

Schéma Directeur des Parkings Relais

Dans le cadre de ses compétences d'autorité organisatrice de la mobilité, Île-de-France Mobilités s'est dotée en 2006 d'un Schéma Directeur des Parcs Relais. Il visait, entre autres, à uniformiser et améliorer la qualité de service des parcs de stationnement destinés à faciliter l'accès des usagers au réseau structurant de transport collectif. Celui-ci a conduit à la mise en service de près de 22 000 places répondant à un référentiel commun de qualité de service à fin 2022 et près de 12 500 places financées par Île-de-France Mobilités depuis 2016.

Il est apparu nécessaire de réviser ce schéma directeur après 15 ans de mise en œuvre afin de s'inscrire dans les mesures récentes en faveur de l'écoconception, de la décarbonation des mobilités et l'amélioration de la qualité de l'air, ainsi que d'accompagner les nouvelles pratiques de mobilité et de travail des Franciliens.

1. Éléments de contexte

Les politiques de transport en Île-de-France

Île-de-France Mobilités est l'autorité en charge de l'organisation de la mobilité en Île-de-France. Elle imagine, organise et finance les transports pour tous les Franciliens. Outre son action en matière de services publics de transport, ses interventions s'étendent à différents champs comme l'organisation de services de mobilités actives et partagées (au travers par exemple du service Véligo de location de vélos électriques, du financement de trajets réalisés en covoiturage ou encore de la création d'un label autopartage) et le développement des équipements d'intermodalité : les parkings-relais, les arceaux vélos et les consignes vélos au niveau des pôles d'échanges multimodaux.

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, actuellement en cours de révision, a ainsi rappelé la place des parkings-relais parmi les différents équipements pouvant contribuer à « aménager des pôles d'échanges multimodaux attractifs » (action 2.5) ainsi que l'importance d'organiser le stationnement autour des gares dans le cadre d'une réflexion globale sur les différents modes d'accès (action 5.2, « mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable »). Ces actions s'appuyaient largement sur le Schéma Directeur des Parcs Relais adopté en 2006.

Le Schéma Directeur des Parcs Relais depuis 2006

Le Schéma Directeur des Parcs Relais (SDPR) fixe les critères permettant de juger de l'opportunité de mettre en place un parc de rabattement aux abords des pôles du réseau de transports collectifs. Ces critères intègrent notamment une réflexion globale sur l'accessibilité du pôle dans les différents modes de déplacement, une cohérence de gestion du stationnement dans un rayon de 500 mètres autour du pôle ainsi que des prescriptions en termes de conception et d'aménagement.

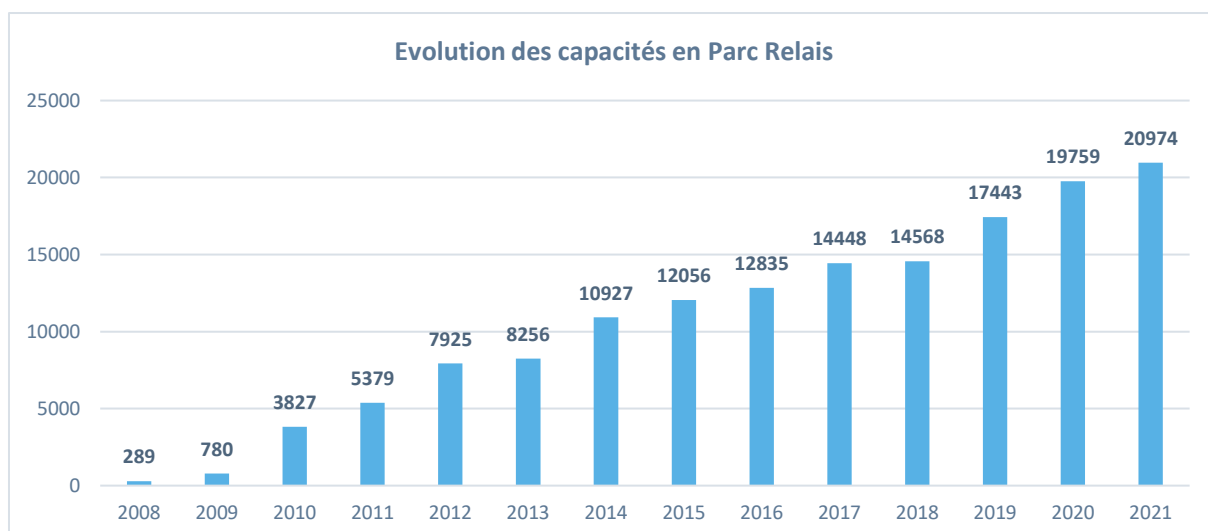
Le SDPR définit également un référentiel de qualité de service à mettre en œuvre dans les parkings-relais, en s'appuyant sur un label abordant entre autres les sujets de signalétique, d'accessibilité, de propreté, de sécurité, de tarification et de services multimodaux.

Les maîtres d'ouvrage de parkings-relais répondant à ces critères peuvent prétendre à un support financier de la part d'Île-de-France Mobilités, en termes d'investissement pour la création, l'extension ou la rénovation des Parcs Relais, ainsi qu'en termes d'exploitation (« bonus Qualité de Service » et « bonus Fréquentation »).

