-dérapant.

Les ascenseurs

Tous les ascenseurs doivent pouvoir être utilisés par les personnes handicapées.

Les caractéristiques et la disposition des commandes extérieures et intérieures à la cabine doivent, notamment, permettre leur **repérage** et leur **utilisation** par ces personnes. Dans les ascenseurs, des dispositifs doivent permettre de **prendre appui** et de **recevoir** par des moyens adaptés les **informations** liées aux mouvements de la cabine, aux étages desservis et au système d'alarme.

A cette fin, les ascenseurs doivent être conformes à **la norme NF EN 81-70** relative « à l'accessibilité aux ascenseurs pour toutes les personnes y compris les personnes avec handicap », ou à tout système équivalent permettant de satisfaire à ces mêmes exigences.

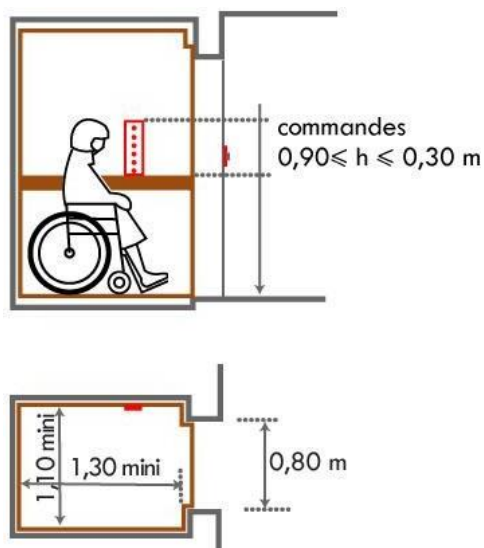
Un ascenseur est obligatoire :

- si l'établissement ou l'installation reçoit au moins cinquante personnes en sous-sol, en mezzanine ou en étage ;
- **si l'établissement ou l'installation propose des prestations à d'autres niveaux qu'au rez-de-chaussée.**

Un **appareil élévateur** ne peut remplacer un ascenseur que si une dérogation est obtenue dans les conditions fixées par le Code la construction et de l'habitation (article R. 111-19-6). Dans ce cas, l'appareil élévateur **doit être d'usage permanent et respecter les réglementations en vigueur**. Un escalier mécanique ou un plan incliné mécanique ne peut en aucun cas remplacer un ascenseur.

La capacité recommandée d'un ascenseur est de **825 kg**. Cette capacité permet le retournement d'un fauteuil roulant.

Un ascenseur d'une capacité de **630 kg** ne permet par le retournement d'un fauteuil roulant. Dans ce cas, la cabine sera donc obligatoirement traversante.



Les commandes de l'ascenseur seront placées à **une hauteur comprise entre 30 centimètres et 90 centimètres adaptées pour les non-voyants** (braille, sonorisation...).

Les **dimensions de la cabine de l'ascenseur** seront **au minimum** de :

- 1,10m de largeur
- 1,30m de profondeur

Concernant la **porte d'accès**, elle sera au minimum de **0,80 m de largeur**.

Il est **indispensable** de bien prendre en compte, dès la phase de conception du projet, la **problématique d'exploitation et d'entretien** du ou des ascenseur(s), dans le cadre d'un contrat de maintenance.

4 – AMENAGEMENTS SPECIFIQUES

- **Points de paiement et bornes d'accès**

Les **points de paiement et les bornes d'accès** à l'équipement devront être obligatoirement adaptés aux UFR. Cette disposition conviendra également aux personnes pour qui la station debout est pénible.

L'Arrêté du 1^{er} août 2006 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du Code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création, impose **une hauteur comprise entre 0,90 m et 1,30 m au-dessus du sol pour tout éléments tels que les poignées de porte, les interrupteurs, les guichets** (abaissés à 75 centimètres de préférence), **les points de contrôle, etc.**

- **Les aménagements utiles aux déficients visuels**

Les obstacles isolés tels que les bornes, les poteaux, etc. qu'une canne d'aveugle appréhende mal devront, soit être évités sur les cheminements, soit être de couleur contrastée par rapport à l'environnement immédiat. Un balisage constant des cheminements par un marquage au sol par tirets bleus facilitera l'orientation dans le sens du cheminement praticable.

Fiche technique n°11 : Signalétique et information voyageurs à l'intérieur

La **signalétique** permet **d'orienter** le voyageur à l'intérieur du Parc Relais, qu'il soit **dans son véhicule ou à pied**.

L'**information aux voyageurs** renseigne le voyageur sur **les conditions d'utilisation** du Parc Relais et au-delà du réseau de transports publics. Le **caractère intermodal** de l'information aux voyageurs devra être le plus poussé possible.

Un soin particulier sera apporté pour traiter cette question lors de la conception du projet. Signalétique et information voyageurs contribuent fortement au sentiment de confort d'usage d'un Parc Relais.

1 – SIGNALÉTIQUE

La signalétique est verticale (panneau) ou horizontale (marquage au sol). Elle a vocation à **faciliter le cheminement** :

- des **véhicules**, de leur entrée dans le Parc Relais jusqu'à chaque place de stationnement ;
- des **piétons et PMR**, de leur place de stationnement jusqu'à la sortie du Parc Relais, à l'aller, et, de l'entrée piétonne du Parc Relais jusqu'à leur place de stationnement, au retour.

En dehors du Parc Relais, le **jalonnement** (cf. **fiche technique n°8**) prend le relais dans la continuité : la **charte graphique** utilisée pour le jalonnement devra être conforme à celle de la signalétique et réciproquement.

La surabondance de signalétique est contre-productive, elle nuit à la clarté du message.

Dans un Parc Relais conçu avec logique et transparence, l'effort de signalisation sera minimum, l'orientation des usagers étant **intuitive**. La mise en lumière et le choix des matériaux peuvent suffire à orienter l'automobiliste vers les places les plus disponibles et le piéton vers la sortie.



Fléchage du cheminement piéton au sol et par jalonnement

Pour les véhicules

La signalétique à l'attention des conducteurs est le relais **du schéma de circulation** retenu lors de la conception du projet. La signalétique doit permettre au conducteur, dès son entrée, dans le Parc Relais d'avoir une visibilité sur le fonctionnement de l'ouvrage pour réduire le plus possible le temps de recherche d'une place.

Elle doit éventuellement permettre de palier à des défauts de conception du Parc Relais tel que les angles morts pour **supprimer totalement tous risques de conflits entre véhicules et, plus encore, entre véhicules et piétons.**

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS **préconise le recours aux panneaux du Code de la route** (sens interdit, sens unique...). Les panneaux stylisés pour intégrer la charte graphique propre au Parc Relais sont à éviter.

Pour les piétons et PMR

Un soin particulier sera apporté à cette question dans la mesure où elle s'adresse simultanément aux piétons et aux PMR dont les besoins ne sont pas nécessairement identiques (hauteur des panneaux, couleur, taille de caractères...).

L'annexe 3 de l'Arrêté du 1^{er} août 2006 précise les points suivants concernant **l'information et la signalisation à destination des PMR** : « lorsque des informations permanentes sont fournies aux visiteurs par le moyen **d'une signalisation visuelle ou sonore**, celles-ci doivent pouvoir être reçues et interprétées par **un visiteur handicapé**. Les éléments d'information et de signalisation doivent être **visibles et lisibles par tous les usagers**. En outre, les éléments de signalisation doivent être **compréhensibles** notamment par les **personnes atteintes de déficience mentale**. Seules les informations fournies de façon permanente aux usagers sont concernées ».

Un schéma d'implantation de la signalétique à l'attention des piétons et des PMR qui intègre les préconisations de l'Arrêté précédemment cité, sera élaboré pour s'assurer que le positionnement des panneaux est optimal. Le maître d'ouvrage le soumettra aux associations compétentes pour avis.

La charte graphique de la signalétique à l'attention des piétons et PMR pourra être distincte de celle des véhicules. **Elle devra néanmoins être conforme avec le jalonnement** mis en place entre le Parc Relais et le domaine ferroviaire.

