

Janvier 2024

DES **CAHIER**
DE RÉFÉRENCES
TECHNIQUES
PARKINGS
RELAIS
EN ÎLE-DE-FRANCE



S O M M A I R E

INTRODUCTION	4
MÉMO	6

PARTIE 1	DIMENSIONNER UNE POLITIQUE LOCALE DE STATIONNEMENT ET UN PARKING RELAIS	7
FICHE N° 1	Politique locale de stationnement autour du pôle d'échanges multimodal	8
FICHE N° 2	Définition des besoins et principes de dimensionnement du Parking Relais	11
FICHE N° 3	Critères d'implantation et foncier du Parking Relais	15
FICHE N° 4	Typologie, insertion urbaine et paysagère du Parking Relais	18

PARTIE 2	CONCEVOIR UN PARKING RELAIS	23
ACCÈS DES USAGERS		
FICHE N° 5	Accès des véhicules	24
FICHE N° 6	Accessibilité piétonne et aux Personnes à Mobilité Réduite au Parking Relais	26
FICHE N° 7	Jalonnement automobile sur voirie	29
CONCEPTION GÉOMÉTRIQUE ET FONCTIONNELLE		
FICHE N° 8	Circulation et stationnement des véhicules dans l'équipement	31
FICHE N° 9	Chemins piétons dans l'équipement	38
FICHE N° 10	Signalétique et information voyageurs dans l'équipement	45
FICHE N° 11	Infrastructure de Recharge pour les Véhicules Électriques (IRVE)	50
FICHE N° 12	Stationnement vélo dans l'équipement	54
QUALITÉ DE SERVICE		
FICHE N° 13	Confort et règles de sécurité de l'équipement	58
FICHE N° 14	Services complémentaires aux usagers dans l'équipement	65
DÉVELOPPEMENT DURABLE		
FICHE N° 15	Éco-conception	68
FICHE N° 16	Chantier vert	77

PARTIE 3	FINANCER UN PARKING RELAIS	82
FICHE N° 17	Partenariat et financement	83
FICHE N° 18	Le dossier de demande de subvention d'investissement et d'exploitation	87
FICHE N° 19	Les modalités de contractualisation et de versement des subventions	91
PARTIE 4	EXPLOITER UN PARKING RELAIS	93
FICHE N° 20	Les différents modes de gestion	94
FICHE N° 21	Le Comité local de stationnement	97
FICHE N° 22	Les dépenses et recettes d'exploitation	98
ANNEXES		101
N° 1	Déroulé type d'une opération	102
N° 2	Label du Parking Relais	104
N° 3	Charte graphique du Parking Relais	121
N° 4	Trame d'un bilan prévisionnel d'exploitation type	125
N° 5	Trame d'un rapport d'activité type	126
N° 6	Fiche standardisée du rapport d'activité	127
N° 7	Courrier type de demande d'avance de la subvention « Compensation de recette » (S3)	131

INTRODUCTION



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

Relevant de la maîtrise d'ouvrage des collectivités locales ou de la SNCF, ces équipements entrent donc, au même titre que les parcs de stationnement public des centres-villes ou que le 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 Parkings 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 satisfaisante, **Île-de-France Mobilités est compétente pour définir un cadre technique et financier de développement de ces équipements**. Aussi elle contribue financièrement aux projets de Parkings Relais en Île-de-France, situés en zone peu dense francilienne. Les équipements pour d'autres motifs de stationnement (résidentiel, commerces, etc.) ne sont pas dans son champ de compétences.

L'amélioration de l'intermodalité et la réponse aux attentes des voyageurs sont au cœur des préoccupations d'Île-de-France Mobilités au travers de la définition du document régional de planification des déplacements, le Plan des Mobilités en Île-de-France (ex PDUIF), réalisé dans le cadre d'une démarche partenariale avec l'ensemble des acteurs franciliens.

Pour atteindre l'objectif de report modal du Plan des Mobilités en Île-de-France, **l'aménagement de Parkings Relais aux gares doit donc s'inscrire obligatoirement dans une démarche d'organisation de pôles d'échanges**, prenant en compte l'offre de déplacements multimodale, combinant efficacement les différents modes de déplacements (voiture, bus, deux-roues, marche), mais également mieux intégrer aujourd'hui les enjeux environnementaux et la limitation de l'artificialisation des sols.

Dans ce cadre et à l'issue du bilan du dispositif depuis 2016 et réalisé en partenariat avec les principaux maîtres d'ouvrages et leurs exploitants, le nouveau Schéma Directeur des Parkings Relais a été approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités le 7 décembre 2022.

Ce nouveau Schéma Directeur des Parkings Relais, élaboré afin de garantir aux usagers franciliens un niveau de qualité de service satisfaisant et pérenne, a pour principaux objectifs :

- **d'actualiser le label Parking Relais, référentiel de qualité de service de cette politique**, afin de répondre aux nouveaux enjeux de mobilité et environnementaux (Mobility as a Service, Zone à Faible Émission Métropolitaine, Zéro Artificialisation Nette, etc.) tout en améliorant la qualité de l'offre existante,
- **de permettre aux maîtres d'ouvrage la mise en place d'une exploitation efficace et économiquement viable de leurs équipements**, tout en encadrant la tarification pour l'utilisateur, en fonction de l'éloignement des gares de la zone dense francilienne,
- **de maintenir les contributions d'Île-de-France Mobilités à l'investissement des maîtres d'ouvrage, 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 mise à disposition des voyageurs utilisant ensuite le réseau ferré).
- **de mettre en place une nouvelle dénomination et une nouvelle identité visuelle régionale** et d'améliorer l'identification du service,

La terminologie officielle des équipements labellisés par Île-de-France Mobilités est depuis décembre 2022 : « Parking Relais »

La nouvelle dénomination s'inscrit dans la logique servicielle du MaaS déployée par Île-de-France Mobilités. L'idée est d'uniformiser l'offre de service sous un même vocable et une même identité visuelle, à l'image des Parkings Vélo Île-de-France Mobilités, afin que le voyageur intègre le service Parking Relais comme une composante possible de son trajet.

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 Régional, ou encore Parc Relais, de rabattement, de liaison ou de dissuasion).

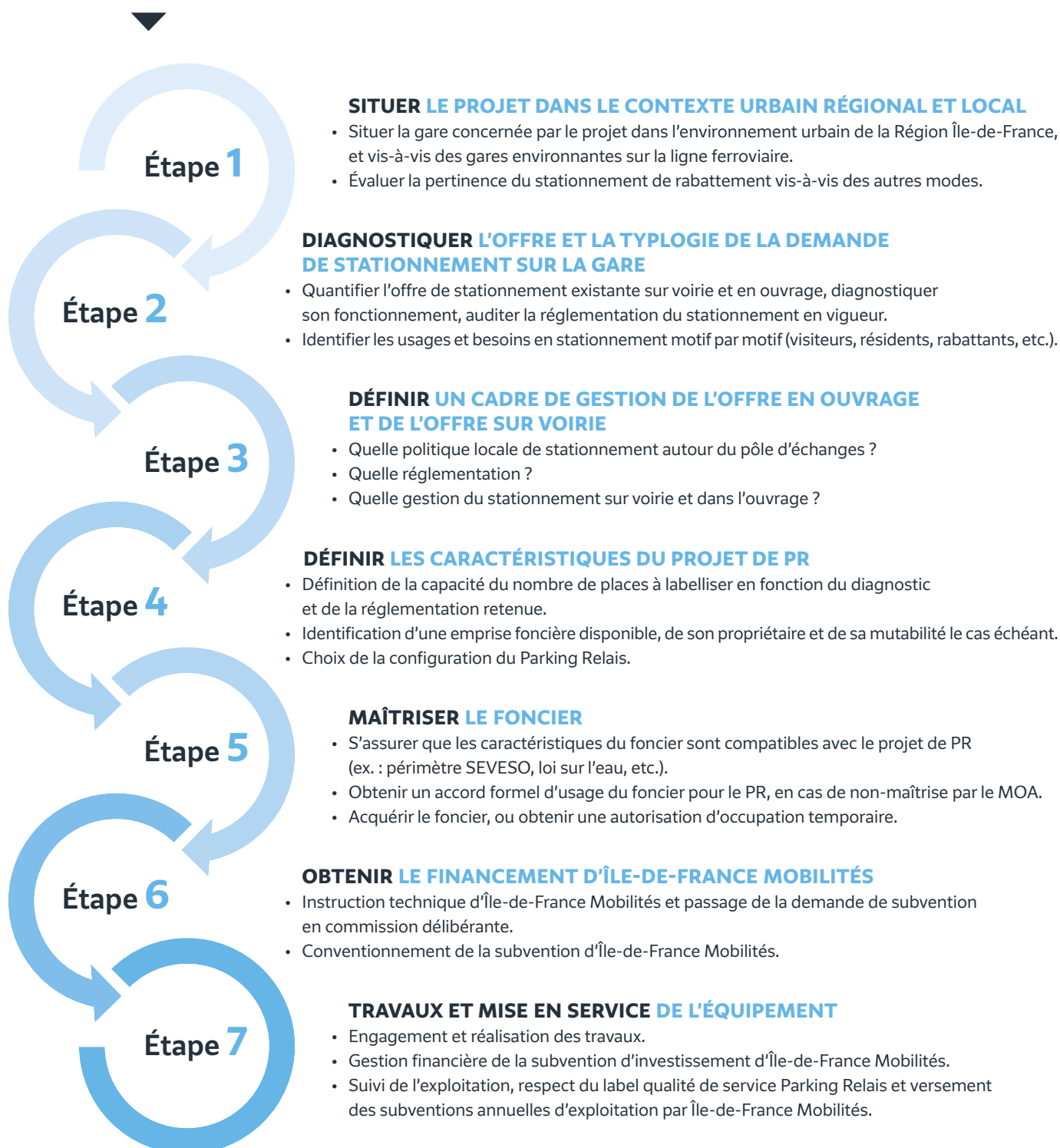
Le présent document détaille les principes à respecter et les règles à satisfaire tout au long d'une démarche de projet, de la conception à l'exploitation, **pour aboutir à un équipement de qualité et assurer sa pérennité.**

Pour chacun des thèmes abordés, les fiches techniques donnent un cadrage, des indications sur la démarche à entreprendre et des recommandations techniques.

Ce Cahier de Références Techniques est conforme aux objectifs définis dans le Schéma Directeur des Parkings 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 que tout maître d'ouvrage ou exploitant est tenu de respecter.**

M É M O

Le schéma ci-dessous synthétise les principales étapes et questions à se poser pour s'assurer de la réussite d'un projet de Parking Relais.

ÉTAPES À SUIVRE



DIMENSIONNER

UNE POLITIQUE LOCALE DE STATIONNEMENT ET UN PARKING RELAIS

- Comment dimensionner un Parking Relais ?
- Où l'implanter ?
- Quel type de Parking Relais réaliser ?
- Quelle réglementation appliquer ?

Cette partie présente les questions à se poser pour initier un projet de Parking Relais adapté à chaque contexte local.

FICHE N° 1

LA POLITIQUE LOCALE DE STATIONNEMENT
AUTOUR DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

La politique locale de stationnement conditionne directement le bon fonctionnement du Parking Relais et, au-delà, celui du pôle d'échanges multimodal et de la vie locale. Elle répond à l'objectif de garantir un espace de stationnement conforme à chaque type d'usage, en s'appuyant sur une cohérence des règles de stationnement définies à l'échelle du pôle et, en particulier, l'application d'une réglementation du stationnement sur voirie adaptée, dans un périmètre de 500 mètres autour du pôle.

1 | Principes et objectifs de la politique locale de stationnement

1.1 OBJECTIFS

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 transports en commun dans les Parkings Relais.

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

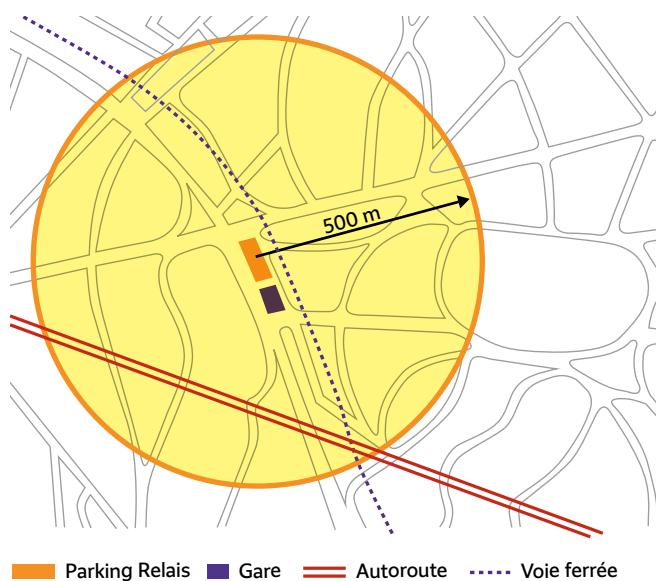
1.2 MISE EN COHÉRENCE DE LA POLITIQUE LOCALE DE STATIONNEMENT AVEC L'AIRE D'INFLUENCE DU PARKING RELAIS

La cohérence de la politique locale de stationnement dans l'aire d'influence du Parking Relais doit permettre d'éviter toute forme de concurrence entre le stationnement sur voirie et le Parking Relais. **Il conviendra de quantifier l'offre existante et de qualifier les pratiques existantes et futures autour des Parkings Relais.** Au plus tard à la mise en service du Parking Relais, des mesures seront prises **dans un rayon d'au moins 500 m autour de la gare et des accès aux quais** pour dissuader les usagers potentiels de l'équipement de stationner sur voirie.

Pour cela, les maîtres d'ouvrage pourront adopter sur voirie **soit une tarification dissuasive** (ex. : 10 € la journée), **soit limiter la durée de stationnement** (entre 1h30 et 2h par exemple, avec un maximum de 4h) sur la base d'un principe de zonage pour le stationnement résidentiel (zone bleue) **afin d'éviter le stationnement longue durée.**

Dans les deux cas, l'attribution d'un dispositif spécifique pour les résidents de la zone peut être envisagée (tarif préférentiel en cas de stationnement payant¹, macaron dérogatoire pour la zone à disque²) sous réserve que cela soit adapté aux besoins et usages locaux et que la notion de « résident » fasse référence à des personnes vivant dans la zone réglementée proche de la gare et non aux habitants de toute la commune (principe de zonage de stationnement résidentiel).

Le périmètre et la nature de la réglementation sont à adapter en fonctionnement du contexte urbain, de la position de la gare, etc. L'objectif étant d'orienter les rabatants vers le Parking Relais plutôt que sur l'espace public.

Aire de réglementation du stationnement
autour du Parking Relais

1 - Sur la base du 7^e alinéa de l'article L. 2333-87 du Code général des collectivités territoriales.

2 - Conformément à la réponse du ministère de l'Intérieur publiée dans le JO Sénat du 21/05/2015 - page 1196 à la Question écrite n° 12639 de M. Philippe Leroy (Moselle - UMP) publiée dans le JO Sénat du 31/07/2014 - page 1797.

La réglementation du stationnement sur voirie doit être réfléchi dès la genèse du projet.

Dès le dépôt de la demande de subvention, le maître d'ouvrage doit joindre un courrier adressé à Île-de-France Mobilités et rédigé par la ou les communes d'implantation du Parking Relais (ou de la structure intercommunale compétente en matière de stationnement) **s'engageant formellement à observer la prescription de réglementation** et comportant un plan de la réglementation prévue, une description de celle-ci **et des moyens de surveillance affectés à son contrôle.**

Ces dispositions peuvent être ajustées pendant la phase de travaux en concertation avec Île-de-France Mobilités.

Elles sont contrôlées par Île-de-France Mobilités après la mise en service du Parking Relais.

Pour rationaliser les conditions d'exploitation et améliorer la lisibilité pour les rabattants, il est préférable de rassembler l'ensemble de l'offre de stationnement de rabattement dans un ou deux Parkings Relais maximum (un de part et d'autre du faisceau ferroviaire, par exemple).

2 | Règlements

2.1 TARIFICATION PRÉFÉRENTIELLE DANS LE PARKING RELAIS

Conformément aux arrêts du Conseil d'État n° 88032_88148 du 10 mai 1974, « Sieur Denoyez et Chorques », et n° 147947 du 12 juillet 1995, « Commune de Maintenon », **aucune tarification préférentielle ne pourra être accordée à une catégorie d'usagers en fonction de la commune de résidence.**

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

2.2 FOISONNEMENT / MUTUALISATION

Un Parking Relais est dédié aux usagers des transports publics.

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

D'une part, Île-de-France Mobilités n'est compétente que pour financer des places de stationnement de rabattement et d'autre part, l'ouverture à d'autres usages met en difficulté l'engagement phare du label, à savoir la garantie de place pour l'abonné. En effet, la mixité avec du stationnement résidentiel amène un risque en heure de pointe du matin de non-libération d'une place pour l'abonné au Parking Relais.

La programmation du Parking Relais peut toutefois être définie dans le cadre d'un programme urbain comprenant un projet de logements ou de bureau, sans porosités

fonctionnelles entre les deux projets afin d'éviter des phénomènes d'intrusion dans les deux espaces.

En cas de difficultés d'exploitation liées à une sous-fréquentation du Parking Relais, le maître d'ouvrage sera invité à prendre attache avec Île-de-France Mobilités.

L'ouverture à d'autres usagers pourra être étudiée sous réserve que le maître d'ouvrage démontre qu'une partie du Parking 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 Parking Relais ».

Le fonctionnement de ces places ne devra en aucun cas constituer une gêne pour les usagers des transports publics.

2.3 POUVOIR DE POLICE ET INTERCOMMUNALITÉ

La loi dite « 3DS » du 21 février 2022 a introduit un dispositif spécifique applicable à compter du 1^{er} juillet 2022 :

Ainsi, lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, les maires des communes membres transfèrent au président de cet établissement leurs prérogatives en matière de police de la circulation et du stationnement (CGCT, art. L. 5211-9-2, I, A°, al. 4).

Dans ce cadre, lorsque le président de l'établissement public de coopération intercommunale prend un arrêté de police, il le transmet pour information aux maires des communes concernées dans les meilleurs délais. (CGCT, art. L. 5211-9-2, II). cf. 2.4. LA SUBVENTION DE FRÉQUENTATION. >> Pour plus d'informations sur les subventions, voir l'ANNEXE 2 - LABEL.

Le Schéma Directeur des Parkings Relais pose le principe suivant : désormais, toute opération de Parking Relais s'inscrit dans une politique locale de stationnement et est précédée d'une étude de dimensionnement (cf. FICHE N°2 - DÉFINITION DES BESOINS ET PRINCIPES DE DIMENSIONNEMENT).

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

Si la fréquentation du Parking Relais par les rabatants est supérieure à 80 %, Île-de-France Mobilités considérera que le Parking 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 Parkings Relais financés.

Elle est formalisée dans le cadre de la convention liant Île-de-France Mobilités au maître d'ouvrage. (cf. FICHE N° 20 - LES DIFFÉRENTS MODES DE GESTION) et les modalités précises d'application sont présentées dans le label Parking Relais.



Parking Relais de la gare de Louvres (95)

F O C U S

POLITIQUES LOCALES DE STATIONNEMENT

Des zones à stationnement limitées dans le temps (zones bleues) ainsi que des zones résidentielles de stationnement peuvent être instituées au niveau local. Le maire dispose de la capacité de « réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains » (CGCT, art. L. 2213-2).

Toutefois, un arrêté municipal correctement motivé instituant une « zone bleue » peut faire la distinction entre les usagers riverains et ceux qui ne le sont pas, et, dès lors, faire bénéficier les riverains, les résidents notamment, d'une dérogation aux restrictions de stationnement.

Une réponse du ministère de l'Intérieur (JO Sénat, 21 mai 2015, p. 1196) en précise les modalités de mise en œuvre³.

3 - <https://www.senat.fr/questions/base/2014/qSEQ140712639.html>

Définir en amont les besoins et principes de dimensionnement du Parking Relais est essentiel afin de répondre de façon appropriée aux besoins réels des usagers et éviter les difficultés d'exploitation liées à un surdimensionnement ou un sous-dimensionnement de l'équipement.