La mise en œuvre opérationnelle du SDPR repose sur trois outils :

- Le Cahier de références techniques expose l'ensemble des critères à remplir en termes de contexte, de conception, et de principes d'exploitation pour prétendre à la mise en place de la labellisation Parc Relais ;
- Le référentiel de qualité de service du Label à observer pour l'exploitation des parcs de rabattement est exposé dans le label Parc Relais ;
- Un modèle-type de convention permet de décrire les engagements réciproques entre Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage dans le cadre de la labellisation.

Le dispositif s'est progressivement déployé et a permis à fin 2022 de labelliser 77 Parcs Relais, totalisant près de 22 000 places.



Il est apparu nécessaire d'actualiser le SDPR pour répondre à de nouveaux enjeux :

- La mise en place de la Zone à Faibles Émissions sous l'égide de la Métropole du Grand Paris, qui amène à renforcer le dispositif de rabattement en amont de celle-ci ;
- Le développement de l'électromobilité, qui fait l'objet d'un fort soutien des pouvoirs publics et s'installe progressivement dans les pratiques ;
- La prise en compte de nouvelles exigences législatives relatives à l'écoconception dans les parkings ouverts au public ;
- L'apparition de tensions sur le modèle économique des Parcs Relais avec une conjoncture inflationniste ces dernières années sur les prix de construction ;
- L'évolution des pratiques de mobilité et de travail, notamment le développement de la pratique du vélo et du télétravail catalysés par la crise sanitaire du Covid-19 ;
- L'accélération et le développement de l'usage du concept de MaaS (*mobility as a service*).

2. État des lieux

2.1. L'offre en parcs de rabattement (P+R) en Île-de-France

Île-de-France Mobilités recense environ 537 parcs de stationnement situés à proximité des gares franciliennes, totalisant approximativement 106 600 places :

- 425 sont des parkings au sol, avec une capacité moyenne de 146 places ;
- 112 sont des parkings en ouvrage, avec une capacité moyenne de 399 places.

Les parkings en ouvrage sont en moyenne plus capacitaires que les parkings au sol et la plupart sont d'accès gérés.

	Accès libre	Accès géré	Total
Parking au sol	323 P+R 43 900 places	92 P+R 18 100 places	425 P+R 62 000 places
Parking en ouvrage ou mixte	8 P+R 3000 places	104 P+R 41 600 places	112 P+R 44 600 places
Total	331 P+R 46 900 places	182 P+R 59 700 places	537 P+R 106 600 places

2.2. Le label Parc Relais d'Île-de-France Mobilités à fin 2022

2.2.1. Description de l'offre et des modalités d'exploitation des Parcs Relais (PR)

Les parkings d'accès géré comprennent ceux labellisés par Île-de-France Mobilités. À fin 2022, le label Parc Relais d'Île-de-France Mobilités totalisait 77 équipements mis en service soit près de 22 000 places labellisées, pour un volume de subvention IDFM total de près de 100 M€:

- 34 Parcs Relais en ouvrage ou mixtes avec une capacité moyenne de 414 places ;
- 43 Parcs Relais au sol avec une capacité moyenne de 174 places.

La répartition géographique en fonction des zones tarifaires des transports en commun traduit la priorité donnée au développement de cette offre dans les secteurs les plus éloignés du cœur de l'agglomération de Paris, où le rabattement en bus est généralement moins développé :

- 2 Parcs Relais soit 439 places en zone 3 ;
- 13 Parcs Relais soit 4 221 places en zone 4 ;
- 62 Parcs Relais soit 17 035 places en zone 5.

La répartition en termes de maîtrise d'ouvrage est :

- 37 Parcs Relais soit 9 939 places sous maîtrise d'ouvrage SNCF ;
- 26 Parcs Relais soit 8 557 places sous maîtrise d'ouvrage d'Établissements Publics de Coopération Intercommunale ;
- 14 Parcs Relais soit 3 199 places sous maîtrise d'ouvrage de communes.

La gestion des Parcs Relais est dans la plupart des cas assurée par une entreprise professionnelle spécialisée dans le domaine :

- SNCF confie l'exploitation des PR à sa filiale Effia dans le cadre de conventions d'occupation ;
- Les collectivités désignent généralement un exploitant dans le cadre d'un marché de prestation de services ou d'une concession de service public ;
- Seules deux communes ont choisi d'exploiter leur Parc Relais en régie directe.

Île-de-France Mobilités réalise le suivi de la qualité de service et de l'occupation et instruit les demandes annuelles de subventions d'exploitation en s'appuyant sur :

- Le reporting annuel effectué auprès d'Île-de-France Mobilités par le maître d'ouvrage ;
- La réalisation d'une visite annuelle de type « client mystère » par un prestataire spécialisé mandaté par Île-de-France Mobilités.