Sur ce point, le dispositif pourra être allégé dans les Parcs Relais au sol de capacité moyenne à faible.

2 – INFORMATION VOYAGEURS

L'information sera visible, lisible et à jour pour renseigner rapidement l'utilisateur sur son voyage.

Le traitement de cette question suppose que **le maître d'ouvrage du Parc Relais se rapproche de l'opérateur de transports** (sauf s'il est lui-même maître d'ouvrage du Parc Relais concerné) pour définir les modalités des **échanges croisés et réguliers** de données.

Dans le Parc Relais, **le voyageur doit disposer des informations sur les conditions d'utilisation du Parc Relais et du réseau de transports publics** (tarifs, perturbations, travaux...). Les informations relatives au Parc Relais devront également être accessibles sur le domaine ferroviaire, dans le bâtiment voyageurs de la gare. L'information pourra être **statique** ou **dynamique**.

Contenu de l'information statique

- **informations pendant les travaux** : le maître d'ouvrage mettra en place un **panneau de chantier** décrivant sommairement le **projet** (nom, capacité...), accompagné d'un **planning** de réalisation des travaux jusqu'à la mise en service et **faisant apparaître les logos** des différents partenaires (maître d'ouvrage, financeurs...) ainsi que leur **participation** respective au projet en valeur absolue et relative. Pour ce faire, il contactera les services communication des différentes entités concernées. **Le maître d'ouvrage pourra compléter** cette disposition par des campagnes **classiques de communication** (distribution de **prospectus** en gare, au niveau du pôle...).
- **informations sur le Parc Relais** : horaires et jours d'ouverture / **fermeture**, **informations pratiques pour l'utilisation du Parc Relais** (consignes de sécurité, évacuation...) (cf. **fiche technique n°12**) et, le cas échéant, **tarifs en vigueur**, nombre de places accessibles, services disponibles sur place, règlement interne
- **informations sur les transports en commun**: plans des réseaux, horaires et conditions d'utilisation des lignes de transport desservant le Parc Relais, ainsi que des informations générales transport (tarification, point de vente...), etc...
Le maître d'ouvrage et l'opérateur de transports devront également mettre à disposition des voyageurs dans le Parc Relais des informations plus ponctuelles, notamment, en période de service dégradé (travaux, maintenance, incidents...).



Information statique sur l'offre de transports en commun dans un PR au sol

Contenu de l'information dynamique

- **informations sur le Parc Relais** : pour les Parcs Relais de plus de 400 places, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS recommande l'installation **d'un dispositif d'information dynamique sur l'état de disponibilité de l'équipement** (complet / libre). Le panneau devra être positionné en entrée de parc, l'information pourra être relayée sur le jalonnement sur voirie.

D'autres dispositifs s'offrent aux maîtres d'ouvrage comme des écrans placés à l'entrée de chaque travée indiquant le nombre de places disponibles. Toutefois, ces dispositifs se justifient dans des parcs de stationnement où la rotation des véhicules est importante, ce qui, par définition, n'est pas le cas des Parcs Relais où le stationnement longue durée domine.

- **informations sur les transports en commun** : le maître d'ouvrage et l'opérateur de transports s'associeront pour mettre à la disposition des voyageurs, dans le Parc Relais,

une information aussi complète que possible sur le **trafic ferroviaire** (horaires des prochains départs, informations sur les éventuelles perturbations...).

Recommandations

Les supports d'informations seront implantés au sein du Parc Relais, de façon à être **lisibles** de jour comme de nuit, à des endroits **stratégiques et empruntés** (Ex : en entrée de Parc Relais pour le règlement intérieur, les tarifs... au niveau de la sortie piétonne pour l'information trafic...).

Les panneaux seront placés à une hauteur telle qu'ils pourront être lisibles pour les PMR. Ils présenteront une taille **de caractère** et **un contraste de couleurs** suffisants.

Il devra être possible de s'approcher des panneaux jusqu'à 5 cm. Il conviendra également de veiller à leur qualité de résistance aux intempéries, et de nuit à la meilleure lisibilité possible des informations. Les panneaux devront être traités anti- reflet. Le panneau lui-même devra faire contraste avec son environnement pour être repérable facilement et de loin. Si ce n'est pas le cas, on pourra l'entourer d'un cadre de couleur.

Concernant les panneaux d'information dynamique, certaines précautions supplémentaires sont à prendre :

- en ce qui concerne l'inclinaison, il s'agira de favoriser celle qui diminue la réflexion de la lumière sans diminuer la lisibilité. Elle ne peut être réglée qu'au cas par cas, les différents types de technologie utilisés étant plus ou moins sensible à l'éclairage du soleil.
- de nuit, il faudra assurer la meilleure lisibilité possible des informations, pour les écrans digitaux en utilisant par exemple un retro-éclairage.

Fiche technique n°12 : Confort et règles de sécurité

La qualité des réponses apportées aux attentes des usagers en termes **de confort, de sécurité et de prévention des phénomènes non désirés** (squat, dégradation, vols, insécurité réelle ou ressentie...) **sont primordiales**. Ces réponses conditionnent l'appropriation du Parc Relais par ses usagers et donc le respect des installations.

Si le concepteur ne prend en considération pleinement ce volet, **la réaction des usagers sera immédiate : ils stationneront dans d'autres espaces** ou feront en sorte de rendre leur passage dans le Parc Relais le plus court possible, en instaurant, au besoin, des cheminements « sauvages ».

Pour prévenir les dysfonctionnements, le maître d'ouvrage adoptera l'optique des usagers pour concevoir le Parc Relais ce qui doit permettre une utilisation **la plus intuitive possible de l'ouvrage**. Ainsi, avec des **conditions de stationnement sûres et commodes**, l'image du Parc Relais restera positive et les conditions d'exploitation seront sensiblement améliorées et facilitées.

1 – LIEN AVEC LE PÔLE, VISIBILITÉ ET IDENTIFICATION

Pour réduire le plus possible le temps de correspondance, **les places du Parc Relais seront organisées autour du ou des accès piétons menant à la gare**. Les cheminements convergeront en premier lieu vers ce ou ces accès.

Le concepteur pourra s'appuyer sur la présence du faisceau ferroviaire et éventuellement de la gare pour orienter les usagers dans la direction souhaitée, ce qui suppose que **l'accès à la gare soit logiquement positionné, à proximité et en direction de la gare**.

Il est rappelé qu'aucune place de stationnement ne pourra être réalisée à une distance **supérieure à 300 m** de l'accès au domaine ferroviaire (cf. fiche technique n°3).

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS conseille **de marquer la présence de l'équipement**, par exemple, par un geste architectural pour les Parc Relais en ouvrage ; par du mobilier urbain (totem, mât lumineux...) pour les Parc Relais au sol. L'objectif est de faire du Parc Relais non pas seulement un point de passage, plus ou moins bien relié à la gare, mais **une composante à part entière du pôle intermodal**.

2 – TRAITEMENTS INTÉRIEURS ET INTERFACE AVEC L'EXTÉRIEUR

• Délaiés

Le schéma des circulations VP et piétons doit permettre d'identifier **l'ensemble des délaiés** (revers d'escaliers, recoins, espaces entourant des canalisations, couloirs, sas, espaces divers inutilisés, accès aux locaux techniques...) susceptibles de poser des problèmes d'exploitation (squat, trafic ou urinoirs sauvages...) pour **les traiter sinon les supprimer**.

• Accessibilité aux points clés du Parc Relais

La problématique de l'orientation dans le Parc Relais sera parfaitement étudiée, pour un usage commode et un temps de passage le plus court possible. Il est rappelé que des cheminements bien **conçus, lisibles et recourant à l'intuition des usagers** valent mieux qu'un dispositif de signalétique lourd, confus ou mal positionné.

Le concepteur veillera à ce que **l'accès aux points clés du Parc Relais** (sortie vers la gare, ascenseur, local d'accueil, borne de péage...) **soit commode** depuis chacune des places de l'équipement. Il veillera à ménager **des points de fuite** de façon à permettre à l'utilisateur de toujours avoir **en ligne de mire ces points clés ou des panneaux de signalisation permettant d'accéder à ces points clés**.