L'appréciation des besoins en stationnement de rabattement doit notamment passer par la réalisation de relevés de terrain (inventaire du stationnement sur voie publique, enquête de rotation, enquête de rabattement, etc.) et intégrer une analyse prospective en lien avec l'évolution prévisionnelle du trafic voyageurs et l'évolution de la desserte tous modes du pôle d'échanges.

1 | Définition des besoins en stationnement

Avant d'étudier la faisabilité technique d'un Parking Relais – et particulièrement un Parking Relais en ouvrage compte tenu des coûts d'investissement et d'exploitation en jeu –, 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 Parking Relais doit correspondre à un besoin réel lié au rabattement sur le réseau de transport structurant, qu'il s'agisse d'une demande déjà constatée ou potentielle (dans le cadre d'une augmentation attendue de la fréquentation du réseau de transports par exemple).

La grille tarifaire définie pour le Parking Relais dans le cadre de la politique locale de stationnement et les besoins en stationnement à satisfaire sont les deux principaux facteurs déterminant la configuration de Parking Relais auquel le maître d'ouvrage doit avoir recours.

Le foncier disponible est une contrainte supplémentaire dans les secteurs les plus denses.

Un Parking 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 Parking Relais surdimensionné est, tôt ou tard, directement ou indirectement, facteur d'insécurité et de coût pour le maître d'ouvrage.



Parking surdimensionné - Fontaine-le-Port (77)



Parking surdimensionné - La Varenne-Saint-Hilaire (94) / Chennevières-sur-Marne (94)

La multiplicité des facteurs impose un dimensionnement au cas par cas.

L'assistance d'un bureau d'études 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, etc.

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

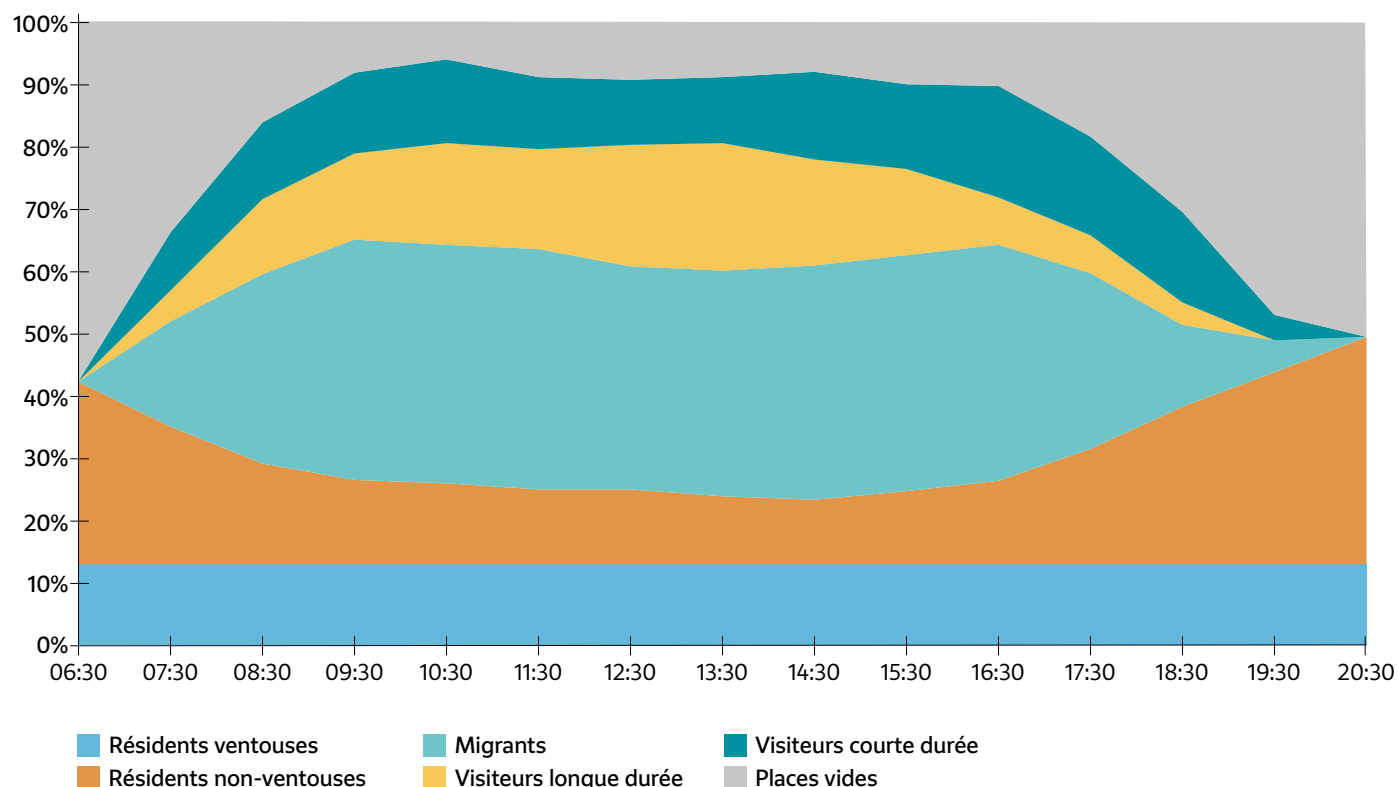
- **INVENTAIRE PRÉCIS ET DÉTAILLÉ DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE DANS UN RAYON DE 500 M AUTOUR DU PÔLE**
- **ENQUÊTE DE ROTATION DES VÉHICULES**

Cet inventaire consiste à relever, tronçon de voie par tronçon de voie, l'offre de stationnement sur voie publique, 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, etc.).

Cette enquête consiste à relever une partie des numéros/ lettres des plaques d'immatriculation des véhicules en stationnement toutes les heures au cours d'une même journée. Elle permet de connaître les heures d'arrivée, les heures de départ et les durées de stationnement des usagers et ainsi, par recoupements, d'identifier la nature des usages : pendulaires, visiteurs, résidents, etc.

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



• ENQUÊTE SUR LES MODES DE RABATEMENT EN GARE

Afin de quantifier et qualifier la demande actuelle de stationnement engendrée uniquement par l'usage du réseau de transport structurant, 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 rabatants sur le réseau de transport structurant et les autres types de demandes de longue/moyenne durée (personnes travaillant dans le quartier de la gare, par exemple).

Elle doit notamment permettre de quantifier :

- **la part des usagers** du réseau de transport structurant venus dans les différents modes d'accès, notamment en voiture,
- **le motif du stationnement,**
- **l'origine géographique de ces usagers** (à l'échelle infra-communale),
- **le lieu de stationnement** de leurs véhicules.

Cette enquête permet aussi d'estimer, le cas échéant, **le rabattement « de confort »** en voiture particulière, c'est-à-dire les usagers qui disposent d'une alternative à la voiture pour venir en gare, en raison de la proximité de leur domicile, par exemple. Le dimensionnement du Parking Relais devra prendre en compte le report de ce rabattement de confort vers la marche, le vélo ou l'offre bus.

Les questionnaires doivent impérativement distinguer, dans le stationnement de rabattement au niveau du pôle d'échanges multimodal :

- **la pratique de dépose**, qui ne génère aucun besoin de places en Parking Relais,
- **la demande en stationnement de longue durée** liée au projet de Parking Relais.

• ENQUÊTES COMPLÉMENTAIRES DIVERSES

Le programme d'enquêtes est à adapter et compléter en fonction de la spécificité de chaque pôle d'échanges multimodal. Il peut, par exemple, s'avérer pertinent de :

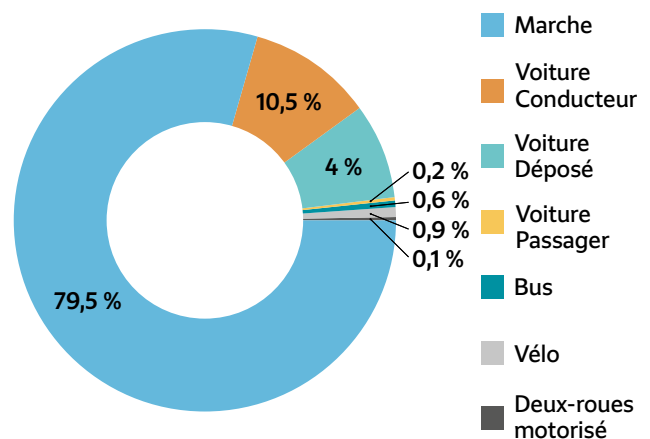
- **conduire une enquête d'occupation-respect** lorsque le pôle comporte déjà du stationnement réglementé (stationnement payant, zone à disque de type « zone bleue » ou « zone matin/après-midi ») : l'enquête consiste à relever la situation sur chaque place réglementée : place libre, place occupée par un véhicule en règle (ticket ou disque européen

valable), place occupée par un véhicule en situation de dépassement de paiement/durée, place occupée par un véhicule sans ticket ou disque, niveau apparent de surveillance (forfait de post-stationnement, procès-verbal), etc.

- **effectuer un recensement des capacités de stationnement dans l'offre privée** (cas de pôles comportant un centre commercial, par exemple) et rassembler des informations sur les modalités de gestion des accès à ces offres et sur leur usage.

L'ensemble de ces enquêtes permettra aux maîtres d'ouvrage d'envisager un dimensionnement du Parking Relais et définir avec le gestionnaire de voirie une organisation du stationnement aux abords du pôle.

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



2 | Principes de dimensionnement du Parking Relais

2.1 LE PARKING RELAIS, UN OUTIL COMPLÉMENTAIRE AU SERVICE DE L'INTERMODALITÉ

Le Parking 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 Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (2010-2020), Île-de-France Mobilités cherche, du fait de 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 Parking Relais ne peut se concevoir que dans le cadre d'une démarche multimodale, en complément des fonctions assurées par les modes actifs et le bus. À ce titre, Île-de-France Mobilités finance à 100% les études de pôles, dont les études de dimensionnement de Parking Relais font partie (cf. GUIDE D'AMÉNAGEMENT DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX).

Les Parkings 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 un pôle d'échanges.

Île-de-France Mobilités veille avec l'appui des maîtres d'ouvrage de Parkings 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 Parking Relais ne soit pas de nature à réduire la fréquentation des bus ou à dissuader des usagers de venir sur le pôle à pied ou à vélo.

Les actions réalisées ou programmées en faveur des bus, des piétons et des vélos devront obligatoirement être présentées dans le dossier de demande de subvention pour la labellisation d'un Parking Relais.

2.2 APPROCHE PROSPECTIVE

Les projections de fréquentation du Parking Relais doivent intégrer les différents paramètres en jeu : évolution prévisionnelle du trafic voyageurs, amélioration de la desserte du pôle dans les différents modes d'accès, etc., en étant plus ambitieux pour le rabattement à pied, à vélo et en bus.

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



Parking Relais de la gare d'Étampes (91)

L'implantation d'un Parking Relais doit répondre à différents critères : proximité du pôle d'échanges, attractivité pour les voyageurs, bonne accessibilité en voiture, parcelle de taille et de forme adaptées.

Avant d'engager un travail de faisabilité, il sera nécessaire de recenser les emprises foncières disponibles aux abords du pôle d'échanges répondant aux critères précités, déterminer la domanialité de l'emprise sélectionnée, définir les conditions d'occupation de ladite emprise.

1 | Les critères d'implantation

La réalisation d'un Parking 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.

• À PROXIMITÉ DE LA GARE

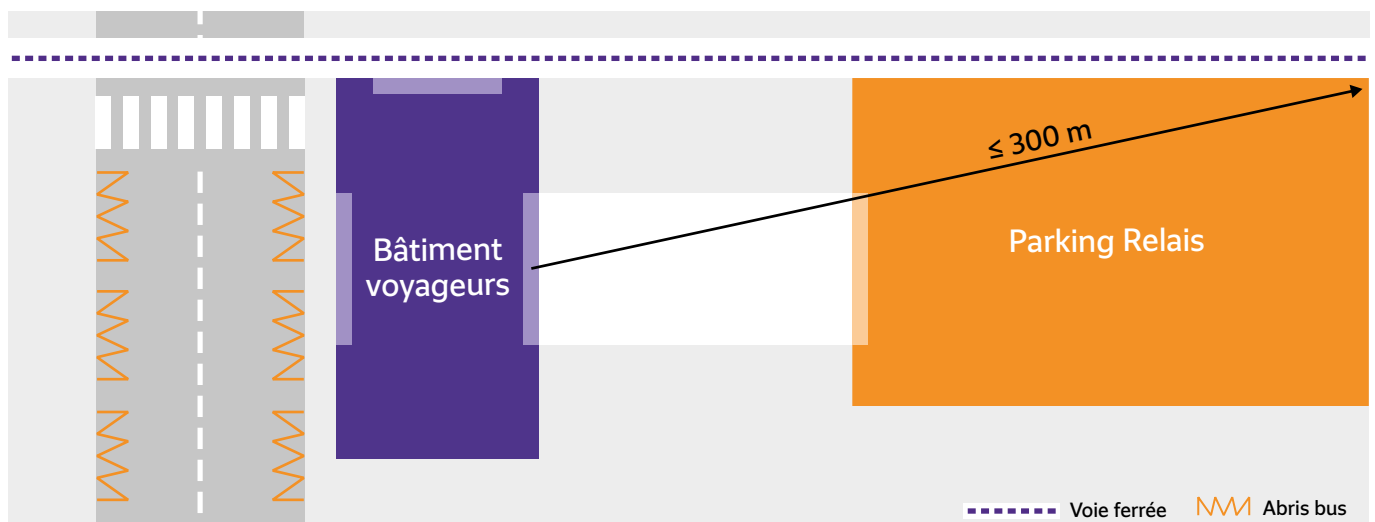
La distance à pied entre la gare et la sortie piétonne de l'équipement doit être minimale : **chacune des places du Parking Relais doit se trouver à moins de 300 m d'un point d'accès principal au réseau de transports structurant.**

• TERRAIN À RENDEMENT GÉOMÉTRIQUE INTÉRESSANT

Quelle que soit la configuration de Parking 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 2 000 m² équivalente à 80 places est souhaitable.**

Distance maximale entre le Parking Relais et le bâtiment voyageurs



2 | La maîtrise du foncier

2.1 RECENSER LES EMPRISES DISPONIBLES

En Île-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 Parking Relais et le bâtiment voyageurs ou l'accès au réseau de transport** structurant le plus proche.

Il est à noter que les terrains identifiés peuvent être soumis à des règles d'urbanisme en matière de hauteur maximale, d'alignement ou de retrait, etc.

À ce sujet, de nouvelles possibilités de dérogation aux règles du PLU ou du document en tenant lieu ont été introduites par la loi « 3DS » du 21 février 2022. (cf. FICHE N° 4 - TYPOLOGIE, INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE).

Le terrain identifié peut être soumis à des obligations environnementales (PPRI, Espèces protégées, Zones Natura 2 000, périmètre Seveso, Code de l'urbanisme, SDRIF...) pouvant impacter le foncier réellement disponible pour l'opération.

2.2 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 Parking Relais sont la propriété :

- d'une collectivité territoriale,
- de SNCF Gares & Connexions,
- 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 Parking Relais dans le fonctionnement du pôle d'échanges en général. Quoi qu'il en soit, les modalités de maîtrise du terrain devront être stabilisées et présentées par le maître d'ouvrage dans son dossier de demande de subvention pour la labellisation de son équipement.

2.3 SURFACES ET ÉVENTUELLES EXTENSIONS

À ce stade, la surface de l'emprise disponible **doit être à rapprocher de la surface utile définie à l'issue de la phase de dimensionnement**, éventuellement augmentée de la surface nécessaire à une future extension. (cf. FICHE N° 2 - DÉFINITION DES BESOINS ET PRINCIPES DE DIMENSIONNEMENT).

La partie de l'emprise dédiée à une future extension pourra être valorisée dans le cadre de l'opération de création du Parking Relais (ex. : végétalisation).

2.4 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.

2.5 DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL ET RÉGLEMENTAIRE

Afin de s'assurer de la faisabilité de la réalisation de son projet, il revient à la MOA de s'assurer de réaliser un diagnostic de site comprenant, a minima, l'analyse des enjeux suivants :

• Diagnostic environnemental :

Il s'agit de décrire le milieu physique, naturel, paysager, humain et patrimonial dans lequel se situe le projet particulièrement au regard des enjeux suivants :

- Plans de Prévention des Risques : Inondation, Mouvement de Terrain, Technologiques, ...
- Pollution des sols,
- Enjeux culturels : Monuments historiques, Sites Patrimoniaux Remarquables, sites inscrits et classés au titre du Code de l'environnement, sensibilité archéologique,
- Enjeux liés au milieu naturel : présence de zones d'inventaires ou réglementaires au droit du projet (ZNIEFF, Natura 2000, APPB...), espèces protégées...
- Compatibilité du projet avec les documents cadres existant sur le territoire : Plan Local d'Urbanisme (Inter Communal, SDRIF, SDAGE Seine-Normandie, SAGE, SRCE et servitudes de toutes natures,
- Contraintes imposées par la proximité du réseau ferroviaire impactant les modalités de mise en œuvre et la programmation de l'opération : travaux sous ITC, autorisation de travaux soumise à l'étude préalable des services techniques de la SNCF à identifier dès le début du projet pour la bonne tenue du planning de réalisation...



• **Diagnostic réglementaire :**

Sur la base de ces éléments, un diagnostic des procédures auxquelles la réalisation du projet serait soumise devra être réalisé afin, notamment, d'intégrer le délai de réalisation et d'instruction des procédures administratives identifiées dans le planning de l'opération.

Le projet de Parking Relais sera soumis à un examen au cas par cas et pourrait être soumis à évaluation environnementale par décision de l'Autorité environnementale (et donc à étude d'impact).

Cette dernière procédure impliquerait l'organisation d'une procédure d'enquête publique (C. env., art. L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 à R. 123-27).



PROJETS SOUMIS À EXAMEN AU CAS PAR CAS

Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine, font l'objet d'une évaluation environnementale (étude d'impact) en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'Autorité environnementale (C. env., art. L122-1).

L'annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement fixe les projets qui sont soumis à étude d'impact de façon systématique et les projets qui y sont potentiellement soumis après un examen au cas par cas par l'Autorité environnementale.

La réalisation d'un Parking Relais est concernée par la rubrique 41, a) de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du Code de l'environnement, colonne « Projets soumis à examen au cas par cas ».

CATÉGORIES DE PROJET	PROJETS SOUMIS À ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	PROJETS SOUMIS À EXAMEN AU CAS PAR CAS
41° Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs.		a) Aires de stationnement ouverte au public de 50 unités et plus

Si le projet de Parking Relais comporte plus de 50 places de stationnement¹, le projet sera soumis à un examen au cas par cas et pourrait être soumis à évaluation environnementale par décision de l'Autorité environnementale (et donc à étude d'impact). Cette dernière procédure impliquerait l'organisation d'une procédure d'enquête publique (C. env., art. L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 à R. 123-27).

1 - L'introduction du dispositif de clause-filet en vertu du décret n° 2022-422 du 25 mars 2022 dans la réglementation française implique que les projets situés en deçà des seuils de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement peuvent toutefois être soumis à un examen au cas par cas s'il apparaît que le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement (C. env., art. R. 122-1-1).



FICHE N° 4

TYPOLOGIE, INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE
DU PARKING RELAIS

Si le bon fonctionnement d'un Parking Relais dépend directement du travail préalable réalisé pour le dimensionner et l'intégrer dans une politique locale de stationnement, le choix de sa configuration, la qualité de son traitement architectural et de son insertion paysagère sont également des aspects déterminants pour le projet. Ces éléments sont d'autant mieux abordés que le projet de Parking Relais est intégré dans une démarche plus globale de pôle (cf. GUIDE D'AMÉNAGEMENT DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX).

Île-de-France Mobilités soutient particulièrement les innovations architecturales et environnementales, visant à maximiser la qualité d'insertion urbaine et paysagère et/ou atteindre ou surpasser les exigences réglementaires en matière de développement durable.

1 | Configuration de l'équipement

On peut envisager plusieurs types de configuration pour les Parkings Relais. Le choix d'une configuration satisfaisante doit résulter de la prise en considération des besoins de stationnement et du foncier disponible, mais aussi des coûts de réalisation, de la consommation d'espace et de l'insertion paysagère.