2.2.2. Fréquentation : des taux d'occupation hétérogènes

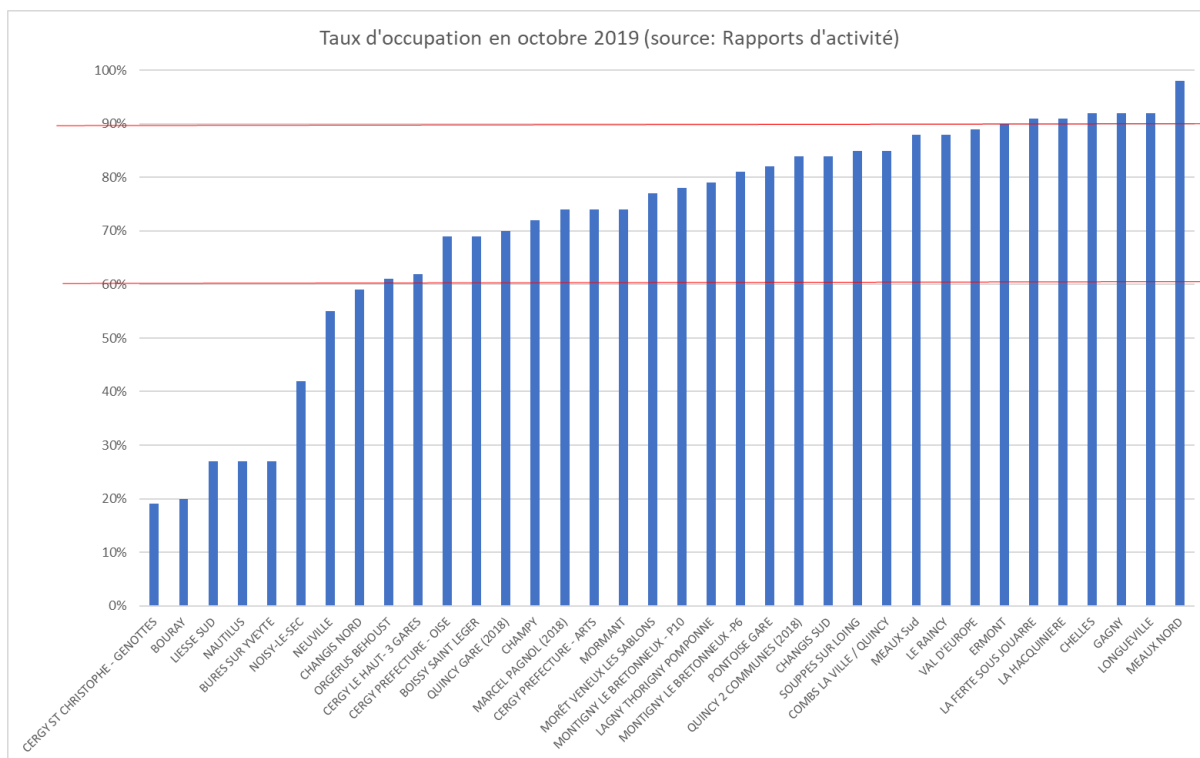
D'après l'analyse des rapports d'activité communiqués par les maîtres d'ouvrage pour l'exercice 2019¹, le taux d'occupation moyen des Parcs Relais s'établit à 70%, avec des niveaux d'occupation très hétérogènes : 6 PR à moins de 50% et 7 PR à plus de 90% (cf. graphique ci-dessous).

Pour expliquer les situations de sous-occupation des PR, le motif le plus souvent invoqué par les maîtres d'ouvrage est l'insuffisance de contrôle de la réglementation du stationnement sur voirie. Il est également possible que certains PR, anciennement labellisés, aient été surdimensionnés par rapport aux besoins, notamment sur certains pôles du territoire de Cergy-Pontoise.

Par rapport à d'autres sources, comptages effectués lors des visites annuelles d'audit par la société mandatée par Île-de-France Mobilités ou dates de comptages, il ne se dégage pas de tendance très nette d'évolution, ni à la hausse ni à la baisse, de l'occupation des Parcs Relais au fil du temps.

La part des abonnés dans l'occupation des Parcs Relais est généralement prépondérante (85-90% des places occupées en moyenne) par rapport aux usagers occasionnels (clients horaires), traduisant un fort usage pendulaire entre la grande couronne et le cœur de l'agglomération parisienne.

¹ 39 PR renseignés soit 13 102 places. Fortement impactée par la crise sanitaire de la Covid-19, l'année 2020 n'était pas représentative.



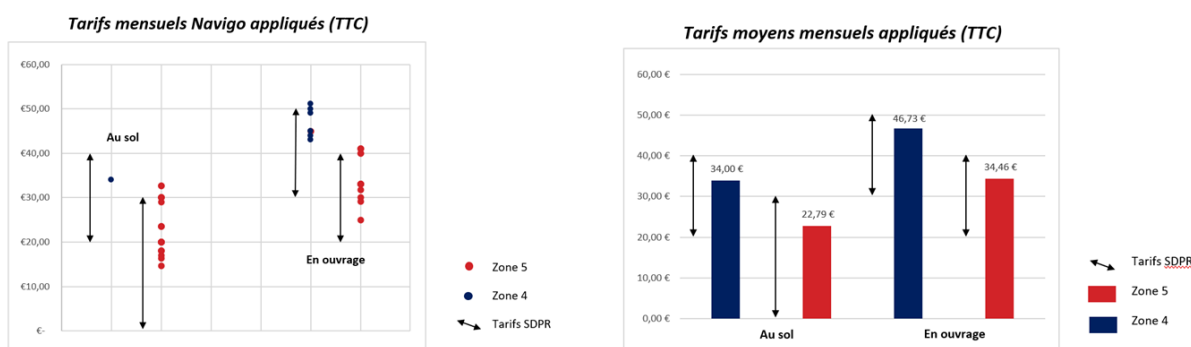
Enfin, les informations disponibles en termes d'occupation présentent des limites en termes :

- De fréquence : trois indications par an au mieux ;
- D'objectivité : deux des trois valeurs sont des données déclaratives des maîtres d'ouvrage qui permettent d'instruire le versement ou non du bonus de fréquentation ;
- De valeur : les périodes pendant lesquelles les relevés sont effectués ne sont pas toujours adaptées ;
- De documentation : par exemple, les sources utilisées par les maîtres d'ouvrage ne sont pas connues et la nature des véhicules comptabilisés est rarement précisée.