- **Aménagement intérieur des Parc Relais en ouvrage**

Le nombre de poteaux sera limité. Les poteaux seront orientés de façon à ce que le local d'exploitation, **la sortie ou le cheminement permettant de rejoindre la sortie soient toujours visibles**.

La **hauteur sous les poutres** sera suffisante pour permettre l'installation de la signalétique et limiter **l'impression d'écrasement**.

Les **espaces situés en point de fuite** (fin de travée) seront dégagés de places de stationnement pour permettre une lecture aisée et lointaine des panneaux, les véhicules **seront tenus à distance des sorties** afin de marquer leur présence. Ces accès seront traités de façon à être **facilement repérables et emblématiques** (peinture, lumière renforcée, traitement vitrés) ...

- **Façades et dispositifs anti-intrusions (pour les Parcs Relais en ouvrage)**

Le concepteur recherchera de préférence **un traitement léger en façade** par rapport aux façades en béton classiques, lourdes qui limitent la pénétration de la lumière naturelle à l'intérieur de l'ouvrage.

Des **solutions techniques légères** permettent désormais de traiter les façades avec plus de transparence (bardages en bois ou métallique, structure béton légère...) et constituent de bons **compromis entre le coût et l'objectif visé**.



Dispositif de façade laissant passer la lumière

Le choix de réaliser **une façade en structure légère** devra être compatible avec les **objectifs de sécurité des biens et des personnes**.



Insertion architecturale de la façade d'un PR en ouvrage

Les conditions seront réunies pour une **circulation sûre des véhicules**. Les voies et les emplacements seront convenablement dimensionnés (cf. fiche technique n°9) pour prévenir les chocs contre les rampes ou les parois et la butée contre les éléments de façade au-devant des places de stationnement.

Le Parc Relais sera équipé d'un **dispositif anti-intrusion** (grilles, contrôle d'accès piétons...) au minimum au rez-de-chaussée de l'ouvrage pour **prévenir d'éventuels actes de malveillance**. Un effort supplémentaire sera fourni si les cages d'escaliers sont extérieures à la structure.

- **Étanchéité**

Le point faible des parcs de stationnement en structure reste l'étanchéité. ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS appelle **la vigilance des maîtres d'ouvrage sur ce point** de la conception du projet à sa réalisation puis pendant son exploitation.

Cette question exige du maître d'ouvrage **un contrôle fréquent du dispositif** avec une **révision complète** tous les 5 à 8 ans. Ces mesures doivent **s'entendre au sens large** pour couvrir toutes les parties du Parc Relais parcourues par de l'eau :

- la dalle supérieure ou la terrasse selon les cas, y compris le sondage des joints de dilatation et de l'enrobé,
- les colonnes d'eaux pluviales,
- les canalisations,
- les cages d'escaliers, particulièrement lorsqu'elles sont extérieures ou émergeant à la surface...

Une **étanchéité défectueuse** se manifeste le plus souvent par l'apparition de coulures (moisissures, salpêtre...) sur les voiles, le long des canalisations, en sous face des dalles ou droit des joints de dilatation, un enrobé cloqué... **Les conséquences sur la qualité de service sont immédiates.**

Dès que ces symptômes apparaissent, le maître d'ouvrage prendra des mesures drastiques pour prévenir la dégradation des bétons, des peintures, de l'éclairage... **Plus les mesures seront tardives plus elles seront coûteuses et contraignantes.**

- **Les dispositifs anti-stationnement sauvages et les dispositifs anti-intrusions (pour les Parc Relais au sol)**

Certains secteurs de la région Ile-de-France sont concernés par le stationnement sauvage **des gens du voyage** en dehors **des aires** mises à leur disposition conformément à la réglementation. Les Parcs Relais peuvent être utilisés à cette fin.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS conseille aux maîtres d'ouvrage de Parcs Relais au sol, principalement situés en grande couronne, de positionner **des portiques ou des plots en béton** en entrée et en sortie du Parc Relais afin de **limiter le gabarit aux seuls véhicules légers**. Le concepteur du Parc Relais veillera à ce que ce dispositif **allie efficacité et relative discrétion**, l'objectif étant de ne pas rendre trop contraignant l'accès au Parc Relais et de ne pas décourager les voyageurs d'y stationner.

Les Parcs Relais au sol **seront équipés de clôtures** afin de prévenir d'éventuels actes de malveillance, limiter le cheminement des VP et des piétons aux seuls passages aménagés et faciliter les conditions d'exploitation pour le personnel. Cette disposition complètera utilement les résultats attendus de la vidéosurveillance, si le P+R en dispose.

3 – PROPRETÉ ET ENTRETIEN

L'entretien régulier du Parc Relais est obligatoire. La propreté / l'entretien sommaire est un des items audité par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS dans le cadre du suivi du label (cf. **fiche technique n°1**).

Un suivi régulier des installations permet de prévenir des réparations plus lourdes et plus coûteuses : portes, matériel de péage, éclairage, retouche peinture, curage des canalisations, balayage de la terrasse... **Le nettoyage du Parc Relais sera d'autant plus limité qu'il sera régulier.**

Chaque année, les espaces seront nettoyés (y compris les locaux liés à l'exploitation) et les installations révisées ou diagnostiquées.

Les matériaux utilisés à l'intérieur comme à l'extérieur (revêtements, peintures, support d'information...) seront **lessivables** notamment pour traiter le noircissement dû aux gaz d'échappement et les « tags » et/ou **remplaçables** facilement (systèmes amovibles).

4 – ÉCLAIRAGE DE L'ÉQUIPEMENT

La qualité de **la mise en lumière d'un ouvrage** contribue au sentiment de sécurité.

L'éclairage des zones de stationnement, des cheminements, des cages d'escalier sera étudié de façon à ce que **l'éclairage privilégie les espaces parcourus par les piétons pour les orienter et les sécuriser.**

Pour les Parcs Relais au sol, un dispositif de **candélabres pour piétons** au niveau des cheminements, et de mâts pour VP au niveau des places de stationnement sera privilégié.

Pour les Parcs Relais en ouvrage, un éclairage renforcé :

- des points clés (sorties, accès ascenseur, local d'exploitation, cages d'escalier),
- des cheminements pour les souligner ;

Un éclairage légèrement adouci au niveau des places de stationnement.

Sous réserve que le réglage soit adapté et que le maître d'ouvrage s'engage à l'entretenir, le déclenchement automatique de l'éclairage (par détecteurs de présence véhicules et piétons) est conseillé pour **limiter la consommation d'énergie**.

Recommandations liées à l'éclairage

Niveaux réglementaires :

- **50 lux** pour les lieux de circulation ;
- **30 lux** ailleurs ;

Préconisations :

- **60 lux** pour les circulations et places de stationnement ;
- **200 lux** pour les cheminements piétons dans les cages d'escaliers ;
- **150 lux** dans les zones d'entrée et de sorties de véhicule, avec une bonne dégressivité entre la luminance extérieure et celle du Parc Relais.

5 - PEINTURES ET REVETEMENT

L'ensemble des surfaces **aux sols, aux murs et aux plafonds** seront mises en peinture.

Le flocage au plafond ne sera employé qu'en cas de nécessité acoustique.



Luminosité, lisibilité = Sécurité, confort

Pour les Parc Relais en ouvrage, la peinture **devra être claire** afin de renforcer l'éclairage mais foncée sur une hauteur de 60 centimètres en partant du sol pour limiter l'impact des traces liées au gaz d'échappement.



Les **différentes zones et/ou les différents niveaux** pourront être identifiés par des couleurs contrastées pour une meilleure lisibilité au sein de l'équipement.

La peinture au sol, anti-poussière et anti-dérapante, se prêtera au lavage mécanique.

6 – SURVEILLANCE DE L’EQUIPEMENT

La sécurité / sûreté est l’un des items audité par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS dans le cadre du suivi du label (cf. fiche technique n°1).