La forme la plus fréquente de Parking Relais en Île-de-France reste le parking au sol.

1.1 PARKING RELAIS AU SOL OU DE SURFACE

Si le foncier le permet, ce type de configuration de Parking 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 Parking 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, cette configuration peut paraître contradictoire avec l'objectif de densification autour des pôles d'échanges fixé par le Plan de Mobilités en Île-de-France et l'objectif s'imposant à tout projet urbain de Zéro Artificialisation Nette.

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



Parking Relais au sol de la gare de Bonnières (78)

1.2 PARKING RELAIS EN OUVRAGE OU EN STRUCTURE

En termes de consommation d'espace, le rendement d'un parking en ouvrage est nettement supérieur à celui d'un parking 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 Parking Relais en ouvrage ne pourra pas être inférieure à 150 places.



Parking Relais en ouvrage de la gare d'Esbly (77)

Les Parkings Relais en ouvrage prennent trois formes :

- **le Parking 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 N° 13 - CONFORT ET RÈGLES DE SÉCURITÉ),
- **le Parking Relais en souterrain** : ce type de solution génère des coûts de construction nettement plus élevés que les autres types de configuration de Parkings Relais, et ensuite pendant toute la durée de vie de l'équipement (ventilation mécanique, éclairage renforcé, présence fréquente d'infiltrations à traiter, sécurité des bornes de recharge électrique, etc.).

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. Néanmoins, l'accessibilité du parking (véhicules et piétons) doit être au cœur de la conception pour y assurer pleinement son usage,

- **le Parking Relais à demi enterré** : ce type de configuration est intéressant dans la mesure où son insertion urbaine et architecturale est facilitée par sa hauteur limitée.

Néanmoins, le coût de réalisation est souvent trop élevé. Ce type de structure est particulièrement adapté aux contextes de pentes ou de coteaux.



Aménagement intérieur du Parking Relais de la gare d'Étampes (91)



Parking Relais en élévation de la gare d'Herblay (95)



Parking Relais en sous-sol de la gare de Cergy-le-Haut (95)



Parking Relais en élévation de la gare de Morêt-Veneux-les-Sablons (77)

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

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

2 | Insertion paysagère et urbaine

2.1 PROPOS GÉNÉRAL

Le maître d'ouvrage veillera à la qualité du traitement architectural du Parking Relais labellisé, ainsi qu'à son insertion dans son environnement urbain.

Île-de-France Mobilités sera particulièrement sensible aux démarches telles que procédures de concours, innovations architecturales et projets de haute qualité environnementale, visant à maximiser la qualité d'insertion urbaine et paysagère et/ou atteindre ou surpasser les exigences réglementaires en matière de développement durable : terrasse et façade végétalisées, travail de la lumière dans l'équipement, utilisation de matériaux innovants, etc.

Le Parking Relais devra revêtir l'identité « Parking Relais » définie par le label (CF. ANNEXE N°1 - LABEL DU PARKING RELAIS ET ANNEXE N°2 - CHARTE GRAPHIQUE DU PARKING RELAIS).

2.2 POINTS D'ATTENTION LIÉS AUX RÉCENTES ÉVOLUTIONS LÉGISLATIVES

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) peuvent classer en « **espaces de continuités écologiques** » des périmètres des Trames Verte et Bleue (TVB) où le foncier envisagé pour le projet de Parking Relais pourrait se situer.

Cette classification peut notamment imposer aux maîtres d'ouvrage :

- une surface minimale non imperméabilisée ou éco-aménageable,
- le respect de performances environnementales définies,
- l'installation de systèmes de gestion des eaux pluviales et de ruissellement, etc.

Les Parkings Relais créés se devront de respecter les prescriptions locales en découlant, traduites au travers des documents d'urbanisme applicables.



Noues de récupération des eaux pluviales du parking de Longvilliers (78)

Afin de tenir les engagements pour le climat, la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables n° 2023-175 du 10 mars 2023 prévoit :

• Pour les Parkings Relais extérieurs d'une superficie de plus de 1 500 m² :

L'obligation d'installer, sur au moins la moitié de cette superficie, des ombrières photovoltaïques sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage.

Des dérogations sont toutefois possibles (contraintes techniques, économiques, parking ombragé par des arbres sur au moins la moitié de sa surface...) dont les critères sont définis par décret.

La mise en place de ces mesures est prévue, lorsque le parc de stationnement extérieur est géré en concession ou en délégation de service public, à l'occasion de la conclusion d'un nouveau contrat de concession ou de délégation ou de son renouvellement.

- Si la conclusion ou le renouvellement de la concession ou de la délégation intervient avant le 1^{er} juillet 2026, cette obligation entre en vigueur à cette date.
- Si la conclusion ou le renouvellement de la concession ou de la délégation intervient après le 1^{er} juillet 2028, cette obligation entre en vigueur le 1^{er} juillet 2028 (Art. 11),



Ombrières de parc de stationnement

- **Pour les nouvelles constructions de Parkings Relais couverts et accessibles au public, ou en cas de rénovation lourde, lorsqu'elles créent plus de 500 m² d'emprise au sol :**

Des installations de verdissage¹ doivent être réalisées sur une surface minimale au moins égale à une proportion de la toiture du bâtiment construit ou rénové de manière lourde et des ombrières créées, définie par arrêté des ministres chargés de la construction et de l'énergie.

Cette proportion est au moins de 30 % à compter du 1^{er} juillet 2023, puis de 40 % à compter du 1^{er} juillet 2026, puis de 50 % à compter du 1^{er} juillet 2027. » (CCH., art. L. 171-4, modifié par l'article 11 bis de la loi),



Toiture végétalisée

- **Pour les Parkings Relais couverts et accessibles au public existants ayant une emprise au sol au moins égale à 500 m² :**

Obligation d'intégrer : soit un système de végétalisation basé sur un mode cultural ne recourant à l'eau potable qu'en complément des eaux de récupération, garantissant un haut degré d'efficacité thermique et d'isolation et favorisant la préservation et la reconquête de la biodiversité, soit tout autre dispositif aboutissant au même résultat, ces obligations sont réalisées en toiture du bâtiment sur une surface définie par décret. Des dérogations sont toutefois possibles (contraintes techniques, économiques...) dont les critères sont définis par décret (C. urb., art. L. 171-5, nouveau).



Parking Relais drainant à remplissage mixte de la gare de Marles-en-Brie (77)

Ces partis pris feront impérativement l'objet d'études approfondies, afin que les coûts de construction et les contraintes d'exploitation soient bien mesurés en amont par le maître d'ouvrage.

Par ailleurs, dans les secteurs d'intervention des Opérations de Revitalisation des Territoires (ORT), la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 (dite loi "3DS") organise de nouvelles possibilités de dérogation aux règles du PLU dans le cadre de l'instruction des permis de construire des Parkings Relais, sans recourir aux modalités classiques d'évolution du PLU pour les besoins d'un projet (révision, modification ou mise en compatibilité du PLU, etc.).

Ces dérogations sont détaillées à l'article L. 152-6-4 du Code de l'urbanisme.



Exemple de traitement paysager, Parking Relais en éventail arboré de la gare de Neuville (95)

1 - Revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et préservant les fonctions écologiques des sols (CCH, art. L. 171-4, 1°).



Exemple de programme urbain intégrant une opération de Parking Relais de la gare de Yverres (91)

2.3 MUTUALISATION DE L'OPÉRATION PARKING RELAIS AVEC UN PROGRAMME URBAIN

Compte tenu de la pression foncière autour des pôles d'échanges, **Île-de-France Mobilités accompagne les projets de Parkings Relais pouvant s'inscrire dans le cadre de programmes urbains :**

- logements,
- bureaux,
- ou commerces.

Île-de-France Mobilités sera toutefois vigilante à ce que les places de stationnement dédiées à la fonction Parking Relais ne soient pas mutualisées avec d'autres places de stationnement répondant à des motifs autres.

D'une part, dans le fonctionnement et les usages horaires différents, la mutualisation des places reste très délicate pour respecter l'un des engagements phares du label : **la garantie de place pour l'abonné du Parking Relais.**

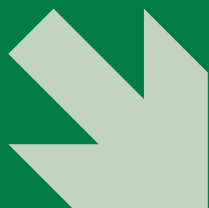
D'autre part, l'intégration d'un Parking Relais en ouvrage dans un programme urbain **permet d'amortir les coûts fixes d'investissement.**

Ce type de projet doit toutefois **faire l'objet d'échanges entre le maître d'ouvrage et Île-de-France Mobilités afin de s'assurer de la pertinence de la démarche par rapport aux objectifs du pôle**, de la validation du principe par Île-de-France Mobilités et du montant plafond de référence de subvention de l'opération Parking Relais à prendre en compte pour préciser son montage financier.

En effet, un programme urbain mixte amène des optimisations économiques qui doivent **profiter au projet de Parking Relais d'intérêt général avant de profiter au projet immobilier privé.**

Dans la conception et le montage financier, Île-de-France Mobilités ne prend en charge que l'opération Parking Relais.

2 PARTIE



CONCEVOIR UN PARKING RELAIS

- Le Parking Relais doit **faciliter l'usage combiné des modes de déplacement individuels et collectifs**. Il doit également contribuer à inciter davantage d'automobilistes à effectuer un report modal vers les transports publics. La qualité du Parking 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 Parking Relais est une condition *sine qua non* de son attractivité.
- L'ensemble des usagers devra bénéficier **de cheminements directs et confortables** vers ou depuis la gare.
- **La labellisation d'un Parking Relais s'accompagnera d'un jalonnement 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 Parking Relais et à ses abords immédiats** pour améliorer l'intermodalité et conforter les voyageurs dans leurs pratiques de déplacements.
- Le maître d'ouvrage veillera **à la bonne intégration de l'équipement dans son environnement immédiat**, dans une démarche de développement durable, dès sa conception pour l'ensemble de sa durée de vie.



ACCÈS DES USAGERS

FICHE N° 5

ACCÈS DES VÉHICULES

La réalisation d'un Parking 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. Les aires de dépose-minute ont davantage vocation à être aménagées à proximité des accès à la gare, en dehors du Parking Relais.

1 | Desserte routière du Parking Relais

Par définition, les Parking 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 N° 3 - LES CRITÈRES D'IMPLANTATION ET LE FONCIER) :

- 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 la mesure du possible, il est recommandé de **regrouper les accès pour les véhicules motorisés** de façon à rendre les accès plus lisibles et simplifier l'exploitation du Parking Relais,
- dans les Parkings Relais les plus importants, pour un meilleur écoulement des flux, **les voies permettant la sortie du Parking 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, etc.,
- les voies de desserte des Parkings Relais devront **permettre l'accès des véhicules et matériels des pompiers**. Avant sa mise en place, cet accès devra être homologué par les pompiers. Cet accès devra aussi **éventuellement permettre le transport de fonds**,
- de préférence, **les aires de dépose-minute seront positionnées au plus près du bâtiment voyageurs ou des accès aux quais**. Une implantation dans le Parking Relais est à éviter :
 - si l'aire de dépose reprise minute est très fréquentée, elle sera source de perturbation,
 - si elle est trop éloignée, elle sera inutilisée,
- le cas échéant, si une aire devait être implantée dans le Parking 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 jalonnement et la signalétique doivent contribuer à atteindre cet objectif de visibilité de l'ouvrage et de lisibilité de ses accès** (cf. FICHE N° 7 - JALONNEMENT AUTOMOBILE SUR VOIRIE ET FICHE N° 10 - SIGNALÉTIQUE ET INFORMATION VOYAGEURS).



Parking Relais de la gare d'Esbly (77)

Fluidité des accès

Le maître d'ouvrage veillera à respecter la contrainte du nombre d'entrées et de sorties de l'équipement, en s'appuyant sur les indications suivantes :

- **Pour les Parkings Relais de moins de 250 places :**
1 ou 2 barrières d'entrée et 1 ou 2 barrières de sortie,
- **Pour les Parkings Relais de 250 à 1 000 places :**
au moins 2 barrières d'entrée et 2 barrières de sortie,
- **Pour les Parkings Relais de plus de 1 000 places :**
au moins 3 barrières d'entrée et 3 barrières de sortie.

Il est positif de regrouper dans la mesure du possible la localisation de ces accès, pour favoriser la lisibilité du schéma de circulation et, dans les ouvrages, éviter la multiplication des points d'intrusion possibles.

L'installation de lecteurs de plaques d'immatriculation en entrée et en sortie du parking permet d'éviter la présentation d'un badge ou même d'un ticket horaire au niveau des bornes, engendrant ainsi un gain en fluidité au niveau des accès et, pour l'exploitant, de possibles économies de maintenance au niveau des bornes.

Compte tenu du coût d'installation, le dispositif trouve davantage de pertinence dans les parkings en ouvrage et les parkings au sol les plus capacitaires.

Enfin, un jalonnement dynamique permet d'indiquer en temps réel en amont du parking, son caractère « libre » ou « complet », voire le nombre de places disponibles (cf. FICHE N° 7 - JALONNEMENT AUTOMOBILE SUR VOIRIE).



Parking Relais de la gare de Villiers-Neauphle-Pontchartrain (78)

2 | Accès en deux-roues motorisés

Les itinéraires seront les plus directs et les plus courts possibles pour un accès rapide aux aires de stationnement au sein du Parking Relais pour les deux-roues motorisés.

L'accès des deux-roues motorisés est groupé avec celui des véhicules légers. Le matériel de contrôle péage utilisé doit permettre de distinguer les deux-roues motorisés des véhicules légers.

3 | Accès à vélo

Chaque gare dispose d'un objectif en places de stationnement vélo à prévoir sous forme de consignes (avec contrôle d'accès) ou d'arceaux en libre accès couvert. Ces objectifs font partie du programme de déploiement « Parking Vélos Île-de-France Mobilités » et sont fixés par Île-de-France Mobilités. Si ce nombre n'est pas atteint au moment de la conception, de la réhabilitation ou de la labellisation d'un Parking Relais et qu'il n'existe pas de projet de stationnement vélo à proximité, le projet de Parking Relais doit alors intégrer ce nombre de places en son sein, sous réserve de respect des critères d'implantation du Schéma Directeur du Stationnement Vélo.

Dans ce cas, les places de stationnement vélo dans le Parking Relais doivent être situées au plus proche de l'accès au bâtiment voyageur et/ou aux quais et voies ferrées. L'accès des vélos à leur espace de stationnement doit se faire de la manière la plus directe possible, avec une signalétique et un jalonnement clairs, respectant la Charte Graphique des Parkings Vélos Île-de-France Mobilités. L'accès doit aussi idéalement être dissocié de l'entrée véhicules légers/deux-roues motorisés. Si ce n'est pas possible techniquement, des dispositifs de sécurisation de l'accès et une signalétique et un jalonnement clairs devront *a minima* être prévus.

Dans le cas d'une consigne, son accès est distinct de l'accès au Parking Relais, *via* une porte avec contrôle d'accès (badgeage du passe Navigo). L'exploitation des consignes doit être confiée idéalement à l'opérateur de transport en charge de l'exploitation de la ligne ferroviaire. S'il existe plusieurs consignes vélo autour d'une même gare, elles doivent être exploitées par un seul et même opérateur, et dans le respect des prescriptions d'Île-de-France Mobilités, en termes de tarification, charte graphique, contrôle d'accès. L'ensemble de ces prescriptions se trouve dans le Cahier de références techniques du stationnement vélo (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/velo/parkings-velo>).

ACCÈS DES USAGERS

FICHE N° 6

ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE ET AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE AU PARKING RELAIS

La conception géométrique et fonctionnelle d'un Parking Relais doit intégrer en amont les problématiques d'accessibilité. Les normes existantes en la matière doivent être observées de façon stricte. Elles portent en premier lieu sur les cheminements entre le Parking Relais et le réseau de transports publics, objet de la présente fiche qui s'applique à tout cheminement aménagé aux abords d'un Parking Relais.

1 | Principes

La problématique d'accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite (PMR) se fonde 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.

Le terme « Personnes à Mobilité Réduite (PMR) » est défini par la directive 2001/85/CE du Parlement et du 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 Parking 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.

F O C U S

LA RUPTURE DE CHARGE

Un soin particulier devra être apporté aux conditions de correspondance, c'est-à-dire aux cheminements entre le Parking 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 : assurer une lisibilité et une fluidité des cheminements entre modes afin de garantir un service optimal et de qualité aux voyageurs, et notamment aux personnes à mobilité réduite.

Dans un environnement accessible, toute Personne à Mobilité Réduite pourra se déplacer et circuler de façon autonome. Une réflexion doit être menée sur la largeur des cheminements (voir section suivante) ou encore sur la nature des revêtements (lisse et sans trous), sur la continuité des parcours (pas d'obstacles).

L'objectif est aussi d'intégrer le plus complètement possible le Parking Relais au « **système transport** », en intégrant notamment au mieux le Parking Relais dans son environnement, par une harmonisation et une rationalisation de la politique de stationnement aux abords des pôles d'échanges.

2 | Dimensions réglementaires (extraits)

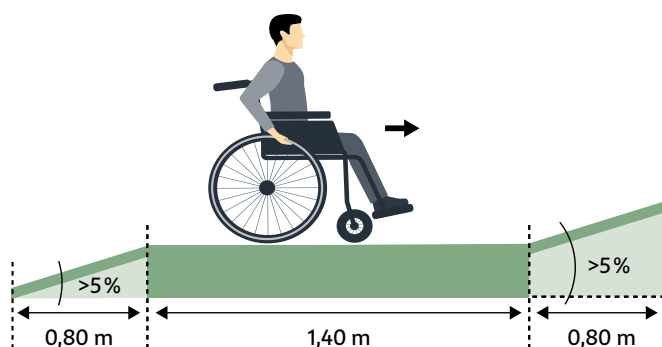
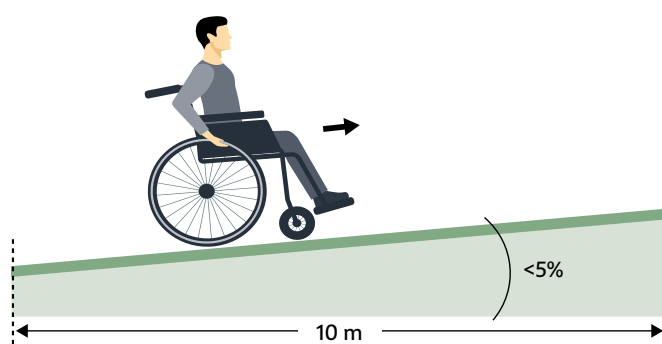
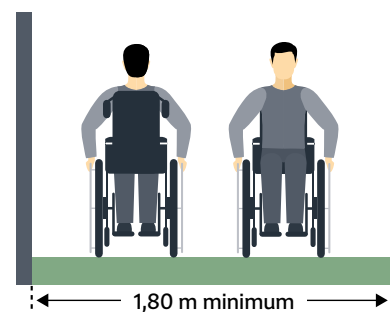
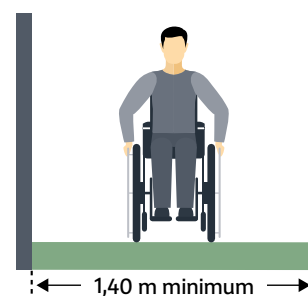
2.1 LARGEUR DU CHEMINEMENT

La largeur minimale du cheminement devra être de 1,40 m hors obstacle.

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

À noter que la recommandation du fascicule P 98-350 de l'AFNOR préconise de porter cette largeur à 1,80 m afin de permettre à deux usagers en fauteuil roulant de se croiser.

Le cheminement des PMR devra être le plus court possible.



2.2 PENTE

Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle doit être inférieure à 5 %.

Lorsqu'elle dépasse 4 % : un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 m en cheminement continu à chaque bifurcation du cheminement. Les paliers de repos sont horizontaux et ménagent un espace rectangulaire de 1,20 par 1,40 m, hors obstacle éventuel.

Un garde-corps de plus de 0,40 m de hauteur permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau.

En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5 % est tolérée.