2.2.3. Des tarifs plutôt modérés

Abonnements

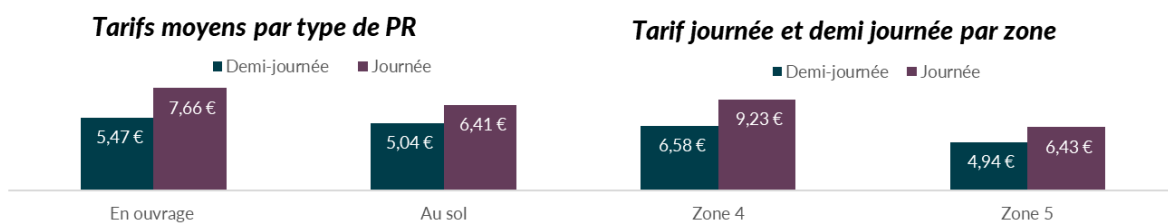
Le label encadre les tarifs d'abonnement mensuel. Si le label est dans l'ensemble bien respecté, il ressort qu'en 2019, 8 Parcs Relais sur 50 pratiquaient des tarifs excédant le montant plafond. Ces dépassements peuvent s'expliquer par l'application au tarif d'abonnement d'une formule d'indexation annuelle convenue lors de la signature de la convention de labellisation, ce qui conduit mécaniquement à dépasser le montant plafond au bout d'un certain nombre d'années, dans la mesure où celui-ci n'a pas été réévalué depuis 2008.



En 2019, Île-de-France Mobilités a mis en place le dispositif « tarif d'abonnement Parc Relais à Zéro euro », consistant à la prise en charge par Île-de-France Mobilités de l'intégralité du coût de l'abonnement Parc Relais pour les usagers détenteurs d'un abonnement Navigo Annuel et présentant un usage fréquent (au moins 10 entrées-sorties mensuelles dans le Parc Relais). En 2020 ce dispositif a été élargi aux détenteurs d'un abonnement Navigo Annuel Senior ou Imagine R. À fin 2022, le dispositif s'appliquait à 35 PR soit près de 10 000 places labellisées, c'est-à-dire près de la moitié des Parcs Relais et des places labellisés.

Tarifs horaires

Les tarifs horaires ou à la journée ne sont pas encadrés par le SDPR. Ils augmentent en s'approchant de Paris. Ils sont plus élevés dans les ouvrages que dans les PR au sol, reflétant dans une certaine mesure les différences en termes de charges d'exploitation. Si la dispersion tarifaire est forte, les tarifs restent globalement modérés en zone 5.



2.2.4. Un référentiel de qualité de service moyennement respecté

La qualité de service est mesurée au travers des 8 items composant le label.

L'item 1 relatif à l'**identité Parc Relais** est généralement respecté dans sa globalité mais pas de façon très fine : la charte graphique n'est pas forcément déclinée à l'intégralité des panneaux intérieurs aux parkings.

S'agissant de l'item 2, le volet « **propreté** » n'est contrôlé que sur la base d'une grille sommaire mais le retour est globalement plutôt satisfaisant. Sur le volet « **entretien sommaire** », le retour des exploitants n'est que très partiel concernant le fonctionnement des équipements.

S'agissant de l'item 3, le volet « **sécurité** » présente les mêmes écueils que le point précédent avec des difficultés pour obtenir les données. Le volet « **sûreté** » semble dans l'ensemble bien assuré ; si le sujet constituait une préoccupation importante au début de la mise en œuvre du SDPR, les problèmes d'intrusions, dégradations, etc. sont aujourd'hui très peu évoqués dans les retours effectués par les maîtres d'ouvrage et leurs exploitants.

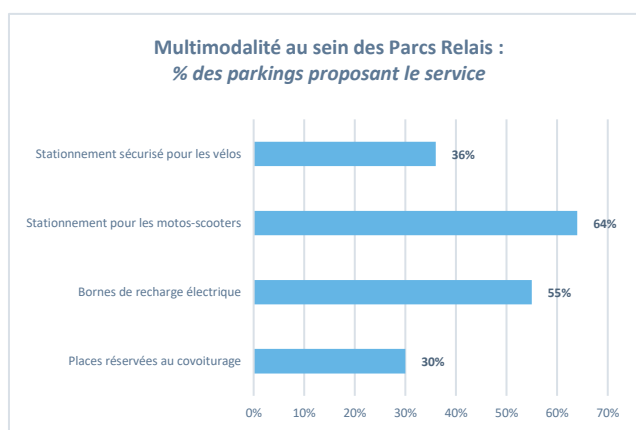
Concernant l'item 4 relatif à l'**accessibilité, l'accueil et l'information voyageurs**, le principal dysfonctionnement relève de la quasi-absence d'informations/affichages sur l'offre de transports en commun. Ce point reste à travailler de façon concertée avec les transporteurs.

L'item 5 relatif à l'**encadrement tarifaire** des abonnements mensuels Parc Relais est dans l'ensemble bien respecté. Comme évoqué précédemment, certains parkings pratiquent toutefois des tarifs excédant le montant plafond d'abonnement pour des questions d'indexation annuelle.