Local d'accueil et sécurité

- **Surveillance**

Si le Parc Relais en est équipé, les **systèmes d’alerte et de vidéosurveillance** seront coordonnés pour permettre des interventions rapides et efficaces. ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS conseille aux maîtres d’ouvrage exploitant plusieurs parcs de stationnement (parfois dans le cadre d’un contrat unique de DSP) de **mutualiser les systèmes de surveillance** des ouvrages pour faire bénéficier à chaque parc, individuellement, de moyens collectifs rationalisés et renforcés.

- **Garantir une présence humaine par gardiennage du Parc Relais**

Une présence humaine sera obligatoire pour tous **les Parcs Relais de plus de 200 places**. La mesure concerne aussi bien les Parc Relais en ouvrage qu’au sol.

La présence humaine pourra être ponctuelle ou continue, et complétée par des rondes régulières d’agents de police ou de gendarmerie et par de la surveillance assistée par vidéo.

7 – SONORISATION ET DÉSODORISATION

Ces mesures sont secondaires, elles peuvent **contribuer à améliorer le sentiment de confort et de sécurité**.

Si la diffusion d’odeurs et/ou d’une musique d’ambiance sont facultatives, **l’insonorisation** de certains espaces peut, en revanche, s’avérer utile pour **la quiétude des piétons** (limitation des crissements de pneus, réduction du bruit si le Parc Relais est très proche du faisceau ferroviaire ou d’une autre infrastructure génératrice de bruit...)

Le nombre et la répartition des haut-parleurs dépendront de la géométrie de l’ouvrage, afin de permettre une sonorisation audible et uniforme dans l’ensemble de l’équipement.

8 – DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES

- **Dispositifs spécifiques aux établissements recevant du public**

La sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public devra être conforme aux dispositions des articles R. 122-19 à R. 122-29 et R. 123-1 à R. 123-55 du code de la construction et de l'habitation (Décret 95-260 du 08 mars 1995).

- **Dispositifs de sécurité spécifiques au parc en ouvrage**

Les **dispositifs de sécurité** des parcs de stationnement en ouvrage sont **spécifiques** et **régis** par :

- L'arrêté du 9 mai 2006 portant approbation de dispositions complétant et modifiant le règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public (parcs de stationnement couverts) ;
- L'arrêté du 25 juin 1980 portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public ;
- La loi n°76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement et le décret n°77-1133 du 21 septembre 1977.

Fiche technique n°13 : Services aux usagers

Plus secondaires, les services aux usagers complètent la qualité de service et contribuent à améliorer l'attractivité du Parc Relais.

Cependant, il peut être préférable de concentrer les **services complémentaires dans le bâtiment voyageurs ou sur le parvis**, où les flux de personnes sont les plus importants.

La **viabilité économique de la mise en place de ces services aux usagers** devra être étudiée **au cas par cas**.

L'installation de **toilettes publiques** au sein des Parcs Relais (exception faite des toilettes dont l'accès est réservé exclusivement aux agents d'exploitation) **n'est pas recommandée**. Ce service génère souvent beaucoup de nuisances qui sont mal mesurées en amont des projets. Les maîtres d'ouvrage souhaitant proposer ce service devront s'engager à le maintenir en bon état de propreté.

PARTIE 3 - FINANCER LE PARC RELAIS

A l'issue de la phase de conception du projet, le maître d'ouvrage effectuera un tour d'horizon **des entités susceptibles de participer au financement** de l'opération.

Conformément aux orientations du PDU et dans le cadre de leur politique d'investissements en faveur de la qualité de service et de l'intermodalité, **ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS** contribue au financement des Parcs Relais.

Fiche technique n°14 : Partenariat et financement

La réussite d'un projet de Parc Relais **repose sur l'implication du maître d'ouvrage**. Elle dépend aussi de la qualité **du partenariat** qui l'encadre. Les acteurs sont ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS en tant que principal financeur, les collectivités, la SNCF et la RATP lorsque celles-ci sont maître d'ouvrage, le ou les bureaux d'études.

La création, l'extension, la réhabilitation ou la labellisation de Parcs Relais peuvent faire l'objet de subventions de la part d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

1 – LES PARTENAIRES

- **Le maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage est obligatoirement une entité publique : communes, établissement public de coopération intercommunal, établissement public à caractère industriel et commercial...

Aucune subvention ne pourra être versée à une entité privée, même dans le cadre d'un contrat de délégation de service public. Si la collectivité souhaite que ce soit l'exploitant privé qui réalise les travaux, elle veillera à lui déléguer sa maîtrise d'ouvrage préalablement.

Le maître d'ouvrage est le pilote du projet : il est responsable du dimensionnement de la conception, de la réalisation puis de l'exploitation du Parc Relais. Il s'y engage dans le cadre de la convention de financement et d'exploitation qui le lie à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS (cf. fiche technique n°17). Il est **le garant de la politique locale de stationnement**¹.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS **privilégiera les maîtrises d'ouvrage intercommunales** afin de permettre l'émergence de politiques de stationnement en Parcs Relais cohérentes **entre plusieurs gares**. Dans les cas d'une maîtrise d'ouvrage communale, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS sollicitera **l'avis de l'EPCI** – s'il existe – sur le projet proposé. ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS **se réserve la possibilité de rejeter une demande de subvention** sous maîtrise d'ouvrage communale si celle-ci va à l'encontre d'une action intercommunale.

Le maître d'ouvrage associera **systématiquement et le plus en amont possible**, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS à sa démarche de création, d'extension, de réhabilitation ou de labellisation de Parc Relais. Au minimum, le maître d'ouvrage devra organiser, avec l'ensemble des partenaires concernés :

- une réunion de présentation de l'enquête stationnement au cours de laquelle, si les éléments d'études rassemblés le permettent, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS pourra prononcer une position de principe sur le projet ;
- une réunion de présentation du projet de dossier de demande de subvention finalisé, avant envoi par courrier adressé à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Le maître d'ouvrage devra **prévoir**, le cas échéant, **le déroulement d'une enquête publique** (cf. fiche technique n°4).

- **ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS**

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, définit la politique régionale, est le garant de la cohérence du projet avec le Schéma Directeur des Parcs Relais et la politique d'aménagement des pôles d'échanges du PDUIF. **ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS assiste les maîtres d'ouvrage** dans la conduite des projets, **il ne se substituera en aucun cas à eux, ni dans la phase d'étude ni dans la phase de travaux.**

Les **subventions accordées sont maximales et non révisables.** Pour éviter de subir l'inflation des prix, **le maître d'ouvrage ne la sollicitera que lorsqu'il sera en mesure de consulter les entreprises, sinon d'engager les travaux.** Il veillera ensuite à ce que le projet soit réalisé sur une période la plus courte possible.

Le démarrage des travaux ne peut intervenir avant la date de notification d'attribution de la subvention, sauf à entraîner automatiquement le renoncement au droit à subvention.

En application de la loi sur la réforme sur des collectivités territoriales applicable depuis le 1^{er} janvier 2012 et des modalités de financement du nouveau PDUIF définies en 2011, **le taux de participation d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS est de 70% maximum.**

- **Autres partenaires**

Au cours de la démarche, le maître d'ouvrage devra associer, au moins une fois, **tous les partenaires concernés** par le projet :

- les collectivités proches du pôle, notamment les collectivités émettrices de flux à destination du pôle,
- l'opérateur ferroviaire (s'il n'est pas lui-même maître d'ouvrage de l'opération),
- le ou les transporteurs,
- le ou les bureau(x) d'études qui assiste(nt) le maître d'ouvrage dans la conception du projet de la phase de définition de l'opportunité (enquête de stationnement) à la phase de faisabilité (plans, exécution).

Si la participation financière du maître d'ouvrage, qui est au minimum de 20%, augmentée de la subvention d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, ne suffisent pas à couvrir le coût de l'opération, le maître d'ouvrage devra rechercher des financements complémentaires, par exemple, auprès :

- d'autres collectivités locales concernées par la mobilité de son territoire (communes ou EPCI également concernés par la problématique, Conseil général...)
- éventuellement, l'Union européenne, sous réserve d'éligibilité au FEDER.