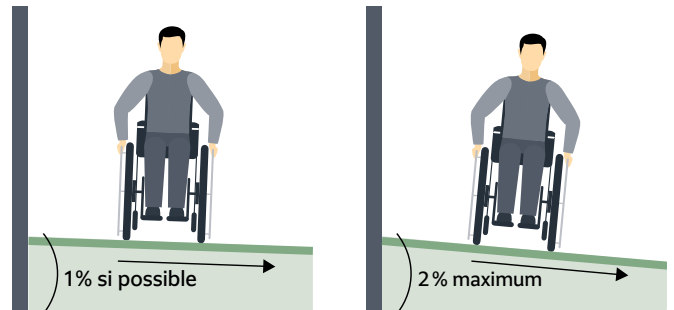
Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 m et jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 m.

2.3 DÉVERS

La pente transversale d'un cheminement ne devra pas excéder 2 %.

En cas d'impossibilité liée à une contrainte du site (ex. : présence d'une sortie pour des riverains), la déclivité pourra être supérieure à 2 % sur de 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 (flaques).



2.4 TRAVERSÉE PIÉTONNE

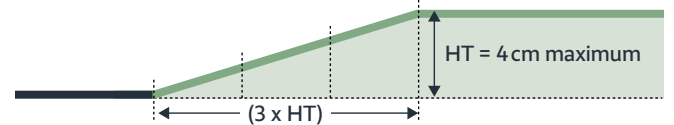
Afin de permettre le cheminement des PMR, les traversées piétonnes devront être équipées d'abaissés (bateaux). La garantie d'accessibilité est avant tout conditionnée par la hauteur du ressaut du passage protégé.

Lorsqu'il ne peut être évité, un faible écart de niveau peut être traité par un ressaut à bord arrondi ou muni d'un chanfrein et dont la hauteur est inférieure ou égale à 2 cm. Cette hauteur maximale peut toutefois être portée à 4 cm si le ressaut comporte sur toute sa hauteur une pente ne dépassant pas 33 %.

Ressaut à bords arrondis

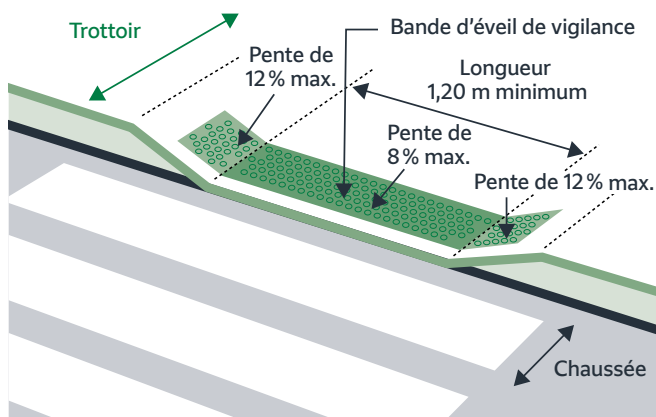


Ressaut en chanfrein



La distance minimale entre deux ressauts sera de 2,50 m. Ces ressauts successifs sont séparés par des paliers de repos. Les pentes comportant des ressauts successifs, dites « pas d'âne », sont interdites. Un plan incliné ne présente pas de ressaut, ni en haut ni en bas. Cette dernière disposition ne s'applique pas aux seuils de porte ni aux pas-de-porte.

Bande d'éveil de vigilance



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

Elle doit être installée parallèlement au bord du trottoir, être de couleur contrastée par rapport à son environnement et respecter la norme Afnor NF P 98-351.

La bande d'éveil de vigilance doit être posée au droit de toute partie de bordure de trottoir dont la hauteur est inférieure à 50 mm. De plus, il faut veiller à ce que le marquage du passage pour piéton de la chaussée ne soit pas moins large que la bande d'éveil de vigilance.

ACCÈS DES USAGERS

FICHE N° 7

JALONNEMENT AUTOMOBILE SUR VOIRIE

Le jalonnement est la signalétique qui balise un itinéraire. Il constitue un élément clé dans la fluidité de la rupture de charge entre véhicule particulier et transports en commun. Il doit contribuer à rendre le Parking Relais visible et à faciliter son accès.

1 | Le jalonnement réglementaire amont

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

Par arrêté du 31 juillet 2002 (art. 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.



Idéogramme réglementaire « ID1b, Parc Relais » de la signalisation routière

- Cet idéogramme et/ou la mention « Parking Relais » (avec ce style typographique : deux majuscules et sans tiret) doivent apparaître systématiquement et de façon lisible sur l'ensemble des panneaux sur voirie, complétés du nom de la gare dont dépend le Parking Relais.

Exemple : « Parking Relais (de la gare) d'Écouen - Ézanville » devient « **P+R** Écouen - Ézanville ».

- Le Parking 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 Parking Relais à sa gare.

Exemple : « Parking Relais (de la gare) du Val d'Europe » devient « **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 : « Gare de Massy - Palaiseau - **P+R** Vilmorin » devient « **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 m, soit à 2-3 minutes en voiture).

2. CONCEVOIR



Signalisation dynamique des Parkings Relais à la gare de Cergy-Préfecture (95)

Le cas échéant, le jalonnement peut être dynamique. Assez largement répandu, le jalonnement dynamique permet d'indiquer en temps réel en amont du parc, son caractère « libre » ou « complet », voire le nombre de places disponibles. Cela permet d'orienter l'utilisateur entre plusieurs parkings et peut également avoir une vertu pédagogique en termes de connaissance de l'occupation réelle des parkings. Il présente plus d'intérêt pour des usagers occasionnels que pour des usagers réguliers de type « abonnés », qui ont une pratique quotidienne ou presque des parkings et disposent en principe d'une place garantie.

Le jalonnement en amont du Parking 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 Départemental concerné afin de s'assurer que le P+R est bien indiqué depuis le réseau départemental.

2 | La signalisation de proximité du Parking 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 Parking 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.

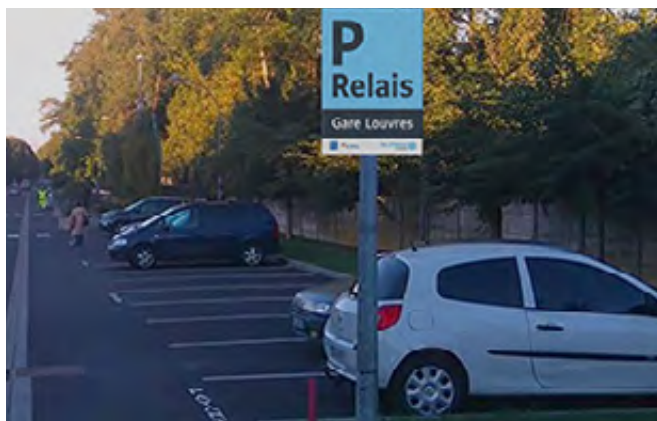
Cette signalisation pourra être implantée sur la voie publique et nécessitera l'autorisation de la collectivité concernée.

Pour les Parkings 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 ou libre**. (cf. FICHE N° 10 - SIGNALÉTIQUE ET INFORMATION VOYAGEURS).

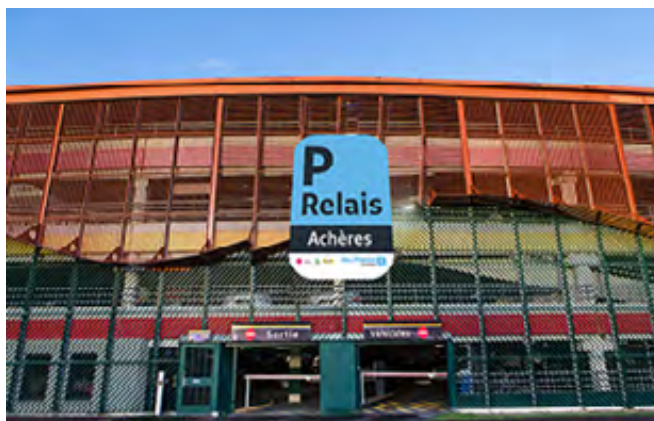
Le label développé dans le cadre du Schéma Directeur des Parkings Relais **intègre une identité spécifique pour les Parkings Relais d'Île-de-France**.



Exemple de déploiement de la nouvelle charte SDPR sur le Parking Relais de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines (78)



Exemple de déploiement de la nouvelle charte SDPR sur le Parking Relais de la gare de Louvres (95)



Exemple de déploiement de la nouvelle charte SDPR sur le Parking Relais de la gare d'Achères (78)

- **L'objectif est de renforcer la visibilité des Parkings Relais** pour affirmer leur fonction spécifique, accroître leur fréquentation et homogénéiser le dispositif à l'échelle régionale (cf. LABEL EN ANNEXE 2).
- **Les mentions autres que « Parking Relais »** telles que PIR, PSR, parking, parc de la gare, Parc Relais, etc., sont **impérativement à proscrire**.
- Cette identité doit apparaître **sur l'enseigne, la signalétique à l'intérieur du Parking 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 Parking Relais concerné est labellisé. Tous les Parkings Relais créés, étendus ou réhabilités après le 13/12/2006, seront labellisés** et devront revêtir l'identité Parking Relais d'Île-de-France.

CONCEPTION GÉOMÉTRIQUE ET FONCTIONNELLE

FICHE N° 8

CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES DANS L'ÉQUIPEMENT

L'aménagement intérieur du **Parking Relais** doit être fonctionnel pour permettre une circulation fluide et sans manœuvre contraignante, ainsi qu'un stationnement optimisé pour les usagers, y compris pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

Textes réglementaires en vigueur :

- Décret n° 2006-1658 du 21/12/2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- L'arrêté du 20 avril 2017, relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public lors de leur construction et des installations ouvertes au public lors de leur aménagement, constitue un texte de référence en matière d'accessibilité.

La norme « Conception et dimensionnement des parcs de stationnement accessibles au public » NF P 91-100 (mai 1994) spécifie les dimensions minimales à respecter pour les emplacements, la hauteur libre, les voies de circulation et les rampes.

1 | Configuration des places de stationnement

1.1 TRAITEMENT DU SOL

Texte réglementaire sur la nature des sols : Arrêté du 20 avril 2017, article 2, 3° Sécurité d'usage.

Le sol ou le revêtement de sol cheminement accessible est **non meuble, non glissant, non réfléchissant et sans obstacle à la roue. Il ne doit pas présenter de trous ou de fentes** (résultant de la présence de grilles, par exemple) d'un diamètre ou une largeur égale ou supérieure à 2 cm.

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

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).

Revêtements des sols non compatibles avec le stationnement des véhicules et la circulation des PMR



Cailloux



Sable



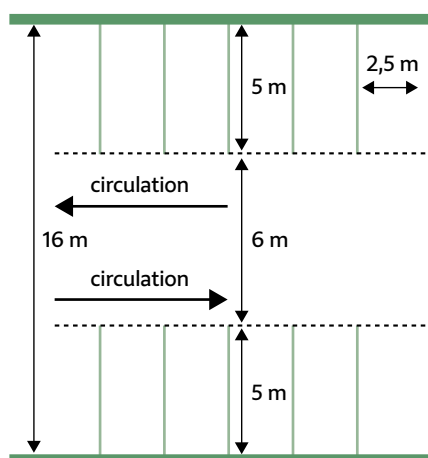
Obstacle à la roue

1.2 DIMENSIONS HORIZONTALES

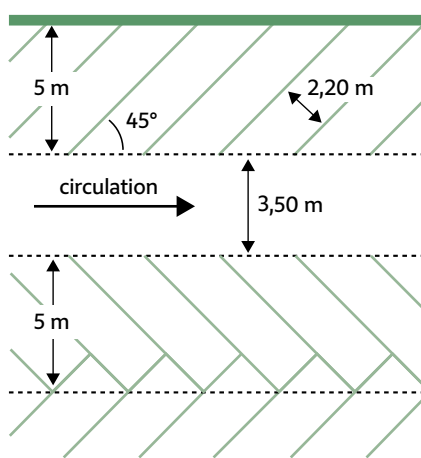
Le meilleur rendement géométrique est obtenu avec une disposition en bataille. Toutefois, la configuration des places de stationnement pourra s'organiser :

- en bataille (à 90°),
- en épi (généralement à 45°),
- en longitudinal.

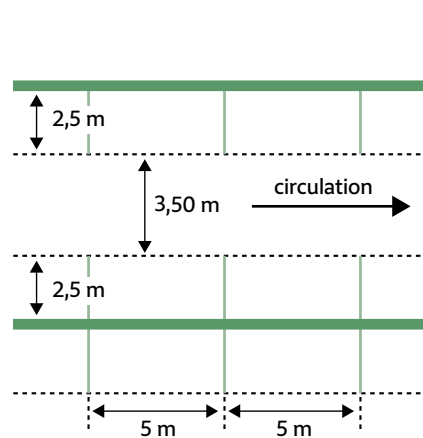
Configuration du stationnement en bataille (à 90°)



Configuration du stationnement en épi (à 45°)



Configuration du stationnement longitudinal



Configuration originale et efficace

ANGLE DE RANGEMENT (PAR RAPPORT À L'AXE DE CIRCULATION)	LARGEUR MINIMALE DE LA VOIE DE CIRCULATION (POUR UN SENS UNIQUE)	LONGUEUR DE L'EMPLACEMENT ¹	LARGEUR DE L'EMPLACEMENT (CAS D'UNE PLACE SANS OBSTACLE LATÉRAL)
90°	5,00 m	• minimum : 5,00 m	Norme 91-100 : • minimum : 2,30 m • recommandé : 2,50 m
75°	4,50 m	Norme 91-100 : • minimum : 5,10 m • recommandé : 5,15 m	Norme 91-100 : • minimum : 2,25 m • recommandé : 2,45 m
60°	4,00 m	Norme 91-100 : • minimum : 5,15 m • recommandé : 5,25 m	Norme 91-100 : • minimum : 2,25 m • recommandé : 2,45 m
45°	3,50 m	Norme 91-100 : • minimum : 4,80 m • recommandé : 4,95 m	Norme 91-100 : • minimum : 2,20 m • recommandé : 2,40 m
0°	3,50 m	• minimum : 5,00 m	• 2,50 m si obstacle à gauche • 2,00 m si obstacle à droite ou 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.

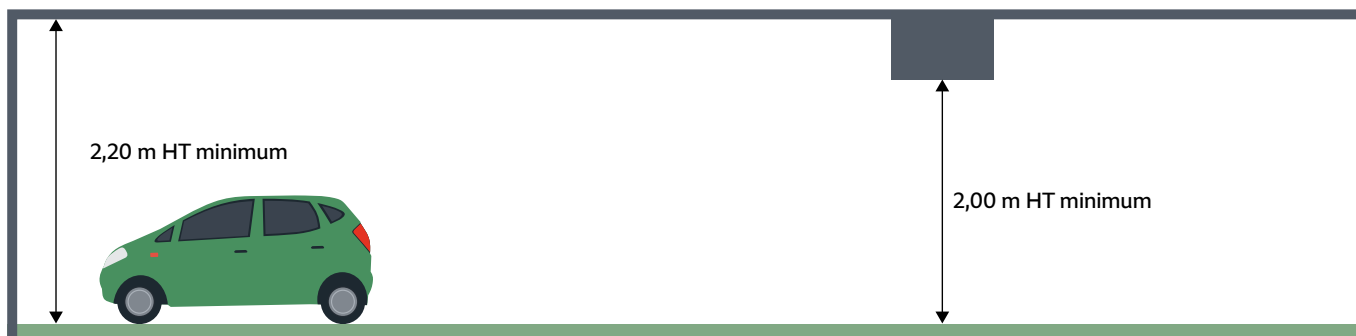


Parking Relais de la gare de Bures-sur-Yvettes (91)

1 - Distance mesurée perpendiculairement à la voie de circulation.

1.3 HAUTEUR SOUS PLAFOND

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



2 | Configuration des places réservées aux personnes handicapées

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 et réservées à leur usage.

Une place de stationnement adaptée est aisément repérable par tous à partir de l'entrée du parc de stationnement, est positionnée, dimensionnée et équipée de façon à permettre aux personnes titulaires de la carte « mobilité inclusion » portant la mention « stationnement pour

personnes handicapées » mentionnée à l'article L. 241-3 du Code de l'action sociale et des familles et en particulier à une personne en fauteuil roulant ou à son accompagnateur, **de stationner son véhicule au plus proche d'un cheminement accessible conduisant à une entrée ou d'une sortie accessible de l'établissement.**

Les places adaptées, quelle que soit leur configuration et notamment lorsqu'elles sont réalisées dans un volume fermé, sont telles qu'un usager en fauteuil roulant peut quitter l'emplacement une fois le véhicule garé.

2.1 CARACTÉRISTIQUES MINIMALES

Textes de référence : arrêté du 20 avril 2017 relatif à l'accessibilité aux PMR des ERP et IOP ; arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité aux PMR de la voirie et des espaces publics.

Les places des parcs de stationnement automobile adaptées pour les personnes handicapées répondent aux dispositions suivantes :

1/ Situation

Les places de stationnement adaptées sont localisées à proximité d'un accès piéton accessible, du hall d'accueil ou de l'ascenseur et reliées à ceux-ci par un cheminement accessible. La borne de paiement doit être située dans un espace accessible.

Dans les parcs de stationnement en ouvrage enterrés ou aériens, les places de stationnement adaptées et réservées aux personnes handicapées peuvent être concentrées sur les deux niveaux les plus proches de la surface.

2/ Repérage

Chaque place réservée aux personnes handicapées est repérée par un marquage au sol ainsi qu'une signalisation verticale.

>> voir chapitre 2.2

3/ Nombre

Ces places représentent au minimum 2 % du nombre total de places prévues pour le public.

Le nombre minimal de places adaptées est arrondi à l'unité supérieure. Au-delà de 500 places, le nombre de places adaptées, qui ne saurait être inférieur à 10, est fixé par arrêté municipal.

4/ Caractéristiques dimensionnelles

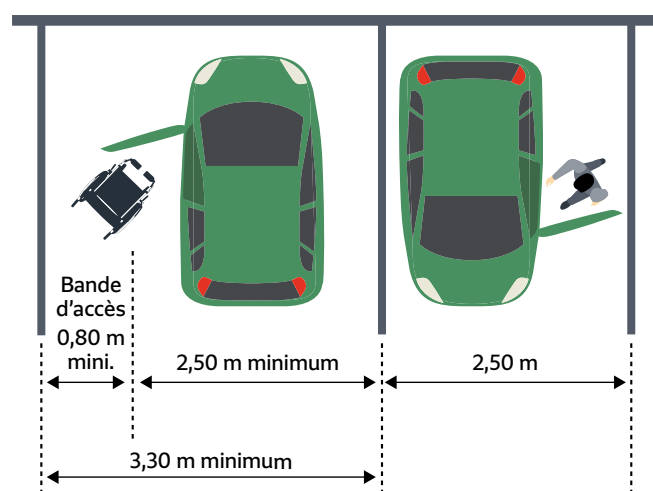
Une place de stationnement adaptée correspond à un espace horizontal dont le dévers est inférieur ou égal à 2 %.

La largeur minimale des places adaptées est de 3,30 m et leur longueur minimale est de 5 m.

Pour les places situées en épi ou en bataille, une surlongueur de 1,20 m est matérialisée sur la voie de circulation des parcs de stationnement par une peinture ou une signalisation adaptée au sol afin de signaler la possibilité pour une personne en fauteuil roulant d'entrer ou de sortir par l'arrière de son véhicule.



Places réservées aux détenteurs de la carte mobilité inclusion, mention "stationnement" à la gare de Cergy-le-Haut (95)



5/ Atteinte et usage

S'il existe un contrôle d'accès ou de sortie du parc de stationnement, le système permet à des personnes sourdes ou malentendantes ou des personnes muettes de signaler leur présence au personnel et d'être informées de la prise en compte de leur appel.

En particulier en l'absence d'une vision directe de ces accès ou sorties par le personnel :

- tout signal lié au fonctionnement du dispositif d'accès est sonore et visuel,
- les appareils d'interphonie sont munis d'un système permettant au personnel de l'établissement de visualiser le conducteur.

Les appareils d'interphonie comportent :

- une boucle d'induction magnétique respectant les dispositions décrites en ANNEXE 9 de l'arrêté du 20 avril 2017. Les spécifications de la norme NF EN 60118-4 : 2015 sont réputées satisfaire à ces exigences,
- un retour visuel des informations principales fournies oralement.