L'accès aux Parcs Relais avec le **passé Navigo**, prévu par l'item 6 introduit en 2016, est mis en place de façon systématique dans les parkings récemment labellisés. Les conditions de mise en place, telles que la possibilité de rattacher plusieurs passes Navigo à un seul abonnement Parc Relais, sont plus obscures, aucune information précise ne permet d'apprécier le parfait respect des prescriptions du label.

L'item 7 relatif à la **multimodalité**, également mis en œuvre en 2016, est globalement peu respecté : la présence de bornes de recharge n'est pas systématique, aucun service d'autopartage n'a pu être identifié et les services proposés sont généralement très limités. S'agissant des places réservées au covoiturage, elles ont été mises en place dans un nombre restreint de parkings ; les retours des maîtres d'ouvrage et des exploitants sur la capacité à contrôler le service et donc le faire fonctionner de façon effective sont unanimement négatifs.

Il faut noter que ces deux derniers items ne sont pas déployés dans les Parcs Relais conventionnés avant 2016.



L'item 8 sur la **transparence de l'exploitation** est relativement bien respecté et rend possible un bon niveau de suivi, même si la qualité et la complétude des informations communiquées pourrait être améliorée.

2.2.6. Un équilibre financier d'exploitation la plupart du temps atteint

Sur la base des résultats d'exploitation annuels transmis par les maîtres d'ouvrages, la recette moyenne HT par place et par an, y compris compensation du tarif à Zéro euro mais hors subventions et bonus, est la suivante :

	Zone 4	Zone 5	Ensemble
Au sol	574€/pl/an	210€/pl/an	226€/pl/an
En ouvrage	684€/pl/an	393€/pl/an	494€/pl/an
Total	672€/pl/an	284€/pl/an	360€/pl/an

Bien que faible dans l'occupation des PR (10-15%), la part de la fréquentation horaire dans les recettes d'exploitation est conséquente : près de 40%.

En regard, les charges d'exploitation courantes HT par place et par an, hors amortissements et redevances versées aux maîtres d'ouvrage, s'établissent en moyenne à 149 € HT/place/an dans les PR au sol et 366 € HT/place/an dans les PR en ouvrage.

Il résulte de ces valeurs une image générale de bilans d'exploitation globalement excédentaires, comme l'illustre le graphique ci-contre.



2.3. Les principaux points d'amélioration identifiés

Les principaux points d'amélioration identifiés dans le cadre de l'état des lieux sont les suivants :

- L'approche du SDPR est axée sur la cible principale des Parcs Relais, à savoir les usagers pendulaires réguliers. Les usagers occasionnels sont relativement peu pris en compte ;
- La mise en œuvre du tarif à Zéro euro se révèle complexe et nécessiterait une automatisation du contrôle des conditions d'accès à ce tarif préférentiel ;
- L'ensemble des dispositions de suivi mises en place sont utiles mais perfectibles, notamment sur les sujets de l'occupation des Parcs Relais, de la qualité de service qui y est observée et de la satisfaction des usagers ;
- La mise en œuvre du SDPR est complexe et nécessite un accompagnement particulier en termes d'informations et de pédagogie auprès des maîtres d'ouvrage et des exploitants ;
- Le modèle économique des Parcs Relais est dans l'ensemble équilibré mais la question de sa pérennité se pose considérant notamment les nouvelles obligations législatives en termes de conception durable ;
- La cohérence de gestion du stationnement entre les différents types d'offres (voirie, parkings privés ouverts au public...) à l'échelle des pôles d'échanges n'est toujours pas bien garantie par les collectivités compétentes en matière de politique de stationnement.

3. Le nouveau Schéma Directeur des Parkings Relais (SDPR) – 2023-2028

Sur la base des constats précédemment listés, le nouveau Schéma Directeur des Parkings Relais a été défini sur la base des orientations suivantes :

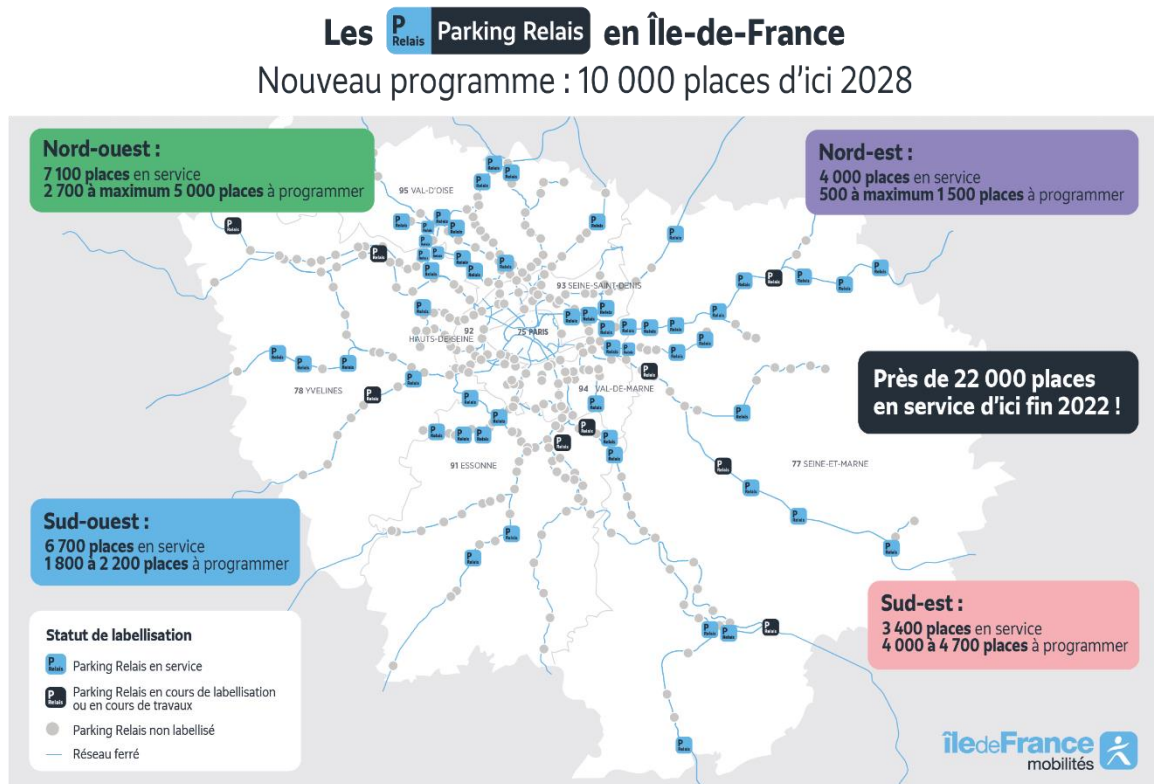
- Poursuivre le développement de l'offre de rabattement vers des pôles multimodaux ;
- Renforcer la prise en compte du développement durable dans les nouveaux projets ;
- Garantir la pérennité du modèle économique des parcs de rabattement ;
- Ajuster les conditions d'accès aux parcs de rabattement ;