2 – SUBVENTIONS D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Les financements accordés par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS au maître d'ouvrage sont des subventions d'équipement non soumises à la TVA. Le maître d'ouvrage présentera des **montants hors taxes.**

Il est rappelé qu'**ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS n'instruira aucun projet dépourvu des éléments nécessaires sur la politique locale de stationnement, sur l'opportunité du projet (cf. fiches techniques n°2 et 3)** et sur **les modalités d'exploitation** du Parc Relais.

- **Création et extension d'ouvrages**

Dans sa séance du 4 octobre 2016, le Conseil d'Île-de-France Mobilités a actualisés les **prix plafonds**, fixés au Conseil d'administration du 7 décembre 2001, **pris en charge par Île-de-France Mobilités** :

- **4 500 € HT** maximum de subventions par place pour un Parc Relais au sol
- **10 000 € HT** par place pour un Parc Relais en ouvrage

Les opérations d'**extension** sont financées sur la base des prix plafonds à la création.

La durée d'**amortissement** des opérations de création et d'extension financées par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS est de **10 ans** pour les Parcs Relais au sol, **30 ans** pour les Parcs Relais en ouvrage.

Aucune autre subvention ne pourra être versée avant le terme de **la dixième année** pour les Parcs Relais au sol, de **la quinzaine année** pour les Parcs Relais en ouvrage.

- **Réhabilitation**

Les **subventions de réhabilitation** ne concernent que les **Parcs Relais en ouvrage**. La réhabilitation des Parcs Relais au sol est financée sur la base des prix plafonds à la création, sous réserve que le Parc Relais ait plus de 10 ans (cf. paragraphe ci-dessus).

Le niveau de participation d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS **aux opérations de réhabilitation est déterminé sur la base du coût du projet et des éléments d'opportunité présentés** par le maître d'ouvrage.

La **subvention** allouée par **ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS** pour une réhabilitation ne pourra **pas excéder la subvention allouée pour la création** du Parc Relais.

- **Labellisation**

Ces opérations concernent des Parcs Relais **en bon état général**, notamment au niveau du gros œuvre, **mais dont le niveau de qualité de service doit être rehaussé** pour être conforme avec celui décrit dans le référentiel du label Parc Relais (cf. **fiche technique n°1**).

En termes d'investissements, l'action d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS se décline sous 3 formes :

Opération		Montant fixé au CA d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS du 07.12.2001 (ouvrage) et du 05.10.2016 (sol)	Amortissement	Description de l'opération
Création	sol	4 500 € HT/place	15 ans	- nouvel ouvrage ; - réhabilitation d'un ouvrage existant mais n'ayant jamais bénéficié de financements régionaux pour sa mise en service.
	ouvrage	10 000 € HT/place	30 ans	
Réhabilitation		En fonction du projet dans le respect des prix plafonds.	15 ans	- essentiellement des ouvrages ; - sur la base d'éléments d'études rassemblés : données de stationnement, diagnostic de l'ouvrage
Labellisation		En fonction du projet dans le respect des prix plafonds.	15 ans	- pour des Parcs Relais récents, proches du standard visé ; - en complément des opérations de création et de réhabilitation.

Le **champ d'intervention** d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS à l'investissement est le suivant :

- Capacité minimale d'un Parc Relais au sol, **50 places**. En deçà, des solutions sur voirie doivent être privilégiées
- Capacité minimale d'un Parc Relais en ouvrage, **300 places**. En deçà, les conditions économiques d'exploitation ne sont pas viables

Fiche technique n°15 : Le dossier de demande de subvention

IMPORTANT :

- Conformément à **la délibération n° 7453 du Conseil d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS** du 4 avril 2002 sur les règles générales de subventions d'investissement, le maître d'ouvrage doit **impérativement** présenter aux financeurs **l'ensemble des pièces** listées ci-dessous.

- **Le dossier doit être conforme en tous points au présent Cahier de références.**

Dans le cas contraire le dossier sera rejeté ou inscrit à l'ordre du jour d'une commission suivante dans l'attente des informations complémentaires.

Le dossier soumis par le maître d'ouvrage de l'opération doit apporter un éclairage sur les points suivants :

- l'opportunité du projet (dimensionnement, politique locale de stationnement)
- la faisabilité technique et financière du projet
- la viabilité du mode d'exploitation retenu

• **Transmission des dossiers**

Le maître d'ouvrage doit adresser 2 mois avant le passage au Conseil d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS 2 exemplaires du dossier de demande de subvention.

• **Autorisation de démarrage anticipé de travaux (ADAT)**

Le maître d'ouvrage **peut saisir ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS** pour obtenir une autorisation de démarrage anticipé des travaux (ADAT) dans le **laps de temps compris entre le passage au Conseil d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et la notification de la subvention d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.**

L'ADAT ne pourra être accordée que si l'urgence signalée par le MOA est justifiée, et si le **dossier a été déclaré complet par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.** Dans ce cas, l'engagement des travaux par le maître d'ouvrage se fait à ses risques et périls.

1. NOTE TECHNIQUE

• **Le mode ferré**

- Les zones de 1 à 5
- nombre d'accès à la gare
- desserte en train, fréquence, type de desserte
- desserte en bus : nombre de lignes, typologie (Mobilien, réseau intercommunal, réseau local...), fréquences, amplitudes
- estimation du nombre de voyageurs se rabattant en VP à la gare

• **Contexte du projet : le stationnement autour de la gare**

- étude de l'offre de stationnement existante (quantité, typologie, et usages) ;
- politique locale de stationnement ;
- prise en compte de la dépose minute et de la reprise ;
- prise en compte de la présence de taxis ;

- **Justification de la demande de subvention**

- déficit de places constaté ;
- dysfonctionnements ;
- justification du dimensionnement ;
- historique du projet et des éventuelles subventions antérieures ;
- ...

Le maître d'ouvrage joindra également une synthèse des éléments d'opportunité et de faisabilité technique et économique rassemblés en amont de la demande de subvention.

- **Description de l'équipement**

- **nature du projet** : dimensionnement, nombre de places de stationnement au sol / en ouvrage, payant / gratuit,...
- **articulation** du projet **avec d'éventuels projets locaux** (contrat de pôle, PLD, schéma d'agglomération...) ;
- **qualité de service prévu** : sécurité des véhicules et des usagers, éclairage, cheminements piétons, espaces paysagers ;
- **contexte topographique et urbain** particulier (pente, équipement public, hôpital, centre commercial...) ;
- **dispositions architecturales** ;
- **nom** du Parc Relais (cf. fiche technique n°8) ;

- **Exploitation envisagée**

- Pour le Parc Relais: convention d'exploitation, modalités de gestion (entretien de la voirie, de l'aménagement paysager, de l'éclairage, du dispositif pour le stationnement payant...), tarification et mode de contrôle envisagés (présence humaine...), horaires d'ouverture ;
- Sur le pôle : mode de contrôle retenu (payant / zone bleue...), temps de présence, tarification éventuelle et mode de contrôle envisagés ;

- **Contexte foncier**

- domanialité ;
- acquisition d'une emprise ;
- pression foncière ;

- **Volet PMR**

Description des aménagements/dispositions en faveur de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite conformément à l'article 41 de la loi 2005-102 du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées).

- **Autres documents**

Et, en fonction des cas et/ou si les informations existent, **tous les autres documents concourant à la compréhension du projet** :

- Reportage photo,
- Plans supplémentaires (exemple : offre de stationnement à l'échelle d'un EPCI...),
- Promesse de vente du terrain,
- Planches du traitement architectural,
- Convention d'occupation,
- ...