2.2 SIGNALÉTIQUE DES PLACES RÉSERVÉES POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES

Textes de référence : arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ; article L. 2213-2 (3°) du Code général des collectivités territoriales modifié par l'arrêté du 26 juillet 2011 ; arrêté du 20 avril 2017 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public lors de leur construction et des installations ouvertes au public lors de leur aménagement.



Les emplacements adaptés et réservés sont matérialisés par un marquage au sol et des panneaux verticaux au niveau de chaque emplacement. Seuls pourront stationner sur ces emplacements, les titulaires d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

3 | Aires de stationnement deux-roues motorisés

Le nombre d'aires de stationnement dédiées aux deux-roues motorisés devra être dimensionné de façon à présenter **une offre de stationnement d'au minimum 4 emplacements** conformément au label.

Les aires de stationnement seront intégrées à l'enceinte de l'équipement et **autant que possible regroupées au sein d'un même espace** pour favoriser leur visibilité (pas d'emplacement isolé).

La rupture de charge entre les deux-roues motorisés et les transports publics devra être la plus confortable possible et les trajets à pied réduits, pour favoriser leur appropriation et limiter le stationnement sauvage de motos/scooters sur les espaces publics.

Dans les Parkings Relais disposant d'une présence humaine, les aires seront positionnées à proximité du local d'exploitation, sinon à portée de vue de l'agent d'exploitation.

Dans les parkings au sol, l'espace dédié devra être abrité contre les intempéries.

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

Les deux-roues motorisés **devront y être protégés des mouvements des voitures**, en recourant si besoin à une délimitation de l'espace dédié par des potelets.

Les dimensions minimales à observer pour les emplacements destinés aux deux-roues motorisés sont de 2,30 m x 1,20 m. Un dégagement suffisant pour accéder à ces emplacements devra également être prévu.



Stationnement 2RM à la gare de Cergy-le-Haut (95)



Stationnement deux-roues motorisés

4 | Les voies de circulation

4.1 DIMENSIONNEMENT DES VOIES DE CIRCULATION

Le maître d'ouvrage établira un schéma de circulation du **Parking 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.

Quel que 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 m de largeur,
- en double sens : 6 m de largeur.

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

- en sens unique : de 4 m de largeur,
- en double sens : avec minimum 3,5 mètres pour la voie intérieure et 3 m pour la voie extérieure (minimum total de 6,5 m).

4.2 DIMENSIONNEMENT MINIMAL DES RAMPES

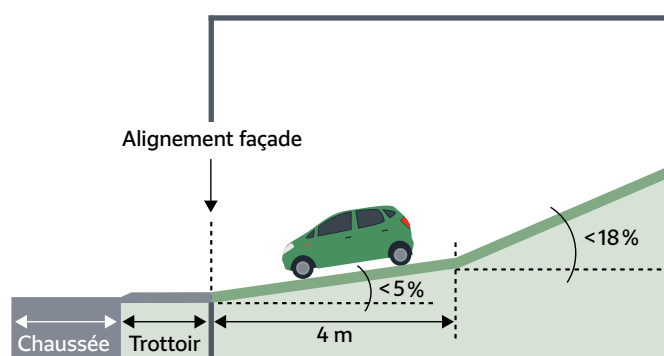
La pente maximale admise pour les rampes est de 18 % et préférentiellement 15 %.

Le gabarit en hauteur dans les rampes d'accès ne devra pas être inférieur à 2 m, 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.

4.3 DÉBOUCHÉS SUR VOIRIE

Concernant les débouchés sur voirie, sur une distance de 4 m en retrait de l'alignement des façades, la pente de la rampe ne devra pas excéder 5 %. Les rampes seront équipées d'un revêtement antidérapant si elles sont exposées aux intempéries.

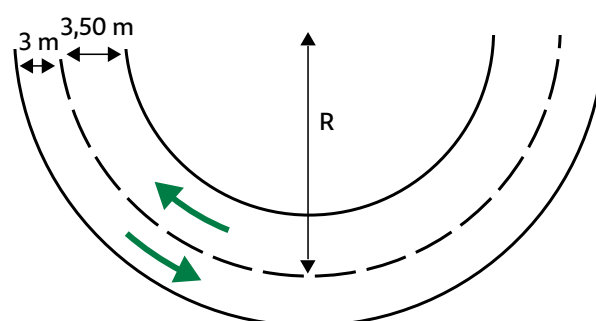
Traitement des débouchés sur voirie



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 m.

Dans le cas où les circulations et rampes à double sens comportent un îlot séparateur, la largeur totale est augmentée de la largeur de l'îlot.

Dimensionnement des voies de circulation en courbe



Rayon de courbure minimal : $R = 8,50$ m

4.4 RECOMMANDATIONS ANNEXES

Les dispositifs (rampe, chenaux, allées, etc.) permettant la circulation des véhicules doivent être adaptés aux débits générés par l'équipement.

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 sur le cheminement (poteaux, etc.) pour faciliter l'insertion des véhicules sur les places de stationnement.

CONCEPTION GÉOMÉTRIQUE ET FONCTIONNELLE

FICHE N° 9

CHEMINEMENTS PIÉTONS DANS L'ÉQUIPEMENT

En tant qu'espace public, le Parking Relais est soumis aux obligations réglementaires d'accessibilité. La réglementation qui s'applique aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) profitera automatiquement à l'ensemble des piétons.

L'Arrêté du 20 avril 2017, relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public lors de leur construction et des installations ouvertes au public lors de leur aménagement, constitue un texte de référence en matière d'accessibilité. Les principales dispositions sont reprises dans la présente fiche.

1 | Règles de base

Le maître d'ouvrage devra veiller à ce que les aménagements et équipements réalisés permettent l'accès au parking relais aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans le respect des prescriptions définies par la loi.

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 L. 111-8-3-1 du Code de la construction et de l'habitation, 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 : Île-de-France Mobilités mettra le maître d'ouvrage en demeure de mettre en conformité les équipements ou aménagements.

Si le maître d'ouvrage ne s'exécute pas, Île-de-France Mobilités demandera le remboursement des subventions versées.

2 | Concevoir un parcours accessible aux PMR

2.1 PARCOURS LE PLUS DIRECT POSSIBLE

Le cheminement accessible 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 Parking Relais jusqu'à la voirie publique et/ou la gare/station de transport la plus proche.

Lorsqu'il existe plusieurs cheminements, le ou les cheminements accessibles sont signalés de manière adaptée. Les principaux éléments structurants du cheminement sont visuellement repérables et détectables à la canne blanche ou au pied par les personnes ayant une déficience visuelle.

2.2. UN PARCOURS SÉCURISÉ AVEC UNE COVISIBILITÉ ENTRE PIÉTONS ET AUTOMOBILISTES

Lorsqu'un cheminement accessible croise un itinéraire emprunté par des véhicules, la covisibilité entre les conducteurs des véhicules et les piétons est garantie afin de permettre à chacun d'évaluer la possibilité de franchir le croisement sans risque de collision.



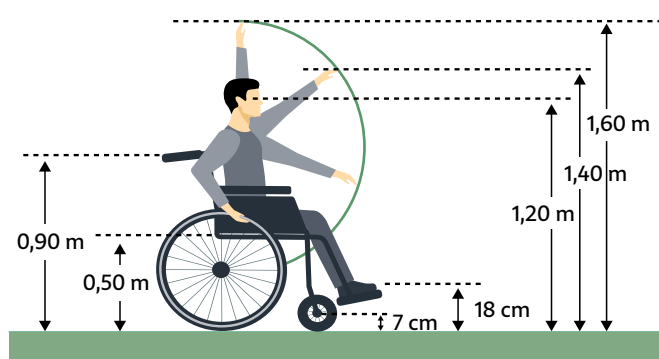
Places PMR du Parking Relais de la gare d'Esbly (77)

3 | Concevoir un parcours accessible aux PMR

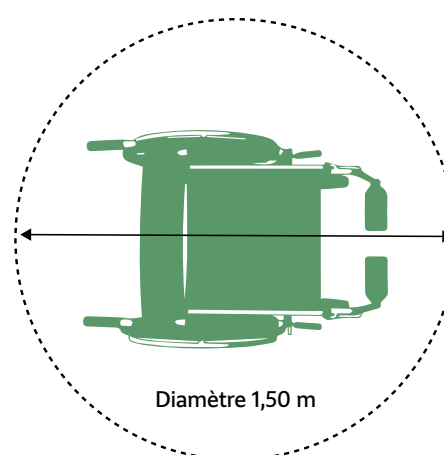
3.1 DIMENSIONNER EN FONCTION DES PMR

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

Différentes hauteurs utiles pour la circulation des UFR



Espace minimal de retournement UFR



3.2 AMÉNAGEMENT DES PORTES D'ACCÈS

Les entrées et sorties piétonnes devront être dimensionnées pour permettre le passage d'une personne en fauteuil roulant.

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.

Devant les portes intérieures et extérieures, **des espaces de manœuvre de porte minimum doivent être prévus.**

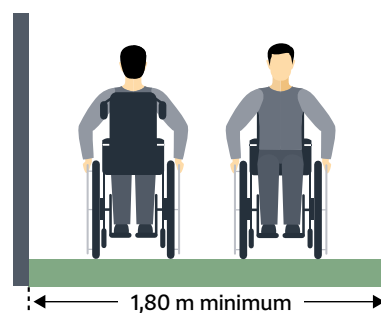
L'espace de manœuvre nécessaire correspond à un rectangle de même largeur que la circulation piétonne (1,40 m au minimum), mais dont la longueur varie selon qu'il faut pousser ou tirer la porte :

- Pour les portes s'ouvrant **en poussant 1,70 m minimum**,
- Pour les portes s'ouvrant **en tirant 2,20 m minimum.**

3.3 LARGEUR DES CHEMINEMENTS SANS OBSTACLE

>> *Pour plus de détails : cf. FICHE N° 6 - ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE ET AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE AU PARKING RELAIS.*

Des cheminements hors obstacles d'au moins 1,40 m de large seront obligatoirement aménagés pour permettre l'accessibilité des PMR. Île-de-France Mobilités recommande **un minimum de 1,80 m de large** pour pouvoir permettre le croisement de deux fauteuils roulants.



Tout équipement ou mobilier (borne, poteau, élément en saillie, etc.) pouvant constituer un obstacle au déplacement des PMR devra être obligatoirement positionné en dehors dudit cheminement.

3.4 PASSAGES LIBRES SOUS OBSTACLES

Pour les circulations horizontales à l'intérieur des parcs de stationnement, le passage libre sous les obstacles en hauteur ne peut être inférieur à 2 m de haut.



Passage sous obstacle au Parking Relais de la gare d'Étampes (91)

3.5 DIMENSIONNEMENT DES ESPACES DE MANŒUVRE ET D'USAGE

Un espace de manœuvre avec possibilité de demi-tour est nécessaire :

- à chaque point du cheminement accessible où un choix d'itinéraire est donné à l'utilisateur,
- au droit du système de contrôle d'accès des portes d'entrée desservies par un cheminement accessible,
- de part et d'autre de chaque porte ou portillon situés le long du cheminement.

L'espace de manœuvre reste lié au cheminement, mais avec une exigence de largeur correspondant à un diamètre de 1,50 m.

Un espace d'usage est nécessaire devant chaque équipement ou aménagement situé le long du cheminement afin d'en permettre l'atteinte et l'usage.

L'espace d'usage est situé à l'aplomb de l'équipement, du dispositif de commande ou de service. Il correspond à un espace rectangulaire de 0,80 x 1,30 m.

3.6 NATURE DES SOLS ET REVÊTEMENTS DE SOL

Le sol ou le revêtement de sol cheminement accessible est **non meuble, non glissant, non réfléchissant et sans obstacle à la roue.**

Il ne doit pas présenter de trous ou de fentes (résultant de la présence de grilles, par exemple) d'un diamètre ou une largeur égale ou supérieure à 2 cm.

Dans les Établissement Recevant du Public (ERP), le revêtement du cheminement accessible doit également présenter un contraste visuel et tactile par rapport à son environnement permettant sa détection à la canne blanche ou au pied.

À défaut, le cheminement comporte sur toute sa longueur un repère continu, tactile pour le guidage à l'aide d'une canne blanche, et visuellement contrasté par rapport à son environnement pour faciliter le guidage des personnes malvoyantes.

3.7 PENTES ET DÉVERS AUTORISÉS

>> Pour plus de détails : cf. FICHE N° 6 - ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE ET AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE AU PARKING RELAIS.

Le cheminement accessible au sein de l'ERP doit être horizontal. Lorsqu'une dénivellation ne peut être évitée, **un plan incliné de pente inférieure ou égale à 5 %** est aménagé afin de la franchir. Les valeurs de pentes suivantes sont tolérées exceptionnellement :

- jusqu'à 8 % sur une longueur ≤ à 2 m,
- jusqu'à 10 % sur une longueur ≤ à 0,50 m.

Un palier de repos est nécessaire en haut et en bas de chaque plan incliné quelle qu'en soit la longueur.

Lorsqu'il ne peut être évité, un faible écart de niveau peut être traité par un ressaut à bord arrondi ou muni d'un chanfrein et dont la hauteur est inférieure ou égale à 2 cm.

Le cheminement est conçu et mis en œuvre de manière à éviter la stagnation d'eau.

Lorsqu'un dévers est nécessaire, il est inférieur ou égal à 2 %.

4 | Aménager les circulations verticales

Toute dénivellation dans les circulations horizontales supérieure ou égale à 1,20 m détermine un niveau décalé considéré comme un étage. Lorsque le bâtiment comporte un ascenseur, tous les étages comportant des locaux ouverts au public sont desservis.

4.1 LES ESCALIERS ET LEURS DÉPENDANCES

Les cages d'escalier, 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 Parking Relais veillera également à l'ergonomie et la conformité aux règles de sécurité incendie des portes de sas.

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

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

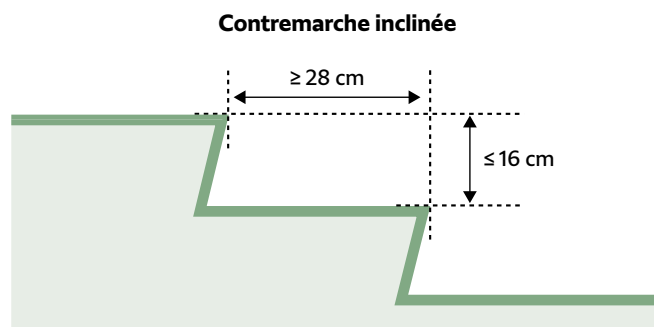
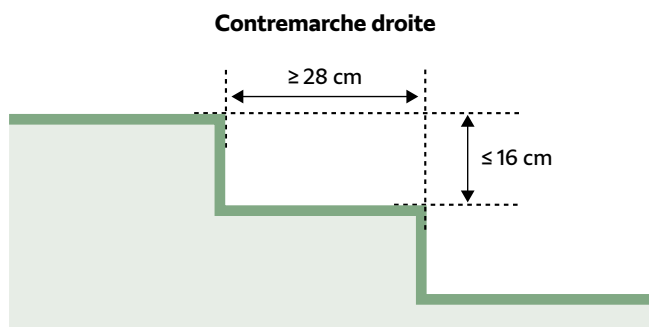


Accès aux escaliers et ascenseurs propre et lisible - Parking Relais de la gare d'Esbly (77)

Caractéristiques dimensionnelles des escaliers

La réglementation sur le dimensionnement des escaliers est la suivante :

- la largeur minimale entre mains courantes est de 1,20 m,
- la hauteur maximale des marches est de 16 cm,
- la largeur minimale du giron des marches est de 28 cm,
- toutes les marches sont de la même hauteur.



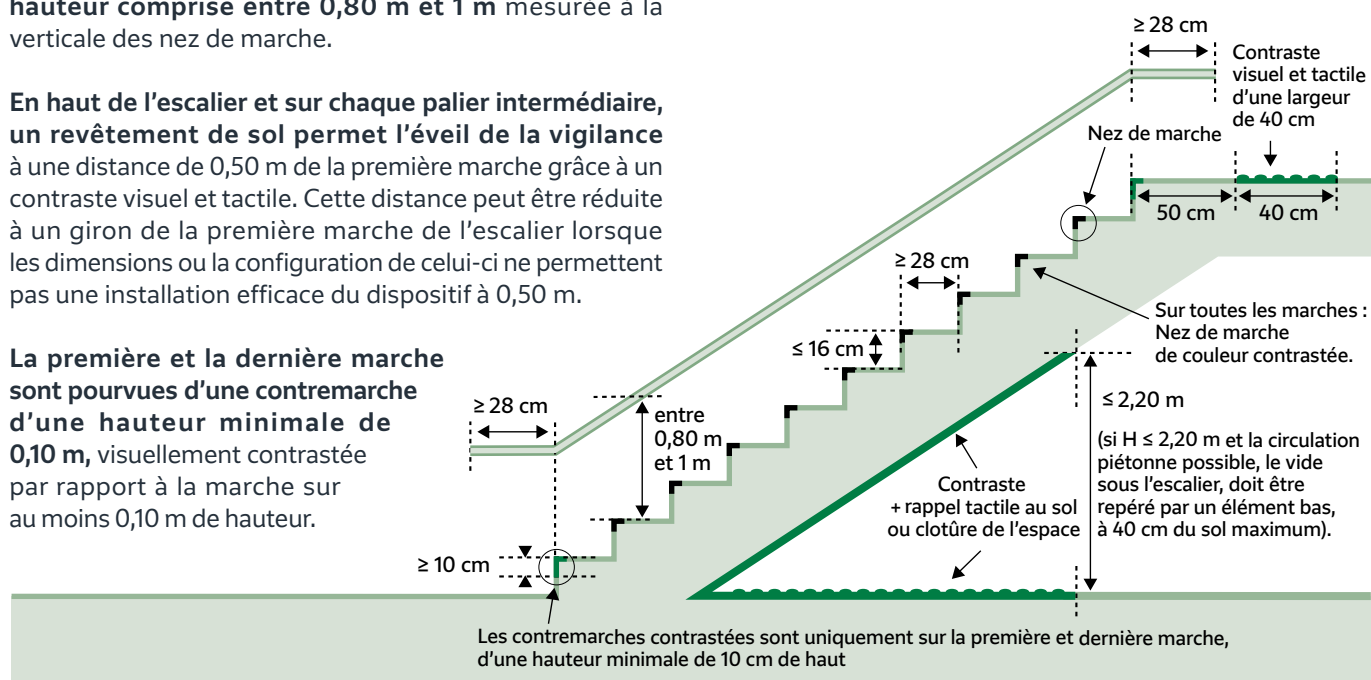
Main courante

L'escalier, quelle que soit sa conception, **devra comporter au moins une main courante continue¹**, rigide et facilement préhensible de part et d'autre, sauf cas particulier des escaliers à fût central de diamètre inférieur ou égal à 0,40 m (une seule main courante exigée, sur le mur extérieur).

La main courante dépassera de la longueur d'un giron les premières et dernières marches de chaque volée, sans pour autant créer d'obstacle au niveau des circulations horizontales. La main courante est positionnée à une hauteur comprise entre 0,80 m et 1 m mesurée à la verticale des nez de marche.

En haut de l'escalier et sur chaque palier intermédiaire, un revêtement de sol permet l'éveil de la vigilance à une distance de 0,50 m de la première marche grâce à un contraste visuel et tactile. Cette distance peut être réduite à un giron de la première marche de l'escalier lorsque les dimensions ou la configuration de celui-ci ne permettent pas une installation efficace du dispositif à 0,50 m.

La première et la dernière marche sont pourvues d'une contremarche d'une hauteur minimale de 0,10 m, visuellement contrastée par rapport à la marche sur au moins 0,10 m de hauteur.



Les nez de marche répondent aux exigences suivantes :

- être contrastés visuellement par rapport au reste de l'escalier sur au moins 3 cm en horizontal,
- être non glissants,
- ne pas présenter de débord excédant une dizaine de millimètres par rapport à la contremarche.

1 - Dans les escaliers à fût central, une discontinuité de la main courante est autorisée côté mur dès lors qu'elle permet son utilisation sans danger et que sa longueur est inférieure à 0,10 m.