- Actualiser et compléter les modalités de suivi ;
- Expérimenter pour moderniser et développer le service.

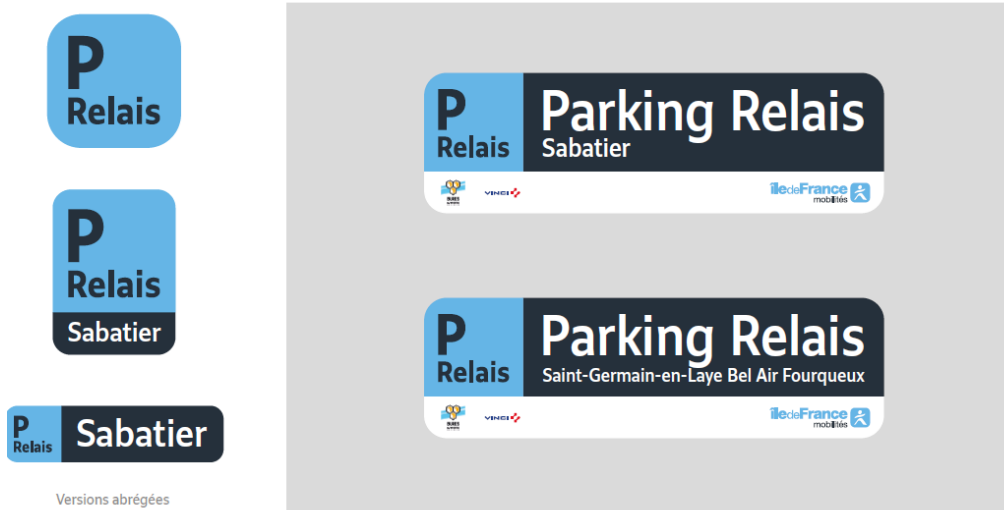
3.1. La poursuite du développement de l'offre

Avec la progressive montée en charge de la Zone à Faibles Émissions dans le centre de l'agglomération de Paris, il apparaît impératif de poursuivre le développement de l'offre des Parking Relais afin de proposer une alternative aux trajets réalisés intégralement en voiture vers le cœur de l'agglomération avec des véhicules présentant un niveau d'émissions supérieur aux critères fixés.

Le nouveau SDPR intègre donc un programme de 10 000 nouvelles places labellisées d'ici 2028.



La poursuite du développement de l'offre s'accompagne d'un changement de dénomination (emploi désormais de l'appellation « Parking Relais ») et d'une évolution de l'identité visuelle : l'objectif est de rendre l'appellation et l'offre de stationnement plus compréhensibles et plus lisibles pour l'ensemble des voyageurs en Île-de-France.



3.2. La consolidation du développement durable dans la conception des Parkings Relais

Une mise à jour complète des outils de mise en œuvre du SDPR est effectuée dans le but de consolider la prise en compte du développement durable dans les projets de conception des Parkings Relais.

Ce travail comprend en premier lieu une traduction des dernières évolutions législatives en la matière, avec entre autres :

- Le développement d'une infrastructure de recharge pour les véhicules électriques : il est ainsi imposé un équipement minimal d'un emplacement avec un point de recharge accessible aux PMR ;
- L'emploi de revêtements de surface, d'aménagements hydrauliques, de panneaux photovoltaïques ou de dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration ou l'évaporation des eaux pluviales et préservant les fonctions écologiques des sols ;
- La mise en place de mesures compensatoires visant notamment l'absence de perte nette de biodiversité lors des projets.

Au-delà de l'application des obligations législatives, la mise à jour des outils comprend également des préconisations de différentes natures, en particulier pour le sujet du vélo, pour accompagner la forte hausse de demande de stationnement attendue au niveau des pôles d'échanges :

- Obligation d'intégration de locaux vélos dans le Parking Relais lorsque cela apparaît comme le lieu le plus adapté au niveau du pôle d'échanges multimodal pour développer une offre de stationnement sécurisé adaptée et répondant aux objectifs de développement de la pratique ;
- Application des prescriptions d'aménagements fixées dans le Schéma Directeur du Stationnement Vélo pour les consignes vélos ;
- Préconisations en termes de conception pour favoriser la reconversion ultérieure de places voiture en emplacements pour les vélos, etc.