2. PLAN DE LOCALISATION DU PROJET

- à **l'échelle communale** pour les Parc Relais au sol de petite capacité ;
 - à **l'échelle du pôle ou du projet urbain** pour les Parcs Relais plus importants ;
- Nota : Au format A3 ou A4 (de préférence). Ces plans doivent permettre de comprendre l'articulation du projet de Parc Relais avec la voirie qui va le desservir et/ou les équipements du projet plus global dans lequel il s'intègre.*

3. PLAN DE L'EXISTANT

- pour les Parcs Relais existants non financés ou considérés comme amortis ¹
 - pour les opérations de **réhabilitation**
 - pour les **extensions**
- Nota : Au format A3 ou A4 (de préférence).*

4. PLAN DE L'ÉTAT PROJETÉ (plan masse)

Le plan de l'état projeté devra être fourni à une échelle permettant d'identifier :

- le périmètre de l'opération
- le point d'accès au domaine ferroviaire (station, gare...)
- chaque place de stationnement numérotée, en distinguant les places PMR
- le sens de circulation des véhicules et des 2 roues
- le fonctionnement d'entrée et de sortie
- le raccordement à la voirie
- les points de péage éventuels
- les cheminements piétons et PMR jusqu'au domaine ferroviaire

Nota : Au format A3 ou A4 (de préférence).

5. PLANNING

- démarrage des travaux
- date d'achèvement des travaux et de mise en service prévisionnelle
- échéancier d'appels des versements d'acomptes

¹ Est considéré comme amorti, tout PR au sol n'ayant pas fait l'objet d'une demande depuis 10 ans.

6. COMPTE PREVISIONNEL D'EXPLOITATION

- compte prévisionnel annuel d'exploitation du Parc Relais (recettes, dépenses, bénéfice)
- mesures d'accompagnement sur voirie (moyens humains et physiques mis en œuvre).

7. DEVIS ESTIMATIF DÉTAILLÉ

Par postes d'investissement (travaux et aménagements complémentaires) en € HT :

- 1 - Travaux préliminaires, terrassements,
- 2 - Voirie dont signalisation horizontale et verticale, aménagements piétons et PMR
- 3 - Assainissement, tranchées, fourreaux, réseaux d'éclairage,
- 4 - Espaces verts,
- 5 - Frais annexes (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, aléas...).

Et en fonction des cas :

- Dispositif pour le stationnement payant,
- Dispositif de sécurité pour les usagers et les véhicules,
- Etudes,
- Foncier.

8. PLAN DE FINANCEMENT

Part sollicitée auprès d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Part prise en charge par le maître d'ouvrage (en cas de dépassement des prix plafonds) et éventuellement les autres participations.

9. RIB et SIRET

10. DÉLIBÉRATION DE LA COLLECTIVITÉ OU DÉCISION (CAS DE LA SNCF OU DE LA RATP)

Le maître d'ouvrage produira **une délibération / une décision distincte** pour chacun des deux financeurs.

Une **délibération de la collectivité** comprenant les articles suivants :

Article 1 : approuve le projet de création d'un Parc Relais de ... places au sol / en ouvrage situé à la gare de

Article 2 : décide d'assurer la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de cet équipement.

Article 3 : le conseil municipal / communautaire inscrit au budget les crédits nécessaires à la réalisation de l'équipement et s'engage à trouver les financements complémentaires.

Article 4 : sollicite auprès d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS la subvention au taux maximum.

Une **décision de la RATP ou de la SNCF** par laquelle l'établissement :

- approuve le projet,
- s'engage à prendre en charge la maîtrise d'ouvrage de l'opération,
- sollicite une subvention au taux maximum.

Fiche technique n°16 : Modalités de versement de la subvention et de contractualisation

La subvention est allouée et notifiée au maître d'ouvrage après **délibération du Conseil d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, par notification de la convention associant ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS au maître d'ouvrage.**

1 – CONDITIONS PREALABLES

Le bénéficiaire informera ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS du démarrage des travaux.

La **décision d'attribution sera caduque** si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas démarré les travaux et transmis aux services d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du directeur général, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

A compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour réaliser les travaux et présenter le solde de l'opération.

2 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

La subvention pourra faire l'objet de **versements échelonnés** intervenant, sur demande du bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- **un premier versement de 15%** au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de **démarrage des travaux**

- **les versements suivants pourront atteindre au maximum 75%** (y compris le premier versement) de la subvention allouée, et ce, au vu d'une attestation précisant le pourcentage des travaux effectués

- **le règlement du solde** sera soumis :

- à la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserves, daté, établi par le bénéficiaire de la subvention allouée,
- à la communication de la date de mise en service de l'ouvrage et, pour les parcs payants, à la transmission des tarifs pratiqués,
- à la production de l'état récapitulatif des dépenses HT, mandatées et payées visé par le comptable public,
- ainsi qu'à la réalisation, par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ou le prestataire de son choix, d'un rapport de conformité des travaux réalisés avec le dossier de demande de subvention.

Si le coût définitif du projet est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS a été attribuée, le montant de la subvention accordée par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS est ajusté à proportion et selon le cas :

- le bénéficiaire devra reverser à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS les sommes perçues en trop
- ou bien le solde à verser au bénéficiaire sera réduit en conséquence.

Le bénéficiaire de la subvention ne pourra pas changer la consistance et la destination du projet, ainsi que les conditions d'exploitation et toutes autres dispositions retenues par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, sans son accord préalable.

Toute modification du projet non autorisée par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS donnera lieu au reversement des sommes déjà perçues par le bénéficiaire.

3- CONTRACTUALISATION

Le Schéma Directeur des Parcs Relais a mis en place un modèle de convention qui **contractualise les engagements réciproques de ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et du maître d'ouvrage.**

La convention a une valeur contractuelle, elle est opposable à l'une ou l'autre des parties.

La convention est soumise au contrôle de légalité par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

- **Application et transmission**

L'application du nouveau modèle de convention a pris effet à la validation du Schéma directeur des Parcs Relais, le 13 décembre 2006 : à compter de cette date l'attribution d'une subvention pour les tous les projets de création, d'extension, de réhabilitation ou de labellisation de Parcs Relais est soumise à la signature de ce document entre le maître d'ouvrage et ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Lors de la phase de conception de son projet, le maître d'ouvrage pourra solliciter auprès d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS l'envoi de ce modèle afin de prendre connaissance des dispositions relatives:

- à la subvention, et
- à l'exploitation du Parc Relais, notamment pour définir le mode d'exploitation du Parc Relais.

Dans tous les cas, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS adressera au maître d'ouvrage un projet de convention dès la réception du dossier de demande de subvention finalisé.

La convention est signée à l'issue du passage en commission ou en Conseil, ce qui signifie que la subvention ne pourra être notifiée que si le maître d'ouvrage s'est engagé sur les modalités d'exploitations définies.

- **Contenu et engagements**

TITRE I – SUBVENTION D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Le titre I notifie le maître d'ouvrage de l'attribution de la subvention.

Les modalités de versement de la subvention sont décrites dans la fiche technique n°16.

TITRE II – EXPLOITATION DE L'OUVRAGE

Le titre II présente :

- les obligations du bénéficiaire, maître d'ouvrage, et les dispositions relatives :
- au label (y compris les dispositions relatives à l'encadrement des tarifs et à la transmission des données) et le système de bonus associé,
- aux résultats de fréquentation attendus et le système de bonus associé.

- **Fonctionnement**

Les dispositions figurant dans la convention sont applicables à compter de la réception des travaux. La durée de la convention correspond à une durée d'amortissement théorique et varie selon la nature de l'opération financée :

- 15 ans pour la création de Parc Relais au sol,
- 15 ans pour la réhabilitation et la labellisation,
- 30 ans pour la création de Parc Relais en ouvrage.

Le maître d'ouvrage a l'obligation de communiquer à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS les résultats d'exploitation du Parc Relais avant le 30 juin de chaque année.

Pendant toute la durée de la convention, le maître d'ouvrage s'engage vis-à-vis d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS à **affecter le Parc Relais aux usagers des transports publics** (cf. fiche technique n°2).

Si cette clause n'est pas respectée, **ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS sera en droit de rappeler la subvention versée** pour la création, l'extension, la réhabilitation ou la labellisation de l'ouvrage.

Les conventions antérieures au SDPR (avant décembre 2006)

Chaque opération de Parc Relais financée avant l'approbation du SDPR (avant le 13 décembre 2006), a fait l'objet de la signature d'une convention dite d'exploitation entre ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS et le maître d'ouvrage. Ces conventions qui avaient une durée variant de 10 à 30 ans selon la nature de l'opération, comprenaient, notamment, pour les Parc Relais payants, une redevance d'exploitation due à ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Cette convention sera résiliée si le Parc Relais concerné est étendu, réhabilité ou labellisé avec le concours d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

La convention antérieure au SDPR en vigueur sera automatiquement résiliée et remplacée par une nouvelle convention reposant sur le modèle défini par le SDPR.