4.2 LES ASCENSEURS

Tout ERP doit disposer d'au moins un ascenseur, sans distinction sur le nombre d'étages ou de places de stationnement.

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.

Dimensions de la cabine et des commandes de l'ascenseur

Les boutons de commande de l'ascenseur seront placés à une hauteur comprise entre 90 cm et 130 cm et doivent être adaptées pour les non-voyants (braille, sonorisation...).

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

- 1,10 m de largeur,
- 1,30 m 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 ascenseurs, dans le cadre d'un contrat de maintenance.

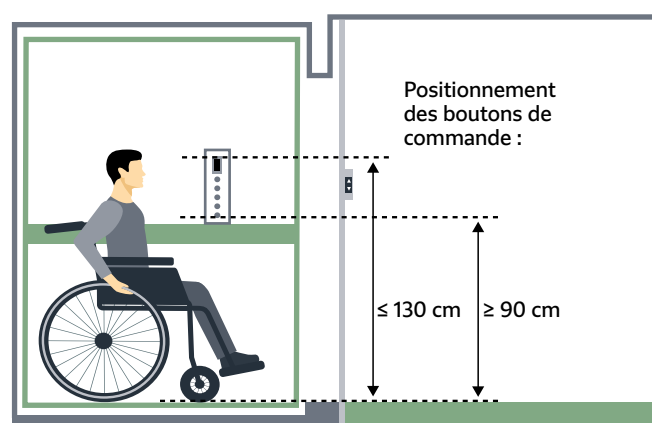
À ce titre, **les ascenseurs extérieurs sont à proscrire**, car générateurs de trop de difficultés de maintenance, sauf impossibilité dans le cadre des rénovations de parking.

À cette fin, les ascenseurs doivent être conformes à la norme **NF EN 81-70 : 2003** 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.

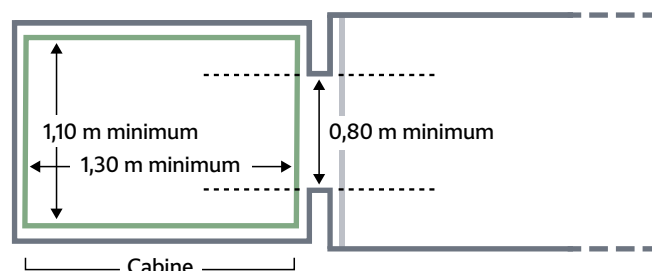
Un escalier mécanique ou un plan incliné mécanique ne peut en aucun cas remplacer un ascenseur obligatoire. **Le recours éventuel à un appareil élévateur est strictement encadré** par l'article 7-2 de l'arrêté du 20 avril 2017.

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.

Boutons de commande de l'ascenseur



Dimensions de la cabine (vue du dessus)



5 | Aménagements spécifiques

5.1 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.

5.2 DISPOSITIFS DE COMMANDE

L'arrêté du 21 avril 2017 impose **une hauteur comprise entre 0,90 m et 1,30 m au-dessus du sol pour tous les éléments tels que les poignées de porte, les interrupteurs, les guichets** (abaissés à 75 centimètres de préférence), **les points de contrôle, etc.**

5.3 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.

5.4 DISPOSITIONS RELATIVES À L'ÉCLAIRAGE

La qualité de l'éclairage, artificiel ou naturel, des circulations intérieures et extérieures est telle que l'ensemble du cheminement est traité sans créer de gêne visuelle.

Les parties du cheminement qui peuvent être source de perte d'équilibre pour les personnes handicapées, les dispositifs d'accès et les informations fournies par la signalétique font l'objet d'une qualité d'éclairage renforcée.

Il permet d'assurer des valeurs d'éclairement moyen horizontal mesurées au sol le long du parcours usuel de circulation en tenant compte des zones de transition entre les tronçons d'un parcours, d'au moins (cf. FICHE N° 13 – CONFORT ET RÈGLES DE SÉCURITÉ) :

- **20 lux pour le cheminement extérieur accessible** ainsi que **les parcs de stationnement extérieurs** et leurs circulations piétonnes accessibles,
- **20 lux pour les parcs de stationnement intérieurs** et leurs circulations piétonnes accessibles,
- **200 lux au droit des postes d'accueil** ou des mobiliers en faisant office,
- **100 lux pour les circulations intérieures horizontales,**
- **150 lux pour chaque escalier et équipement mobile.**



Éclairage Parking Relais de la gare de Bures-sur-Yvette (91)



Éclairage Parking Relais de la gare de Cergy-Préfecture (95)

CONCEPTION GÉOMÉTRIQUE ET FONCTIONNELLE

FICHE N° 10

SIGNALÉTIQUE ET INFORMATION VOYAGEURS DANS L'ÉQUIPEMENT

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

L'information voyageurs renseigne le voyageur sur les conditions d'utilisation du Parking Relais et au-delà du réseau de transports publics. Le caractère intermodal de l'information voyageurs devra être le plus poussé possible, dans l'objectif de limiter l'impact de la « rupture de charge » subie par le voyageur et permettre un déplacement fluide dans l'ensemble des espaces de transports, du Parking Relais à la gare et aux espaces situés au sein du pôle.

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 Parking Relais.

Les prescriptions à intégrer pour les projets de Parkings Relais se trouvent dans les documents suivants :

- **La Charte Graphique des Parkings Relais**, dont la synthèse est annexée au présent Cahier de Références Techniques et dont la version complète et actualisée est téléchargeable sur le site internet d'Île-de-France Mobilités.
- **Les Prescriptions Signalétiques** pour les opérateurs de transport en commun et de mobilités en Île-de-France, dont la version actualisée est téléchargeable sur le site internet d'Île-de-France Mobilités.

1 | Signalétique

Dans le Parking Relais, la signalétique est verticale (panneau) ou horizontale (marquage au sol) et établie sur la base de la Charte Île-de-France Mobilités.

Elle a vocation à faciliter le cheminement :

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



En dehors du Parking Relais, le jalonnement sur voirie (cf. FICHE N° 7 – JALONNEMENT AUTOMOBILE SUR VOIRIE) prend le relais. La surabondance de signalétique est contre-productive, elle nuit à la clarté du message. Dans un Parking 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



Fléchage du cheminement piéton par jalonnement

2. CONCEVOIR

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 Parking Relais, d'avoir une visibilité sur le fonctionnement de l'équipement pour réduire le plus possible le temps de recherche d'une place.



Logotype à utiliser à l'entrée de Parking Relais - exemple du Parking Relais de la gare de Combs-la-Ville - Quincy (91)
(source : Évolution de l'identité Parking Relais, 2022)

Elle doit éventuellement permettre de pallier à des défauts de conception du Parking 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, etc.). Les panneaux stylisés pour intégrer la charte graphique propre au Parking Relais sont à éviter.



Jalonnement voiture dans le Parking Relais de la gare de Persan - Beaumont (95)



Jalonnement voiture dans le Parking Relais de la gare de Cergy-Préfecture (95)

Le guidage dynamique à la place correspond à l'installation de détecteurs sur chaque place de stationnement, permettant :

- **de disposer d'une information plus fiable sur l'occupation du parking** que les remontées du matériel de péage (montées/descentes de barrières),
- **d'orienter plus facilement l'usager vers les places disponibles**, par l'installation de diodes colorées (vert pour une place libre, rouge pour une place occupée) au niveau de chaque place et le cas échéant, de panneaux de jalonnement dynamique à l'intérieur du parking (exemple : occupation par niveau),
- **d'améliorer la qualité de l'air dans l'ouvrage** en limitant les émissions de polluants liées à la recherche de places.

Pour les piétons et les personnes handicapées

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

L'ANNEXE 3 de l'arrêté du 20 avril 2017 précise les points suivants concernant l'information et la signalisation à destination des personnes handicapées :

« Lorsque des informations permanentes sont fournies aux visiteurs **par le moyen d'une signalisation visuelle ou sonore**, celles-ci peuvent être **reçues et interprétées par un visiteur handicapé**. Les éléments d'information et de signalisation sont **visibles et lisibles par tous les usagers et constituent une chaîne continue d'information tout le long du cheminement**. En outre, les éléments de signalisation **sont compréhensibles notamment par les**

Toutefois, compte tenu du coût d'installation, **le dispositif est à privilégier dans les parkings en ouvrage où il apparaît comme particulièrement pertinent :**

- **parkings très capacitaires,**
- **parkings présentant un schéma de circulation complexe**, (exemple : plusieurs poches de stationnement, culs-de-sac, etc.),
- **parkings présentant une proportion de rabattants occasionnels élevée.**

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 personnes handicapées 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 des personnes handicapées pourra être distincte de celle des véhicules.

Elle devra néanmoins être cohérente avec le jalonnement mis en place entre le Parking Relais et le domaine ferroviaire.

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



Fléchage du cheminement piéton au sol et par jalonnement à la gare d'Orgerus-Behoust (78)



Parking Relais de Marles-en-Brie (77)

2 | Information voyageurs

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

Le traitement de cette question suppose que **le maître d'ouvrage du Parking Relais se rapproche d'Île-de-France Mobilités pour définir les modalités de mise à jour régulière des informations relatives à l'offre de transport** qui seront mises à disposition du voyageur dans l'enceinte du Parking Relais.

Dans le Parking Relais, **le voyageur doit disposer des informations sur les conditions d'utilisation du Parking Relais** (tarifs, perturbations, travaux, etc.) **et du réseau de transports publics** (information sur l'offre existante sur le pôle, etc.). Les informations relatives au Parking 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, etc.), 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, etc.) **ainsi que leur participation respective au projet** en valeurs 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, etc.).
- **Informations sur le Parking Relais** : horaires et jours d'ouverture / fermeture, **informations pratiques pour l'utilisation du Parking Relais (consignes de sécurité, évacuation, etc.)** **ainsi que les tarifs en vigueur**, nombre de places accessibles, services disponibles sur place et règlement intérieur.
- **Informations sur les transports en commun** : **plan de lieu**, tel que défini par le Schéma Directeur de l'Information Voyageurs d'Île-de-France Mobilités, permettant de fournir au voyageur l'information sur l'organisation du pôle (accès depuis le Parking Relais à la gare ferroviaire, accès aux différentes lignes de bus et services sur le pôle).
- **Informations temporaires de perturbation de service** : le maître d'ouvrage mettra en place un panneau afin de pouvoir informer le voyageur d'une situation provisoire pouvant perturber l'usage normal du Parking Relais (travaux dans le parking et/ou ses abords).



Espaces d'information statique du Parking Relais de Marles-en-Brie (77)



Signalisation statique du Parking Relais de la gare de l'Isle-Adam-Parmain (95)

Contenu de l'information dynamique

- **Informations sur le Parking Relais :** pour les Parkings 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 pour les parkings les plus importants en termes de places de stationnement, comme un jalonnement dynamique.** Assez largement répandu, le jalonnement dynamique permet d'indiquer en temps réel en amont du parking, son caractère « libre » ou « complet », voire le nombre de places disponibles. Cela permet d'orienter les utilisateurs entre plusieurs parkings et peut également avoir une vertu pédagogique en termes de connaissance de l'occupation réelle. Il présente plus d'intérêt pour des usagers occasionnels que pour des usagers réguliers de type « abonnés », qui ont du parking une pratique quotidienne ou presque et disposent en principe d'une place garantie.
- **Informations sur les transports en commun :** le maître d'ouvrage et l'opérateur de transport s'associeront pour mettre à la disposition des voyageurs, dans le Parking Relais, une information aussi complète que possible sur le trafic ferroviaire et en fonction des opportunités et en cohérence avec l'organisation du cheminement piétons existant sur le pôle (horaires des prochains départs, informations sur les éventuelles perturbations, etc.).



Information dynamique disponibilité de places et horaires des transports en temps réel au Parking Relais de la gare de Cergy-Préfecture (95)



RECOMMANDATIONS

- **Les supports d'informations** seront implantés au sein du Parking Relais, **de façon à être lisibles de jour comme de nuit, à des endroits stratégiques et empruntés** (exemple : en entrée de Parking Relais pour le règlement intérieur et les tarifs ; au niveau de la sortie piétonne menant au réseau de transport pour l'information trafic, etc.).
 - **Les panneaux** seront placés à une hauteur telle qu'ils pourront être **lisibles pour les personnes handicapées. 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 antireflet. 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 sensibles 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 rétroéclairage.



CONCEPTION GÉOMÉTRIQUE ET FONCTIONNELLE**FICHE N° 11****INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE, PRÉ-ÉQUIPEMENT & ÉQUIPEMENT**

Cette fiche propose une lecture synthétique des nouvelles obligations applicables en matière d'Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE) pour les Parkings Relais.

Elle présente en premier lieu la synthèse des obligations d'équipement en IRVE s'appliquant à tous et au cas par cas pour le pré-équipement IRVE.

Le détail des éléments de définition des termes de la synthèse est précisé dans la suite de la fiche.

Afin de faire face au développement croissant du marché des véhicules électriques et hybrides, et dans le but d'encourager la transition vers la mobilité électrique, le cadre réglementaire des points d'accès à la recharge des parcs de stationnement a fortement évolué.

1 | Réglementation spécifique relative à l'obligation de pré-équipement et d'équipement en IRVE des Parkings Relais

La réglementation applicable en matière d'IRVE des parcs de stationnement a évolué à travers **les lois d'Orientation des Mobilités** (loi « LOM » n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités) et **Climat et Résilience** (loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, art. 118).

En fonction de l'emplacement des parcs de stationnement (situés dans un bâtiment résidentiel ou non, mixtes, jouxtant un tel bâtiment, neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante), un nombre défini d'emplacements doit être pré-équipé et/ou équipé en IRVE, avec un nombre d'emplacements dimensionnés pour être accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).



Emplacements de bornes de recharge – Cormeilles-en-Parisis (95)



Emplacements de bornes de recharge – Esbly (77)

1.1 SYNTHÈSE DES OBLIGATIONS D'ÉQUIPEMENT ET DE PRÉ-ÉQUIPEMENT EN BORNES DE RECHARGE

OBLIGATOIRE

SYNTHÈSE DES OBLIGATIONS D'ÉQUIPEMENT
APPLICABLES À L'ENSEMBLE
DES PARKINGS RELAIS

ÉQUIPEMENT OBLIGATOIRE QUEL QUE SOIT LE TYPE DE BÂTIMENT

Au plus tard le 1^{er} janvier 2025 ou au renouvellement de la délégation de service public ou du marché public :

- Au moins **1 emplacement** avec un point de recharge **accessible aux PMR**. *Dans les parkings de plus de 200 places, au moins 2 emplacements accessibles aux PMR sont équipés, dont l'un est réservé aux PMR.*
- **1 emplacement** avec un point de recharge **par tranche de 20 emplacements supplémentaires**.

AMÉNAGEMENT DE L'OBLIGATION D'ÉQUIPEMENT POSSIBLE

Sur délibération, les collectivités locales compétentes peuvent répartir les IRVE dans le parc de stationnement de leur territoire pour prendre en compte la réalité des besoins des usagers, les difficultés d'implantation ou les coûts d'aménagement.

Dans ce cas, le respect des règles relatives au nombre de points de charge par tranche de 20 emplacements est apprécié sur l'ensemble des parkings concernés par cette répartition.

EXCEPTION À L'OBLIGATION D'ÉQUIPEMENT

L'obligation de prévoir l'équipement d'un point de charge par tranche de 20 emplacements supplémentaires **n'est pas applicable si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation :**

Si le montant des travaux nécessaires sur la partie située en amont ou sur le Tableau Général de Basse Tension (TGBT) desservant les points de charge, excède le coût total des travaux et équipements réalisés en aval de ce tableau en vue de l'installation des points de charge.

Dans ce cas, le nombre de points de charge est limité de telle sorte que les travaux en amont et sur le TGBT, n'excèdent pas le coût total des travaux situés en aval de ce tableau.

OBLIGATION AU CAS PAR CAS

OBLIGATION DE PRÉ-ÉQUIPEMENT MINIMUM
APPLICABLE SELON LA CONFIGURATION
DU LIEU OÙ LE PARKING RELAIS EST IMPLANTÉ
cf. Rubrique 1.3 pour plus de clarté et précisions.

1 EMPLACEMENT SUR 5

Dont **2 % doivent être accessibles au PMR**
(avec au minimum 1 emplacement) :

- **Bâtiment non résidentiel neuf ou rénové de façon importante avec un parking** comprenant plus de 10 places de stationnement.
- **Bâtiment mixte neuf ou rénové de façon importante jouxtant un parc** comprenant entre 11 et 20 places de stationnement dont **l'usage majoritaire du parking est non résidentiel.**

100% DES EMPLACEMENTS

- **Bâtiment résidentiel neuf ou rénové de façon importante avec un parking** de plus de 10 places de stationnement.
- **Bâtiment mixte neuf ou rénové de façon importante jouxtant un parking** comprenant entre 11 et 20 places de stationnement dont **l'usage majoritaire du parking est résidentiel**

AU PRORATA DU NOMBRE D'EMPLACEMENTS RÉSERVÉS À UN USAGE RÉSIDENTIEL OU NON RÉSIDENTIEL

- **Bâtiment mixte neuf ou rénové de façon importante avec un parking** comprenant plus de 20 places de stationnement.

EXCEPTION À L'OBLIGATION DE PRÉ-ÉQUIPEMENT

L'obligation de pré-équipement **n'est pas applicable** dans les cas de rénovation importante, **lorsque le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7% du coût total** de la rénovation.

1.2 DÉFINITIONS

- **PRÉ-ÉQUIPEMENT** : la notion de pré-équipement d'un emplacement de stationnement « consiste en la mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques et des dispositifs d'alimentation et de sécurité nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables » (art. L. 113-11 du Code de la construction et de l'habitation).
- **ÉQUIPEMENT** : la notion d'équipement d'un emplacement de stationnement renvoie à la notion de « point de recharge » qui est définie de la façon suivante : « une interface associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois » (art. 3 du décret n° 2021-546 du 4 mai 2021).
- **PARC DE STATIONNEMENT** : selon la circulaire du 3 mars 1975 relative aux parcs de stationnement couverts, le parc de stationnement est défini comme : « un emplacement qui permet le remisage des véhicules automobiles et de leurs remorques en dehors de la voie publique, à l'exclusion de toute autre activité.
Il peut se trouver :
 - Dans un immeuble bâti en superstructure (partie en élévation à l'air libre) ou en infrastructure (partie enterrée ou en dessous du sol artificiel, dalle par exemple).
 - Sur une aire aménagée ou non pour le stationnement, sur une terrasse d'un immeuble, sous un immeuble bâti (sur pilotis ou en encorbellement) ».
- **BÂTIMENT** : au sens du livre I^{er} du Code de la construction et de l'habitation, contenant les dispositions applicables au stationnement des véhicules électriques, on entend par « Bâtiment » un bien meuble couvert et destiné à accueillir une occupation, une activité ou tout autre usage humain.
- **BÂTIMENT MIXTE** : « un bâtiment accueillant simultanément des locaux ayant des usages différents » (article L. 111-1 du Code de la construction et de l'habitation).
- **RÉNOVATION IMPORTANTE** : pour l'application des dispositions de l'article L. 113-12 du Code de la construction, une rénovation « est qualifiée d'importante lorsque son montant représente au moins un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain » (article L. 113-12, IV, du Code de la construction et de l'habitation).
- **JUXTAPOSITION** : pour l'application des dispositions de l'article L. 113-12 du Code de la construction, le parc de stationnement est considéré comme jouxtant un bâtiment « s'il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle ».
- **TRAVAUX IMPORTANTS D'ADAPTATION DU RÉSEAU ÉLECTRIQUE** : les travaux d'adaptation sont considérés comme importants si le montant des travaux nécessaires sur la partie située en amont du tableau général basse tension desservant les points de charge, y compris sur ce tableau, excède le coût total des travaux et équipements réalisés en aval de ce tableau en vue de l'installation des points de charge (art. L. 113-13).