3.3. Une pérennisation du modèle économique

Si le modèle économique des Parkings Relais paraît globalement équilibré, des tensions sont apparues sur les projets récents pour différents motifs, parmi lesquels :

- La prise en compte des nouvelles exigences en termes de développement durable lors de la conception ;
- La récente augmentation du coût des matières premières ;
- L'augmentation des charges d'exploitation, alors que celles-ci étaient restées relativement constantes au cours des dernières années ;

Dans le but d'accompagner les nouvelles obligations et pérenniser le modèle économique des Parkings Relais, de nouvelles dispositions sont mises en place.

3.3.1. Le relèvement des plafonds des subventions d'investissement

Les plafonds des subventions d'investissements s'établissaient à 4500 € HT par place voiture labellisée pour les PR au sol et 10 000 € HT par place voiture dans les PR en ouvrage. Les nouveaux tarifs plafonds, définis en euros constants (CE juillet 2022) sur la base de l'indice TPO1, sont les suivants :

Financement maximal d'Île-de-France Mobilités par place voiture			
Type d'opération		Montant plafond	
Parking Relais au sol	Création	5 000 € / place voiture	
	Réhabilitation	3 500 € / place voiture	
Parking Relais en ouvrage	Création	11 000 € / place voiture	
	Réhabilitation	lourde	11 000 € / place voiture
		légère	8 000 € / place voiture

Cette évolution permet notamment de couvrir les surcoûts inhérents aux obligations d'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques et de « verdissement » des parcs de stationnement. La distinction entre les opérations de création et de réhabilitation permet de mieux s'adapter à la diversité des projets traités dans le cadre du SDPR.

3.3.2. L'indexation annuelle des tarifs

Les tarifs d'abonnements définis initialement conformément à la grille tarifaire peuvent désormais être actualisés chaque année à l'aide d'une formule d'indexation basée sur la structure des charges d'exploitation. L'actualisation est applicable à partir du 1^{er} janvier 2023.

Ce mécanisme s'applique également à la compensation de recettes versée par Île-de-France Mobilités aux MOA sur les Parkings Relais où le tarif à Zéro euro a été mis en place.

3.4. Un ajustement des conditions d'accès

L'objectif du nouveau SDPR reste d'encourager le rabattement sur le réseau de transports en commun régional et accroître la pratique intermodale. Dans cette optique, les conditions d'accès sont dans l'ensemble maintenues avec quelques ajustements.

En premier lieu, le principe d'encadrement de la grille tarifaire est maintenu, avec notamment la proposition d'un tarif d'abonnement mensuel préférentiel pour les abonnés aux transports d'autant plus attractif que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération :

TARIFS MENSUELS EN € TTC A APPLIQUER DANS LES PARKINGS RELAIS						
Zone tarifaire	Dans les PR en ouvrage			Dans les PR au sol		
	Tarif plancher	Tarif conseillé	Tarif plafond	Tarif plancher	Tarif conseillé	Tarif plafond
1&2	90 €	100 €	110 €	80 €	90 €	100 €
3	40 €	50 €	60 €	30 €	40 €	50 €
4	30 €	40 €	50 €	20 €	30 €	40 €
5	20 €	30 €	40 €	0 €	20 €	30 €

Extrait de la grille tarifaire développée dans le label Parc Relais

Toujours dans l'optique de favoriser l'intermodalité, est également reconduit le « tarif à Zéro euro » qui consiste à prendre en charge le montant de l'abonnement pour les usagers fréquents titulaires d'un abonnement annuel aux transports en commun (Navigo annuel, Navigo sénior, Imagine R). Pour plus de cohérence dans l'offre tarifaire proposée au niveau des pôles d'échanges et pour les abonnés aux transports collectifs, le dispositif a été étendu aux usagers disposant d'un abonnement moto ou vélo.

Des préconisations sont également formulées concernant la tarification de la recharge pour les véhicules électriques. En particulier, il est recommandé d'adopter une tarification attractive tout en évitant une gratuité complète de la recharge qui risquerait sur le long terme d'alourdir fortement les charges d'exploitation sans ressource de financement.

3.5. Une nouvelle étape dans le suivi de l'exploitation

3.5.1. Mieux connaître le fonctionnement des Parkings Relais

Comme évoqué dans l'état des lieux, les Parkings Relais font l'objet d'une seule visite d'audit annuelle, conduite sur la base d'une grille parfois sommaire. La démarche peut paraître insuffisante pour rendre compte de façon satisfaisante et représentative du fonctionnement réel du Parking Relais tout au long de l'année.

La grille d'audit de terrain est retravaillée pour effectuer des relevés plus précis et disposer de retours plus documentés.

La visite annuelle est également complétée par la réalisation de 1 à 3 enquêtes « client mystère » annuelles complémentaires portant sur les aspects d'occupation, de propreté et de fonctionnement des équipements. La conduite d'observations répétées permettra ainsi d'apprécier le bon fonctionnement des Parkings Relais de façon plus objective.

3.5.2. Mieux connaître l'expérience usagers

Il est préconisé la conduite d'une campagne d'interviews auprès des usagers, tous les 5 ans, sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités. L'optique sera de mieux connaître les profils des rabattants et leurs pratiques, et de mesurer leur niveau de satisfaction.