Si aucun nouvel investissement n'est envisagé, les conventions ancien modèle perdurent jusqu'à leur terme.

PARTIE 4 - EXPLOITER LE PARC RELAIS

L'ultime étape de réalisation d'un Parc Relais consistera à choisir **le mode de gestion et d'exploitation de l'équipement**.

Chaque équipement a des caractéristiques spécifiques et nécessite un mode de gestion adapté.

Selon le mode de gestion choisi, le gestionnaire aura une plus ou moins grande latitude dans ses orientations d'exploitation.

Pour maintenir la qualité de service de l'équipement, il sera tenu d'investir pour le bon fonctionnement de l'équipement et le maintien en bon état du Parc Relais.

Fiche technique n°17 : Les différents modes de gestion

Plusieurs modes d'exploitation des Parcs Relais sont possibles :

- en **régie directe**, communale ou intercommunale
- en **gestion déléguée à un prestataire spécialisé** (sous forme de gérance, d'affermage ou de concession),
- sous forme de **marché public**, en prestations de service
- plus rarement, et dans le cas où l'investissement n'est pas supportable par la collectivité, dans le cadre d'un **partenariat public-privé**

Actuellement, en Ile-de-France, la **plupart des Parcs Relais** sont en **régie directe** : leur capacité relativement réduite (la capacité moyenne est de moins de 200 places) et leur barème de tarification ne justifient pas, ou ne permet pas, la délégation de leur exploitation.

Si le **bilan prévisionnel d'exploitation est excédentaire**, le maître d'ouvrage pourra avoir recours à une délégation de service public (DSP) auprès d'un gérant, d'un fermier ou d'un concessionnaire, ou bien avoir recours à un marché public.

Dans le cas d'un **bilan prévisionnel d'exploitation déficitaire**, seules **la gérance et la régie** resteront envisageables.

Le Schéma directeur des Parcs Relais préconise une **généralisation du stationnement payant**.

Lorsque le contexte le permet, Île-de-France Mobilités conseille aux maîtres d'ouvrage le recours aux **modes de gestion associant le Parc Relais à une part de voirie payante ou encore, à d'autres parcs de stationnement**. Ces contrats rationalisent les moyens pour pérenniser la politique locale de stationnement et en obtenir de meilleurs résultats.

1 – LA REGIE COMMUNALE OU INTERCOMMUNALE

Le **maître d'ouvrage assure lui-même**, dans son intégralité, **la réalisation et l'exploitation de l'ouvrage** en recourant à ses propres services (personnels, moyens...). ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS privilégiera dans ce cas **les dossiers pilotés par des EPCI**, tant au niveau de la maîtrise d'ouvrage que de l'exploitation (cf. dispositions de l'article article L5211-9-2, [fiche technique n°2](#)).

2 – LA GERANCE (contrat de 6 ans maximum)

La **collectivité assure tous les risques et périls liés à l'exploitation** (risque sur les coûts, risque industriel, risque sur les recettes et risque commercial), et **conserve des pouvoirs** importants en matière **d'organisation du service**, ainsi que toutes les responsabilités concernant la réalisation de l'équipement.

Elle rémunère le gérant. Cette rémunération prend la forme d'une prime de gestion forfaitaire calculée, en général sur le volume de production, elle est actualisable.

Le gérant est responsable du bon fonctionnement de l'équipement (travaux d'entretien et de réparation, renouvellement du marquage au sol).

Parfois, l'entreprise peut être intéressée au résultat, on parle alors de **régie intéressée**. Il s'agit d'un contrat par lequel une collectivité publique confie à un délégataire appelé **régisseur**, le soin d'exploiter un service public moyennant une **rémunération fixe assortie d'un intéressement**.

3 – L’AFFERMAGE (contrat de 15 ans maximum)

La collectivité a pour mission de construire un ouvrage et confie à un délégataire appelé « fermier », la gestion et le soin de l'exploiter à ses risques et périls. Le fermier loue l'ouvrage, il verse une redevance à la collectivité. Il est donc responsable du plan de financement de l'exploitation.

La collectivité conserve le contrôle du service, elle est maître d'ouvrage de tous les travaux d'extension et responsable de la bonne tenue du gros œuvre.

Quant au fermier, il est responsable de bon fonctionnement de l'équipement.

Le fermier se rémunère sur la différence de montant entre cette redevance et les recettes qu'il tire de l'exploitation de l'ouvrage (auprès des clients) et, si besoin est, sur des aides exceptionnelles du maître d'ouvrage.

4 – LA CONCESSION (limitée à 30 ans)

La gestion du Parc Relais est confiée au concessionnaire, qui assure lui-même le service à ses frais et à ses risques et périls : il construit et exploite les ouvrages, objets du service, et se rémunère auprès des usagers (redevances).

A ceci peut s'ajouter une rémunération liée à la location d'emplacements publicitaires.

Le maître d'ouvrage public peut garantir les emprunts jusqu'à 50% de l'investissement.

La collectivité conserve le contrôle du service.

Une convention de construction et d'exploitation (concession) n'est souhaitable que dans le cas où les recettes prévisionnelles, avec ou sans subventions complémentaires d'exploitation, permettent d'envisager un financement partiel ou total de l'investissement.

Dans l'hypothèse où les comptes prévisionnels de l'opération montrent que les recettes d'exploitation couvrent uniquement les frais de fonctionnement, il est souhaitable que la collectivité réalise elle-même les travaux du Parc Relais dans le cadre d'un marché conception - réalisation.

La collectivité peut ensuite faire appel à un fermier, à un gérant ou garder l'ouvrage en régie.

5 – LE MARCHE PUBLIC

Le titulaire du marché fournit une prestation à une collectivité publique moyennant le paiement, par elle, d'un prix convenu au contrat.

Le titulaire du marché n'est pas responsable de l'exécution d'un service public. Il n'assume pas de risques d'exploitation et la durée du contrat est strictement limitée à celle nécessaire à la fourniture des prestations convenues.

Les différences entre marché public et DSP

La délégation de service public permet généralement plus de souplesse au délégataire que le marché public.

La différence fondamentale entre un marché public et une délégation de service public réside dans le mode de rémunération du contractant retenu.

Pour un marché public, le paiement est intégral et immédiat. Il est effectué par la collectivité. Pour une délégation de service public, la rémunération est tirée principalement de l'exploitation du service.

Fiche technique n°18 : Comité local de stationnement

La gestion et l'exploitation du Parc Relais et le suivi de la politique locale de stationnement nécessitent dans certains cas que **les différents partenaires échangent et coordonnent** régulièrement leurs rôles et actions.

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS préconise la création d'une **instance permanente de suivi et de concertation** sur le stationnement : le **comité local de stationnement**.

1 - COMPOSITION

Le comité local de stationnement est piloté par **le maître d'ouvrage du Parc Relais** ou par **la collectivité la mieux à même de couvrir les différents aspects de la problématique**. Un pilotage intercommunal sera à privilégier pour intégrer dans la démarche plusieurs sites et accroître la cohérence de l'action menée.

Il rassemblera **l'ensemble des parties prenantes** de la problématique :

- le maître d'ouvrage du Parc Relais (qu'il soit une collectivité ou un opérateur de transports) ;
- la commune d'implantation (si elle n'est pas le maître d'ouvrage) ;
- l'EPCI (s'il n'est pas le maître d'ouvrage) ;
- l'opérateur de transports (s'il n'est pas le maître d'ouvrage) ;
- les services de gendarmerie ou de police municipale ;
- les communes limitrophes, émettrices de flux à destination du pôle ;
- le ou les transporteur(s) bus ;

et selon les cas :

- le gestionnaire du Parc Relais.

Pour des questions relevant de la politique régionale, le comité local de stationnement pourra solliciter ponctuellement la présence d'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS.