1.3 CADRE RÉGLEMENTAIRE

Afin de bien cerner les contours de ces nouvelles obligations, les points suivants sont à préciser :

- **les obligations de pré-équipement et d'équipement en IRVE s'appliquent à l'ensemble des Parkings Relais**, quelle que soit leur nature, au sol ou en ouvrage,
- **les obligations d'équipement** : l'ensemble des parcs de stationnement financés par Île-de-France Mobilités sont des parcs publics. Par conséquent, les dispositions de l'article 118 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 dite loi « Climat et Résilience » leur sont pleinement applicables en ce qui concerne les obligations d'équipement,
- **les obligations de pré-équipement** : afin de garantir la sécurité juridique du dispositif, il convient ensuite d'appliquer les dispositions de l'article L. 113-12 du Code de la construction et de l'habitation en ce qui concerne les obligations de pré-équipement, si le parc de stationnement entre dans le champ d'application de cet article (si le Parking Relais est situé dans un bâtiment, s'il jouxte un bâtiment, si la nature de ce bâtiment est : neuf, rénové de façon importante, résidentiel, non résidentiel ou mixte).

Obligations d'équipement des Parkings Relais

- **L'article 64 de la loi du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM)** introduit dans le Code de la construction et de l'habitation l'obligation d'équiper, dès 2025, les parkings de tous les bâtiments non résidentiels, qu'ils soient privés ou publics, d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables situé dans un espace accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). En outre, ces bâtiments disposeront d'un point de recharge par tranche de 20 places de parking supplémentaires.
- **L'article 118 de la loi Climat et Résilience de 2021** a étendu cette obligation aux parcs de stationnement de plus de 20 places, gérés par les collectivités en régie, par une délégation de service public ou *via* un marché public. Cette obligation entre en vigueur au plus tard au 1^{er} janvier 2025 ou au renouvellement de la délégation de service public ou du marché public.
- **L'article L. 113-12 du Code de la construction et de l'habitation** complète cette obligation en précisant que, dans les parkings de plus de 200 places, au moins deux emplacements sont équipés d'un point de recharge, dont l'un est réservé aux PMR.

La loi assortit cette obligation d'équipement en point de recharge de plusieurs exceptions :

- **l'obligation de prévoir l'équipement d'un point de charge par tranche de 20 emplacements supplémentaires n'est pas applicable si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation** (si le montant des travaux nécessaires sur la partie située en amont du TGBT desservant les points de charge, y compris sur ce tableau, excède le coût total des travaux et équipements réalisés en aval de ce tableau en vue de l'installation des points de charge),
- **de même, les travaux d'adaptation sont considérés comme importants si le montant des aménagements** imposés par les dispositions du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public **excède le coût total des travaux et équipements réalisés en aval de ce tableau** en vue de l'installation des points de charge, dans ces cas, le nombre de points de charge est limité de telle sorte que les travaux en amont du tableau général basse tension, y compris sur ce tableau, ou les travaux d'aménagement imposés par les dispositions du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique n'excèdent pas le coût total des travaux situés en aval de ce tableau,
- **exception spécifique aux parkings gérés en délégation de service public** : sur délibération, les collectivités peuvent répartir ces IRVE entre les différents parcs de stationnement de leur territoire pour prendre en compte la réalité des besoins des usagers, les difficultés techniques d'implantation ou les coûts d'aménagement ; le respect du nombre de points de recharge est alors apprécié sur l'ensemble des parkings concernés par cette répartition.

Obligations de pré-équipement des Parkings Relais (article L. 113-12 du Code de la construction et de l'habitation)

- **concernant les parcs de stationnement comportant plus de 10 emplacements de stationnement situés dans des bâtiments non résidentiels neufs ou rénovés de façon importante incluant le parc de stationnement ou l'installation électrique du bâtiment, ou jouxtant de tels bâtiments**, les obligations se présentent comme suit : **au moins un emplacement sur cinq est pré-équipé**. 2 % des emplacements pré-équipés doivent être dimensionnés pour être accessibles aux PMR, avec au minimum un emplacement,
- **concernant les parcs de stationnement comportant plus de 20 emplacements de stationnement situés dans des bâtiments à usage mixte, résidentiel et non résidentiel, neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante ou qui jouxtent de tels bâtiments** : obligation de pré-équipement *au prorata* du nombre d'emplacements réservés à un usage résidentiel ou non résidentiel.

Exemple : un bâtiment mixte comportant 100 places de stationnement divisé de la façon suivante :

- Si 50 places sont réservées à un usage résidentiel : 100 % des places doivent être pré-équipées,
- Si 50 places sont réservées à un usage non résidentiel : au moins un emplacement sur cinq est pré-équipé et 2 % de ces emplacements doivent être accessibles aux PMR.

Ces nouvelles obligations s'appliquent aux bâtiments pour lesquels une demande de permis de construire ou une déclaration préalable est déposée à compter du 11 mars 2021, ou en cas de rénovation importante, sauf si dans ce dernier cas, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7% du coût total de cette rénovation.

1.4 DIMENSIONNEMENT DU STATIONNEMENT DE VOITURE ÉLECTRIQUE

Les dimensions géométriques des places de stationnement dédiées à la recharge des véhicules électriques sont les mêmes que celles des autres places de stationnement standard (cf. FICHE N° 8 - CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES).

CONCEPTION GÉOMÉTRIQUE ET FONCTIONNELLE**FICHE N° 12****STATIONNEMENT VÉLO DANS L'ÉQUIPEMENT**

Pour la labellisation d'un Parking Relais par Île-de-France Mobilités, le maître d'ouvrage doit s'interroger sur la politique cyclable développée autour de l'équipement (itinéraire et surtout stationnement vélo) et obligatoirement présenter dans sa demande de subvention les actions réalisées et programmées.

Les différents dispositifs mis en place par la Loi d'Orientation des Mobilités (dite « LOM ») du 26 décembre 2019, ou par les collectivités territoriales, tels que le Plan Vélo régional (2016) ou encore le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (2017-2020), encouragent le développement de la pratique du vélo sur le territoire francilien.

Pour ce faire, l'essor de l'usage du vélo doit être accompagné d'une offre en stationnement plus importante aux abords des gares et notamment au sein des Parkings Relais.

Cette fiche s'appuie sur le Schéma Directeur du Stationnement Vélos en Gares et Stations (SDSV) de février 2020, présentant les différents objectifs et plans d'action pour le développement de l'offre en stationnement vélo aux abords des gares franciliennes, dont la dernière version est consultable sur le site internet d'Île-de-France Mobilités.

1 | Aménagement des équipements

Pour atteindre les objectifs fixés par le Plan des Mobilités en Île-de-France (ex PDUIF), il est nécessaire d'accompagner la pratique du vélo en rabattement vers les gares, en proposant une offre de stationnement à proximité de l'ensemble des gares et stations franciliennes.

Les Parkings Relais adjacents aux gares doivent, si les objectifs de dimensionnement ne sont pas déjà atteints sur le site, offrir à la fois du stationnement vélo en libre accès et des parcs à vélos sécurisés fermés, uniquement en rez-de-chaussée lorsque la configuration le permet, accompagné d'une signalétique claire et visible pour une mise en avant de ce stationnement.

La conception doit permettre une anticipation d'une éventuelle extension ultérieure du stationnement vélo, dans l'optique d'une utilisation plus massive du vélo.

Celle-ci peut notamment passer par :

- une localisation permettant de supprimer ultérieurement des places voitures pour étendre les espaces de stationnement vélos,
- pour les aménagements couverts, une hauteur sous plafond de 2,80 m minimum permettant l'installation ultérieure d'un mobilier de stockage sur deux niveaux.



Parking Relais et Parking Vélos – Persan (95)



Parking Vélos de 2,8 m de hauteur – Corneilles-en-Parisis (95)



Les Parkings Vélos les plus grands doivent prévoir des places pour les vélos-cargos.

Île-de-France Mobilités impose que le stationnement des vélos soit positionné au plus près du bâtiment voyageurs (sur le parvis, par exemple) **et dans un périmètre maximal de 70 m autour des accès à la gare.**

Le Parking Vélos doit bénéficier d'une accessibilité de qualité, être desservi par les infrastructures cyclables (existantes ou prévues par les collectivités territoriales compétentes en rabattement sur la gare) afin de garantir un passage maximum toute la journée, et ainsi sécuriser et renforcer la pratique de ce mode.

Dans le cas où un local spécifique est aménagé pour les vélos au sein d'un Parking Relais en ouvrage, il convient de privilégier un accès direct depuis l'espace public, et assuré 24 h/24.

Les conditions de lutte contre le vol et le vandalisme doivent être garanties pour une meilleure image du service, et cela dans un environnement qualitatif.

Une attention particulière sera également portée sur le développement de services considérés comme obligatoires d'après le Cahier de Références Techniques du stationnement vélo :

- casiers sécurisés (ex. : stockage du casque et affaires personnelles),
- pieds de réparation et kit d'outillage,
- station de gonflage,
- ou encore bornes de recharge pour les VAE (obligatoire au-delà de 50 places vélo).

Pour les Parkings Vélos fermés, des capteurs à la place seront déployés afin de suivre la fréquentation des équipements en temps réel.

Pour les plus gros projets, les vélos-cargos doivent être également pris en compte dans le dimensionnement des Parking Vélos. Il est recommandé de proposer au moins 2 places pour les vélos-cargos ou autres vélos à gabarit spécial pour 80 places de stationnement classiques.



L'ensemble des caractéristiques attendues pour les Parkings Vélos Île-de-France Mobilités sont précisées dans le Cahier de Références Techniques, disponible sur le site d'Île-de-France Mobilités :

<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/velo/parkings-velo>

2 | Parcours client et communication autour du service

Afin de garantir une meilleure utilisation des Parkings Vélos fermés et sécurisés, il est essentiel que le parcours client soit simple, lisible et homogénéisé pour rendre le service le plus intuitif possible.

De même, la communication devra être uniformisée à l'échelle régionale afin de gagner en lisibilité et en efficacité (cf. FICHE N° 10 - SIGNALÉTIQUE ET INFORMATION VOYAGEURS).

Île-de-France Mobilités développe actuellement une stratégie de mise en place de marques servicielles pour s'inscrire dans une démarche globale de visibilité de toute l'offre de mobilité en Île-de-France.

Ainsi, tout Parking Vélos nouvellement aménagé ou implanté devra faire l'objet d'un plan de communication à l'échelle locale permettant de promouvoir le service.

Des outils de communication seront conçus par Île-de-France Mobilités et mis à disposition de chaque maître d'ouvrage. Dans cette optique de simplification du dispositif, la tarification sera la suivante :

TYPE D'ABONNEMENT	PRIX
Abonnés annuels au réseau de transports collectifs (Navigo, scolaires ou étudiants et seniors)	Gratuit pour la première consigne
Abonnement journalier	4 €
Abonnement mensuel	10 €
Abonnement annuel	30 €

Source : Schéma Directeur du Stationnement Vélos en Gares et Stations (SDSV) de février 2020

3 | Financement

1/ Lors de la construction d'un nouveau Parking Relais incluant la création d'un Parking Vélos, on distingue :

- **les coûts imputables au stationnement VP / 2RM**, incluant, pour le cas d'un ouvrage, l'intégralité des coûts de structure. Ces coûts imputables au stationnement VP / 2RM correspondent à l'estimation présentée dans le dossier de demande de subvention. (cf. FICHE N° 18 - DOSSIER DE DEMANDE DE SUBVENTION ET DE CONTRACTUALISATION),
- **les coûts imputables au stationnement vélo**, incluant les équipements dédiés aux vélos (arceaux, consigne, services complémentaires dédiés aux vélos, etc.).

L'aide financière attribuée par Île-de-France Mobilités pour l'investissement du stationnement vélo se décompose de la manière suivante :

- la structure relève de la **convention du Schéma Directeur des Parkings Relais (SDPR)**,
- l'équipement et le suivi de l'exploitation restent encadrés par les **conventions du Schéma Directeur de Stationnement Vélo (SDSV)**.

Dans la continuité de simplification dans la gouvernance et le financement, Île-de-France Mobilités harmonisera la gestion de tous les Parkings Vélos qu'elle finance et labellise.

Pour les Parkings Vélos déjà existants, au terme des contrats d'exploitation liant les maîtres d'ouvrage actuels à leurs opérateurs, une discussion pourra être engagée entre Île-de-France Mobilités et les maîtres d'ouvrage afin d'intégrer ces équipements aux contrats de délégations de service public qui seront conclus par Île-de-France Mobilités.

Pour l'exploitation, l'aide financière d'Île-de-France Mobilités correspond à 100 % des coûts annuels (déduction faite des recettes issues des abonnements) des stationnements vélos sécurisés, sur demande et présentation (avant le 30 juin de chaque année) d'un rapport annuel d'exploitation dont les indicateurs sont précisés dans le Cahier de Références Techniques du stationnement vélo.

Les recettes perçues par le maître d'ouvrage ou son prestataire seront déduites.

2/ Lors de la réhabilitation d'un Parking Relais incluant la création d'un Parking Vélos

Le stationnement vélo peut parfois prendre la place du stationnement VP (afin d'optimiser l'accessibilité, la visibilité du Parking Vélos et la sécurité des cyclistes).

Deux cas de figure sont à prendre en compte :

- si l'emplacement vélo est déjà existant dès la création du projet, il n'y aura pas de compensation sur le fait que les places vélos occupent des places qui pourraient être voiture et donc soumises aux bonus,
- si l'emplacement vélo est créé pendant l'exploitation du parking, alors le versement du bonus VP sera maintenu jusqu'à renouvellement du contrat d'exploitation.
Pour rappel, les bonus VP sont de :
 - 50 €/place/an pour les PR au sol,
 - 100 €/place/an pour les PR en ouvrage.

À noter que les places vélos n'ouvriront pas droit aux bonus (S1, S2) du label Parking Relais.

Un contrôle sera mené par Île-de-France Mobilités sur la disponibilité des équipements et sur la propreté du Parking Vélos. Des pénalités pourront être déduites de la subvention d'exploitation.

Des pénalités pourront être appliquées annuellement :

POUR LA PROPRETÉ

- **Pour les parcs à vélos fermés :**
50 €/place/an si le parc de stationnement est considéré comme **sale 2 trimestres ou plus par an.**
- **Pour les parcs à vélos en libre accès :**
1 000 €/parc/an, si le parc de stationnement est considéré comme **sale 2 trimestres ou plus par an.**

POUR LA DISPONIBILITÉ DES ÉQUIPEMENTS

- **Pour les parcs à vélos fermés :**
70 €/place/an si le parc de stationnement est considéré **en mauvais état de fonctionnement, au moins 1 fois par an.**
- **Pour les parcs à vélos en libre accès :**
1 500 €/parc/an, si le parc de stationnement est considéré **en mauvais état de fonctionnement, au moins 1 fois par an.**

Source : Schéma Directeur du Stationnement Vélos en Gares et Stations (SDSV) de février 2020



Parkings Vélos labellisés Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités souhaite que chaque maître d'ouvrage s'investisse pleinement dans l'exploitation et la promotion du service. Ainsi, un suivi de fréquentation sera exigé. Il s'agit du nombre de vélos stationnés dans le Parking Vélos.

En l'absence de compteurs à la place permettant de suivre en temps réel l'occupation des Parkings Vélos, des comptages manuels trimestriels seront effectués par Île-de-France Mobilités pour les Parkings Vélos.

Les comptages seront réalisés un Jour Ouvrable de Base (JOB) le mardi ou le jeudi, entre 9 h et 17 h.

Selon le taux d'occupation moyen annuel, un bonus pourra être attribué à l'exploitant.

EN RÉSUMÉ

LE PARKING VÉLOS DEVRA RÉPONDRE À PLUSIEURS POINTS :

- **une localisation stratégique** à proximité immédiate des accès à la gare et situé sur les itinéraires empruntés par les cyclistes,
- **une information voyageurs structurée**, accessible et renforcée auprès des usagers de la gare,
- **une signalétique en gare efficace** pour une meilleure identification de l'offre,
- **une sécurité renforcée**,
- **un environnement apaisé** (source de lumière, éclairage, propreté, esthétisme, etc.).

QUALITÉ DE SERVICE

FICHE N° 13

CONFORT ET RÈGLES DE SÉCURITÉ DE L'ÉQUIPEMENT

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, etc.) sont primordiales. Ces réponses conditionnent l'appropriation du Parking 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 chercheront à stationner dans d'autres espaces ou feront en sorte de rendre leur passage dans le Parking 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 Parking Relais, ce qui doit permettre une utilisation, la plus intuitive possible, de l'équipement. Ainsi, avec des conditions de stationnement sûres et commodes, l'image du Parking Relais restera positive et les conditions d'exploitation seront sensiblement améliorées et facilitées.

1 | Lien avec le pôle d'échanges, visibilité et identification

Pour réduire le plus possible le temps de correspondance, les places du Parking 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 N° 3 – CRITÈRES D'IMPLANTATION ET FONCIER).

Île-de-France Mobilités conseille de marquer la présence de l'équipement, par exemple, par un geste architectural pour les Parking Relais en ouvrage et par du mobilier urbain (totem, mât lumineux, etc.) pour les Parking Relais au sol.

L'objectif est de faire du Parking 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.



Insertion architecturale – Parking Relais de la gare d'Étampes (91)



Dispositif laissant passer la lumière – Parking Relais de la gare d'Étampes (91)

2 | Traitements intérieurs et interface avec l'extérieur

2.1 DÉLAISSÉS

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

2.2 ACCESSIBILITÉ AUX POINTS CLÉS DU PARKING RELAIS

La problématique de l'orientation dans le Parking Relais sera parfaitement étudiée, **pour un usage commode et un temps de passage le plus court possible.**

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 Parking Relais** (sortie vers la gare, ascenseur, local d'accueil, bornes de péage, etc.) **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.**



Local d'accueil – Parking Relais de la gare de Cormeilles-en-Parisis (95)

2.3 AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR DES PARKINGS RELAIS EN OUVRAGE

Le nombre de poteaux sera limité. Dans la mesure du possible, les poteaux seront implantés en fond de place et non le long des allées, **et de sorte 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 tout en respectant le gabarit en hauteur d'au moins 2 m sous obstacle (cf. FICHE N° 8 – CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES) **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** (exemples : peinture, lumière renforcée, traitements vitrés, etc.).



Parking Relais de la gare de Cormeilles-en-Parisis (95)

2.4 FAÇADES ET DISPOSITIFS ANTI-INTRUSION (POUR LES PARKINGS 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'équipement.

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

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

Les conditions seront réunies **pour une circulation sûre des véhicules.** Les voies et les emplacements seront convenablement dimensionnés (cf. FICHE N° 8 - CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES) 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 Parking Relais sera équipé d'un dispositif anti-intrusion (grilles, contrôle d'accès piétons, etc.) au minimum au rez-de-chaussée de l'équipement **pour prévenir d'éventuels actes de malveillance.**

Un effort supplémentaire sera fourni si les cages d'escalier sont extérieures à la structure.

2.5 ÉTANCHÉITÉ

Le point faible des parcs de stationnement en ouvrage reste l'étanchéité. Île-de-France Mobilités appelle à 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 Parking 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'escalier, particulièrement lorsqu'elles sont extérieures ou émergeant à la surface.



Insertion architecturale de la façade d'un Parking Relais en ouvrage en gare de Massy-Palaiseau (91)



Dispositif de façade laissant passer la lumière – Parking Relais de la gare d'Esbly (77)

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 ,
- au droit des joints de dilatation,
- un enrobé cloqué, etc.

➤ **Les conséquences sur la qualité de service sont immédiates.**

Dès que ces symptômes apparaissent, le maître d'ouvrage doit prendre des mesures drastiques pour prévenir la dégradation du béton, des peintures, de l'éclairage, etc.

➤ **Plus les mesures sont tardives, plus elles sont coûteuses et contraignantes.**

2.6 LES DISPOSITIFS ANTI-STATIONNEMENT ET LES DISPOSITIFS ANTI-INTRUSION (POUR LES PARKINGS RELAIS AU SOL)

Certains secteurs de la région Île-de-France sont concernés par le **stationnement sauvage des gens du voyage en dehors des aires mises à leur disposition** conformément à la réglementation. Il arrive que les Parkings Relais soient concernés.

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

Il est recommandé que les Parkings Relais au sol soient équipés de clôtures, naturelles (alignement d'arbustes...) ou non (poteaux de clôture en bois ou acier...), afin de prévenir d'éventuels actes de malveillance, limiter le cheminement des véhicules personnels et des piétons aux seuls passages aménagés et faciliter les conditions d'exploitation pour le personnel.