3.5.3. Adapter les modalités d'attribution des bonus d'exploitation

Les modalités d'attribution du bonus Qualité de Service évoluent pour mieux s'adapter à l'augmentation du nombre de prescriptions et à la réalité du fonctionnement des Parkings Relais :

- Si les 8 items composant le label sont satisfaits, le bonus qualité de service est versé à 100%.
- Si 7 des 8 items sont satisfaits, le bonus est versé à 75%.
- Si 6 des 8 items sont satisfaits, le bonus est versé à 50%.
- Si le nombre d'items satisfaits est inférieur à 6, aucun bonus n'est versé.

Le principe du versement d'un bonus Fréquentation lorsqu'au moins 80% des places du Parking Relais sont utilisées par des rabattants sur les transports en commun est maintenu, dans l'optique d'inciter les maîtres d'ouvrage à dimensionner le Parking Relais dans le cadre d'une approche équilibrée par rapport aux pratiques constatées et à mettre en place une gestion du stationnement cohérente à l'échelle du pôle d'échanges multimodal (surveillance de la réglementation du stationnement sur voirie notamment).

Concernant les modalités de contrôles de l'utilisation de l'abonnement à 0€ par le voyageur (subvention S3), le niveau d'attente est abaissé à 9 entrées/sorties par mois sur 3 mois glissants.

3.5.4. Mieux accompagner les MOA et leurs exploitants dans la mise en œuvre

Un travail est engagé pour créer un portail informatique permettant d'améliorer et optimiser le partage d'informations entre Île-de-France Mobilités et ses partenaires : les maîtres d'ouvrages, leurs exploitants, la société mandatée par Île-de-France Mobilités pour réaliser les audits de terrain, etc.. On peut imaginer différentes fonctionnalités : diffusion d'une lettre d'information à l'attention des maîtres d'ouvrage, remplissage en ligne par les MOA des demandes annuelles de bonus d'exploitation, instruction facilitée des demandes de bonus pour IDFM, partage des rapports d'audits, constitution de bases de données s'appuyant sur les résultats d'audits et les retours d'exploitation, etc.

Un effort doit également être porté en termes d'animation auprès des différents partenaires, particulièrement dans un contexte où les changements d'interlocuteurs peuvent être fréquents. A minima, il semble utile d'organiser une réunion annuelle auprès des MOA et des exploitants pour présenter le SDPR, informer sur les évolutions ou problématiques nouvelles à traiter, répondre aux questions, favoriser les partages d'expériences.

3.6. Des expérimentations pour développer la visibilité de l'offre et la pratique intermodale

Les Parkings Relais peuvent constituer un terrain d'expérimentations, en particulier sur deux axes :

- Le développement d'un service spécifique en direction des usagers occasionnels pour développer la

pratique intermodale, notamment en s'appuyant sur la mise en place récente du service Navigo Liberté + à destination des voyageurs occasionnels ;

- L'intégration dans la réflexion sur le MaaS, pour favoriser la fluidité des trajets intermodaux en travaillant sur les aspects d'informations et de billettique.

3.6.1. Le tarif préférentiel en cas de pic de pollution

Lors des pics de pollution, Île-de-France Mobilités met en place un forfait journalier de 3,80 € pour l'utilisation des transports en commun, dans l'objectif que les usagers réguliers de la voiture abandonnent leur véhicule et privilégient les transports collectifs à ces occasions. Un dispositif tarifaire incitatif dans les Parkings Relais permettrait de prolonger le « forfait Anti-Pollution » de façon à élargir l'utilisation des transports collectifs lors des épisodes de pollution. Il pourrait par exemple s'agir de proposer un tarif de stationnement forfaitaire très préférentiel (ex : 1,20 € ou 2,20 €) pour les personnes ayant utilisé les transports en commun et stationné leur véhicule en Parking Relais pour des durées comprises entre 4h et 24h. L'objectif de l'expérimentation permettrait de tester la faisabilité technologique du dispositif, définir les modalités d'information des cibles potentielles, mesurer l'impact du dispositif, identifier les éventuels inconvénients ou limites, estimer les conditions organisationnelles et financières d'une généralisation.

3.6.2. Le tarif week-end

L'objectif serait d'encourager la pratique intermodale le week-end, pour des trajets sur lesquels le report modal est moins évident à opérer : fréquences des transports en commun moins attractives qu'en semaine, déplacements réalisés à des horaires potentiellement décalés (soirée...), moindre congestion routière qu'en semaine, déplacements potentiellement réalisés à plusieurs permettant de partager les coûts de carburant et de stationnement, moindre sensibilité au coût du stationnement à destination que pour des déplacements fréquents, stationnement sur voirie généralement gratuit le dimanche, etc.

Là encore, une expérimentation s'appuyant sur le service Navigo Liberté + pourrait être envisagée, avec des objectifs similaires à ceux listés pour le tarif préférentiel en cas de pic de pollution.

3.6.3. Autres

D'autres expérimentations peuvent également être envisagées, notamment en termes d'information auprès des voyageurs occasionnels :

- Intégration dans un calculateur d'itinéraire multimodal : information sur le tarif, la disponibilité de place en temps réel, etc. ;
- Information sur la disponibilité de places sur des panneaux à message variable positionnés sur le réseau routier magistral ;
- Intégration en temps réel de l'information sur la disponibilité de places au sein des Parkings Relais d'un même territoire sur le site et application IDF Mobilités ;
- Etc.