Le comité local de stationnement n'est pas nécessairement une structure *ad hoc*. La thématique du stationnement pourra être traitée dans le cadre **d'une structure partenariale existante**, de type comité de pôle, comité local de déplacements ou toutes autres instances rassemblant les pouvoirs décisionnaires et les compétences techniques requises.

2 - FONCTIONS

Le comité local de stationnement ou l'instance qui s'y substituera a vocation à :

- Faire émerger les difficultés liées au stationnement,
- Rappeler et/ou préciser le rôle de chacun,
- Adapter les objectifs et définir une stratégie,
- Adopter la politique dans le cadre de décisions partenariales,
- Identifier des dysfonctionnements sur des ouvrages et dégager un / des programme(s) d'investissements.

Son **rayon d'action peut s'étendre sur un ou plusieurs pôles** mais également s'appliquer au reste du territoire de la collectivité (problématique de centre-ville, de quartiers résidentiels...).

Fiche technique n°19 : Dépenses et recettes d'exploitation

Dès lors que le mode de gestion du Parc Relais a été choisi, le maître d'ouvrage devra **déterminer le mode d'exploitation** qu'il souhaite appliquer, et **anticiper le calcul des dépenses et des recettes** avant de prendre la décision de poursuivre le projet.

1 - DEPENSES D'EXPLOITATION

Dans l'étude de conception (et pour les demandes de financement), l'évaluation des dépenses (estimations précises des frais correspondant aux charges de gestion et de personnel, aux impôts et aux redevances, aux coûts de promotion) devra être bien analysée et cadrée.

Les dépenses d'exploitation concernent la qualité de service et le confort du Parc Relais. Elles dépendent des éléments suivants.

- **Du type d'ouvrage**

Trois principaux types d'ouvrage existent : parc au sol, parc en élévation, parc en souterrain.

- **Du mode d'exploitation**

Les Parcs Relais gratuits ou payants génèrent des charges nombreuses:

- charges de personnel ;
- entretien et maintenance des équipements ;
- assurances ;
- impôts et taxes ;
- frais de gardiennage ;
- frais de structure ;
- redevances.

- **Capacité du Parc Relais**

Le coût de la place de stationnement d'un Parc Relais diffèrera selon sa configuration. Il conviendra donc de **prévoir un budget** d'exploitation **en fonction** de la capacité de l'ouvrage.

- Du niveau de services retenu**

Les dépenses d'exploitation ne seront pas les mêmes selon le niveau de service que les autorités souhaitent offrir au sein Parc Relais. Des dépenses de nettoyage, d'éclairage, de signalisation seront donc à intégrer aux comptes d'exploitation.

- **Impôts et taxes**

L'équilibre financier d'un Parc Relais devra prendre en compte les taxes suivantes :

- Impôts fonciers ;
- Taxes locales d'équipement ;
- Taxes sur les ordures ménagères ;
- Taxe professionnelle sur l'investissement.

Si le principe d'alléger le compte d'exploitation du parc du stationnement est retenu par la collectivité, il pourra être prévu, dans le cadre d'une concession, que la collectivité s'engage à rembourser le concessionnaire de ces taxes.

2 – RECETTES D'EXPLOITATION

Le maître d'ouvrage ou son concessionnaire percevra les **recettes** du parc pour **couvrir** les **dépenses d'exploitation** et l'**emprunt** éventuellement contracté.

Si le parc est payant, la politique tarifaire sera fondamentale pour, à la fois, déterminer la fréquentation, donc le dimensionnement de l'ouvrage, et pour calculer les recettes.

La **tarification** évoluera et s'adaptera à la clientèle. La tarification du Parc Relais devra être cohérente avec la **politique locale de stationnement**.

- **Recettes liées aux usagers**

Gérer un parc de stationnement revient d'abord à établir une tarification adaptée à la clientèle potentielle et la faire évoluer en fonction de la demande.

Les tarifs pratiqués devront être conformes à ceux préconisés dans la grille du label Parc Relais (cf. fiche technique n°1).

Les recettes potentielles pourront être estimées à partir d'une étude de marché que le maître d'ouvrage réalisera ou fera réaliser, en tenant compte d'une période de montée en charge progressive variant de 3 à 5 ans.

- **Recettes complémentaires**

De façon à atteindre un bilan acceptable, des **subventions municipales et/ou une garantie de recettes** pourront être accordées au gestionnaire.

Celles-ci pourront être accordées dans le cadre de la concession et de l'affermage conformément à l'article L.322.5 du Code des Communes.

Elles sont généralement liées à des contreparties en faveur du client. Les **recettes des places payantes sur voirie** aux abords du Parc Relais pourront également lui être accordées.

ANNEXE 1

Charte graphique

ANNEXE 2

Convention d'investissement et d'exploitation

ANNEXE 3

Déroulement type d'un projet de Parc Relais (1/2)

Le MOA prend connaissance du
CAHIER DE REFERENCES (dont MODELE DE CONVENTION)

DEFINITION DE L'OPPORTUNITE
(MOA réalise une étude de stationnement)

REUNION DE CADRAGE
MOA et ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS conviennent des objectifs
(capacité, réglementation) ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS précise ses
conditions (étude de la convention)

ACCORD DE PRINCIPE

DEFINITION DU PROJET
ET INTEGRATION DES DEMANDES D'ÎLE-DE-FRANCE
MOBILITÉS

ENVOI ET **INSTRUCTION**

**PRESENTATION DU DOSSIER AU CONSEIL DU ÎLE-
DE-FRANCE MOBILITÉS**

DECISION

SIGNATURE DE LA CONVENTION

REFUS POUR INADEQUATION AVEC LE SDPR

(Non-conformité au programme pluriannuel d'investissements,
rejet de toute ou partie de la convention, absence
d'opportunité...)

Pas de participation financière d'ÎLE-
DE-FRANCE MOBILITÉS
Pas de label

Déroulement type d'un projet de Parc Relais (2/2)



ANNEXE 4 UTILISATION DU PASSE NAVIGO

ANNEXE 5

Trame d'un rapport d'activité type

1. Bilan de l'activité de stationnement (Item 6 du label : transparence)

Evolution de la fréquentation (abonnés, contre durée...), comptages (nombre de véhicules présents sur deux mardis et deux jeudis, hors périodes de vacances scolaires ou de perturbations de trafic).

2. Etat du Parc Relais (Item 2 du label : propreté, entretien)

- **Contrats de maintenance**

Présentation rapide des contrats de maintenance passés avec des prestataires extérieurs (équipements concernés, durée du contrat).

- **Evolution générale de l'état des équipements**

Synthèse sur la maintenance des équipements présents en gare, mentionnant notamment les interventions des prestataires (entretien, renouvellement, remplacement,...).

3. Présence (Item 4 du label : accueil, information)

- **Personnel**

Tableau présentant le personnel présent : nom, fonction, dates d'entrée et éventuellement de sortie de fonction.

- **Modification dans l'organisation du service**

Changements dans l'organisation du personnel (nombre de postes, amplitude horaire des différents postes...).

4. Travaux d'entretien, réparation, rénovation (Item 2 du label : propreté, entretien)

Synthèse sur les travaux d'entretien réalisés au cours de l'année.

5. Incidents majeurs (Item 3 du label : sécurité, sûreté)

Récapitulatif des principaux incidents survenus durant l'année (dégradation, vandalisme, défaillances matériel...).

6. Bilan des réclamations clients (Item 4 du label : accueil, information)

Synthèse présentant les réclamations formulées par les clients et les réponses apportées.

7. Bilan financier

ANNEXE 6

Trame d'un bilan prévisionnel d'exploitation type

1. Recettes

- Ventes de titres
- Loyer, redevance d'occupation
- Recettes publicitaires
- Subvention

2. Dépenses

- Charges d'entretien du matériel et de l'ouvrage
- Consommables (eau, électricité, télécommunication...)
- Charges de renouvellement de matériel et des équipements
- Prestations de propreté
- Prestations de sécurité
- Charges de personnels, gestion administration
- Impôts, taxes, assurances
- Divers et aléas
- Dotation amortissements