Cette disposition complétera utilement les résultats attendus de la vidéosurveillance, si le Parking Relais en dispose.

3 | Propreté et entretien

L'entretien régulier du Parking Relais est obligatoire. La propreté / l'entretien sommaire est l'un des items audités par Île-de-France Mobilités dans le cadre du suivi du label (cf. ANNEXE N° 2).

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, etc.

Le nettoyage du Parking 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.

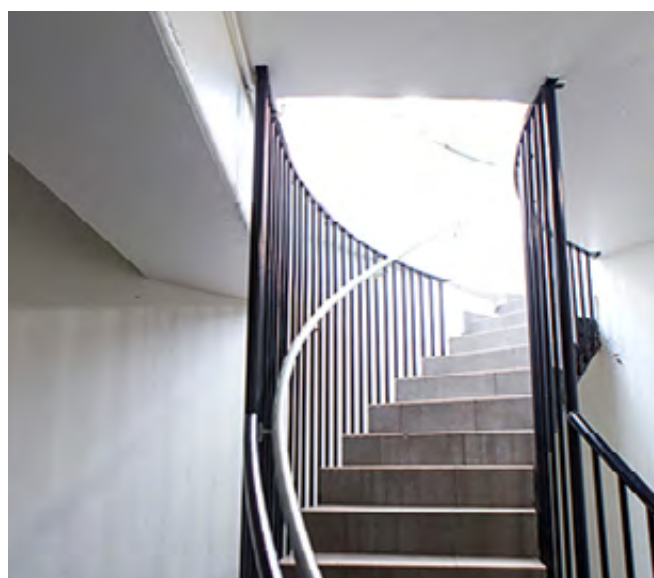
Les matériaux utilisés à l'intérieur comme à l'extérieur (exemple : revêtements, peintures, support d'information) seront lessivables notamment pour traiter le noircissement dû aux gaz d'échappement et les « tags » **et/ou remplaçables facilement** (systèmes amovibles).



Dispositif anti-stationnement sauvage – Parking Relais de Bouray (91)



Dispositif anti-intrusion sur le Parking Relais de Bouray (91)



Parking Relais de Cergy-Pontoise (95)

4 | Éclairage de l'équipement

La qualité de la mise en lumière contribue au sentiment de sécurité.

L'éclairage des zones de stationnement, des cheminements, des cages d'escalier sera étudié de sorte **qu'il privilégie les espaces parcourus par les piétons pour les orienter et les sécuriser.**

Pour les Parkings Relais au sol, **un dispositif de candélabres pour piétons au niveau des cheminements** (cf. FICHE N° 9 – CHEMINEMENTS PIÉTONS), et de mâts pour véhicules au niveau des places de stationnement sera privilégié.

Pour les Parkings Relais en ouvrage, il est recommandé :

- un **éclairage renforcé** au niveau des points clés (sorties, accès ascenseur, local d'exploitation, cages d'escalier) et 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.



Parking Relais de la gare de Corneilles-en-Parisis (95)



RECOMMANDATIONS LIÉES À L'ÉCLAIRAGE

➤ Niveaux réglementaires :

- 20 lux pour le cheminement extérieur accessible, ainsi que les parcs de stationnement extérieurs et leurs circulations piétonnes accessibles,
- 20 lux pour les parcs de stationnement intérieurs et leurs circulations piétonnes accessibles,
- 200 lux au droit des postes d'accueil ou des mobiliers en faisant office,
- 100 lux pour les circulations intérieures horizontales,
- 150 lux pour chaque escalier et équipement mobile.

➤ Préconisations :

- 120 lux pour les circulations (rampes d'accès) et places de stationnement,
- 120 lux pour les zones de circulation piétonnes,
- 150 lux dans les zones d'entrée et de sortie de véhicules, avec une bonne dégressivité entre la luminance extérieure et celle du Parking Relais,
- 200 lux pour les zones de conflit véhicules/piétons,
- 200 lux pour les cheminements piétons dans les cages d'escalier et ascenseurs,
- 300 lux pour les zones de paiement et de péage,
- 350 lux pour les locaux d'exploitation.



5 | Peintures et revêtement

Les choix effectués en matière de peinture et de décoration de l'équipement devront permettre d'aboutir à **un environnement agréable et sécurisant pour l'utilisateur**, en améliorant l'éclairage et l'aspect du parc de stationnement.

Les voies d'entrée des véhicules jusqu'aux barrières seront rendues **antidérapantes**, ainsi que les rampes entre niveaux, en fonction de l'importance de la pente.

Les peintures utilisées aux plafonds, murs et poutres seront mates afin de favoriser les luminances et d'éviter les reflets parasites. Le flocage au plafond ne sera employé qu'en cas de nécessité acoustique.

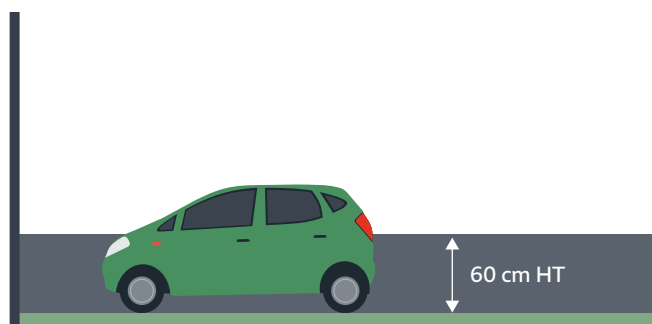
Les marquages des places, des voies de circulation, des circulations piétonnes, les fléchages, motifs et signalétiques, seront réalisés en utilisant **des matériaux compatibles avec leurs supports étanches ou non** (peinture type résine).

Les emplacements de stationnement seront obligatoirement numérotés.

Les voies de circulations piétonnes seront clairement définies et séparées de la voie de circulation pour automobiles avec une bande peinte délimitant la voie et présentant un contraste avec les allées de circulation. L'ensemble des cheminements piétons seront traités en résine bien visible de la circulation automobile.

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

Bande de peinture limitant les 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, antipoussière et antidérapante, se prêtera au lavage mécanique.



Exemple d'environnement agréable et sécurisant – Parking Relais de Cergy-Pontoise (95)

6 | Surveillance de l'équipement

La sécurité/sûreté est l'un des items audités par Île-de-France Mobilités dans le cadre du suivi du label (cf. ANNEXE N° 2).

6.1 SURVEILLANCE

Si le Parking 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 mutualiser les systèmes de surveillance pour faire bénéficier à chaque parking, individuellement, de moyens collectifs rationalisés et renforcés.



Local d'accueil et sécurité du Parking Relais de la gare de Persan-Beaumont (95)

6.2 PRÉSENCE HUMAINE

Une présence humaine sera perçue positivement pour les usagers, et **notamment pour tous les Parkings Relais de plus de 200 places, en ouvrage comme 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, mais 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 Parking Relais est très proche du faisceau ferroviaire ou d'une autre infrastructure génératrice de bruit, etc.).

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

8 | Dispositions spécifiques

8.1 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 L. 141-1 à L. 141-4, L. 143-1 à L. 143-3, R. 143-2 à R. 143-17, et R. 164-1 à R. 164-6 du Code de la construction et de l'habitation.

8.2 DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUES AU PARC EN OUVRAGE

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

- la circulaire du 3 mars 1975 relative aux parcs de stationnement couverts et son instruction technique,
- 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,
- 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 19 décembre 2017 modifiant les deux précédents arrêtés,
- 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.

QUALITÉ DE SERVICE

FICHE N° 14

SERVICES AUX USAGERS DANS L'ÉQUIPEMENT

Un certain nombre de services peuvent venir utilement compléter la qualité de service et contribuer à l'attractivité du Parking Relais. Il peut s'agir de services visant à faciliter l'accès au Parking Relais ou de services à la mobilité (comme les places réservées au covoiturage ou à l'autopartage, les places vélo ou les places équipées d'installations de rechargement pour véhicules électriques), de services liés à la logistique ou encore de services divers aux usagers.

Il est néanmoins indispensable de réfléchir à la pertinence de leur localisation dans le cadre d'une approche globale à l'échelle du pôle d'échanges : certains d'entre eux peuvent par exemple trouver plus de pertinence dans le bâtiment voyageurs ou sur le parvis de la gare, où les flux de personnes sont les plus importants.

De même, la pertinence de ces services doit être évaluée au regard du coût et de leur utilisation potentielle ; ils ne doivent pas déséquilibrer le bilan d'exploitation du Parking Relais.

1 | Services à la mobilité

1.1 MODALITÉS DE PAIEMENT

Un service de réservation de place et de paiement en ligne peut être intéressant pour favoriser la pratique intermodale parmi les usagers occasionnels. En effet, cela leur permet de sécuriser leur trajet en réservant et prépayant un titre de stationnement dans le Parking Relais. Ce service, assez fréquent, est généralement proposé à l'initiative de l'exploitant.

2.1 COVOITURAGE

Le covoiturage 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 le coût d'usage d'un véhicule entre plusieurs personnes, dans un contexte de raréfaction des énergies fossiles et d'augmentation du coût du carburant,
- d'optimiser le rendement du foncier autour des gares, notamment dans les Parkings Relais saturés.

Ainsi, des places réservées aux véhicules des covoitureurs pourront être aménagées au plus près de l'accès à la gare.



Stationnements de covoiturage – Gare de Marles-en-Brie (77)

Dans l'optique de favoriser la pratique du covoiturage, un tarif préférentiel d'abonnement peut également être prévu pour les covoitureurs réguliers venant en gare prendre les transports en commun. Certains parkings de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise proposent notamment ce service. Les contrôles peuvent s'effectuer par détection des plaques d'immatriculation.

Le tarif covoiturage, présenté ci-contre, permet d'associer plusieurs badges d'accès à un seul abonnement.

ABONNEMENTS / MOIS	
Transports en Commun (TC)	33,00 €
Standard	45,75 €
Collectif	51,00 €
Nuits et Week-end	28,00 €
Covoiturage	29,33 €
Motos (uniquement pour Oise)	14,67 €

1.3 AUTOPARTAGE

L'autopartage consiste à proposer un véhicule à la location pour des besoins ponctuels d'utilisation d'une automobile.

L'autopartage constitue un véritable outil de la politique de mobilité durable, car il permet de rationaliser l'usage de la voiture et participe à la démotorisation des ménages.

Île-de-France Mobilités a établi un label autopartage aujourd'hui attribué à plusieurs opérateurs.

Les gares ou stations de métro sont généralement des lieux propices au développement de l'autopartage ; ils constituent en effet des points d'accès aisés pour des ménages n'ayant pas de véhicule à disposition.

Conformément au label Parking Relais (cf. ANNEXE N° 2), en cas de demande formulée auprès du maître d'ouvrage par un opérateur d'autopartage labellisé par Île-de-France Mobilités, le maître d'ouvrage s'engage à réserver des emplacements au service correspondant, dans la limite de 4 emplacements, sur la base d'un tarif d'abonnement équivalent au tarif d'abonnement PR Navigo.

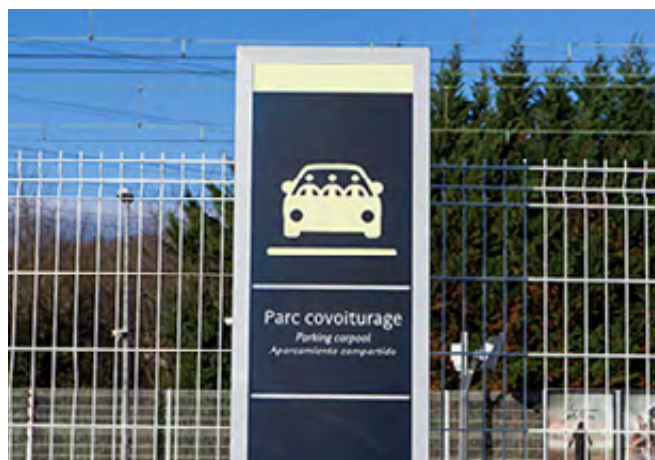
Le cas échéant, plusieurs services labellisés peuvent formuler une demande. Les différents emplacements réservés listés précédemment bénéficient d'une implantation préférentielle (accès aisé et sécurisé, localisation proche des accès au réseau de transport) et d'un repérage spécifique respectant les Prescriptions Signalétiques d'Île-de-France Mobilités (cf. FICHE N° 10 – SIGNALÉTIQUE ET INFORMATION VOYAGEURS).

1.4 RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

>> Ce sujet est traité dans la FICHE N° 11 - INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE.



Consignes sécurisées sur le Parking Relais de la gare de Montfort-l'Amaury-Méréée (78)



Places de covoiturage du Parking Relais de la gare de Bouray (91)



Place de stationnement minute pour le retrait de colis sur le parking Relais de Cergy-le-Haut (95)

1.5 SERVICES AUX CYCLISTES

>> Le sujet du stationnement sécurisé pour les vélos est traité dans la FICHE N° 12 – STATIONNEMENT VÉLO.

Le cas échéant, d'autres services vélos peuvent être associés, tels que le prêt ou la location de vélos, ou la tenue d'ateliers de réparation des cycles, par exemple.

1.6 SERVICES AUX CONDUCTEURS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS

>> Le sujet du stationnement sécurisé pour les deux-roues motorisés est traité dans la FICHE N° 8 – CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES.

Le cas échéant, des services complémentaires peuvent être prévus, comme l'installation de casiers ou de consignes sécurisées pour les casques, à proximité des aires de stationnement dédiées aux motos/scooters.



Service conciergerie sur le Parking Relais de la gare de Cergy-Préfecture (95)

2 | Services liés à la logistique

La mise en place de casiers automatisés peut constituer un service intéressant pour les usagers des Parkings Relais.

Le principe consiste à passer une commande en ligne et, lorsqu'elle a été expédiée, la récupérer dans une consigne sécurisée à l'aide d'un code reçu par courriel ou SMS.

Ces services permettent de récupérer les commandes de façon rapide et autonome, sans avoir à effectuer un détour par les différents commerces.

La pertinence d'une implantation dans le Parking Relais reste néanmoins à peser au regard des flux attendus.

3 | Services divers aux usagers

Sur site, les services d'entretien du véhicule tels que la station de lavage, la réparation, la station de gonflage de pneus, l'aspirateur, etc., peuvent s'avérer utiles de façon ponctuelle. Ils peuvent présenter une pertinence dans des parkings très capacitaires, pour lesquels l'aménagement de places réservées est peu impactant sur les capacités destinées au rabattement et les flux suffisamment importants.

D'autres services sur site peuvent également être proposés, **comme une boîte à lire, de la presse gratuite en libre service, le prêt d'un démarreur de batterie, d'un chargeur universel de batterie de téléphone, ou d'un parapluie, etc.** Ces services peuvent paraître, dans une certaine mesure, anecdotiques mais contribuent au développement du service rendu.

Box'n Services a été mis en place dans deux Parkings Relais de la Communauté d'agglomération de Cergy Pontoise, Trois Gares et Arts, en 2020.

Les services disponibles sont : retouches, cordonnerie, clés, repassage, service pressing, remplacement de pile de montre, épicerie fruits et légumes, réception de colis.

Le service Fermes and Clic a été installé dans le parc multimodal de Longvilliers.

Les produits commercialisés sont : des produits alimentaires (fruits, légumes, viandes, poissons, œufs, plats cuisinés, etc.) et des produits pour la maison. Les usagers peuvent passer commande et récupérer leur panier dans un casier sécurisé ou bien directement acheter des produits dans le bâtiment d'accueil du parking.

La pertinence de ces services est à apprécier au regard de l'utilisation attendue et des coûts engendrés.

En particulier, des services requérant une présence humaine importante présentent peu de pertinence compte tenu du modèle économique des Parkings Relais ; ils impliqueraient un coût trop important pour l'utilisateur.

L'installation de toilettes publiques au sein des Parkings 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 et de fonctionnement.**

DÉVELOPPEMENT DURABLE

FICHE N° 15

ÉCO-CONCEPTION

Les Parkings Relais participent au principe de développement durable de la Région Île-de-France en renforçant l'utilisation des transports collectifs et la réduction des émissions GES liées à l'utilisation des véhicules particuliers.

En plus de leur contribution au schéma de transport global, les Parkings Relais d'Île-de-France Mobilités eux-mêmes doivent faire l'objet de démarches de Développement Durable afin de limiter leurs impacts environnementaux tout au long de leur cycle de vie, notamment la réduction des nuisances environnementales en phase de réalisation et l'optimisation de la performance en matière de développement durable en phase d'exploitation.

1 | Stratégie de Développement Durable des Parkings Relais

En déclinaison de la loi Climat et Résilience et du principe de neutralité carbone en 2050, des retours d'expériences des Parkings Relais en cours d'exploitation et des bonnes pratiques employées dans les Parkings Relais en France et à l'international, la stratégie de Développement Durable des Parkings Relais d'Île-de-France Mobilité s'organise autour de 3 grandes thématiques :



1. LUTTE CONTRE L'EFFET D'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN

- Aménagement paysager,
- Végétation,
- Perméabilisation des sols,
- Toitures et/ou façades végétalisées, etc.

2. SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ET DÉMARCHE BAS-CARBONE

- Efficacité énergétique des systèmes d'éclairage,
- Énergie renouvelable,
- Écomatériaux et béton bas-carbone,
- Mutabilité et évolutivité des espaces, etc.

3. CHANTIER À FAIBLE NUISANCE

- Protection des milieux naturels, des sols et des eaux,
- Limitation des nuisances aux riverains,
- Valorisation des déchets de chantier, etc.

cf. FICHE N° 16 pour plus de précisions.

2 | Démarche d'éco-conception des équipements

Cette section présente les principes de concept en termes de développement durable à prendre en compte dans la conception des équipements. Ils sont complétés par des exemples de mesure concrets avec recommandation d'Île-de-France Mobilités.

2.1 LUTTE CONTRE L'EFFET D'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN

En réponse aux prescriptions des références législatives, notamment celles concernant la lutte contre l'artificialisation des sols et la gestion des eaux pluviales, les principes suivants sont à considérer dans la conception des espaces extérieurs :

- **PRIVILÉGIER** la végétalisation,
- **LIMITER** les surfaces extérieures minéralisées et imperméabilisées,
- **PRIVILÉGIER** les matériaux et les revêtements de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement,
- **FAVORISER** l'ombrage des espaces extérieurs par la végétalisation et les ombrières,



Les solutions présentées ci-après sont les mesures courantes permettant de concrétiser les principes de conception cités.



Parking Relais de Villiers-Neauphle-Pontchartrain (78)



FAÇADE VÉGÉTALISÉE

SOLUTION ENVISAGEABLE : Les façades végétalisées (façades vertes prenant racine au sol ou « murs végétaux » ancrés dans la façade) sont une conception qui participe à l'aménagement urbain du site et permet de réduire l'effet d'îlot de chaleur et favorise et/ou reconstruit la biodiversité locale.

Le maître d'ouvrage doit bien prendre en compte la nécessité de l'entretien et de la maintenance pendant l'exploitation des équipements, permettant ainsi de maintenir le bon état des plantes.

AVANTAGES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Réduire l'effet d'îlot de chaleur.
- Développer la biodiversité locale.
- Participer à la gestion des eaux pluviales.
- Améliorer la qualité de l'air.

CONTRAINTES DE MISE EN PLACE

- Coût d'investissement.
- Nécessité d'une structure de support en façade.
- Facilité et coût de maintenance.



EXEMPLE CONCRET

Parc de stationnement Vallier à Marseille, France.
450 places réparties sur quatre niveaux.
La façade de l'édifice a été traitée en mur végétal.



TOITURE VÉGÉTALISÉE



EXEMPLE CONCRET

Parking Relais « Rol Tanguy » à Orléans, France.
108 places.

SOLUTION ENVISAGEABLE : Les toitures végétalisées, (extensives ou semi-intensives)

Il est recommandé des toitures végétalisées de type extensif ou semi-intensif, avec des espèces nécessitant peu d'entretien et d'arrosage.

Les toitures végétalisées de type intensif doivent être limitées.

AVANTAGES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Réduire l'effet d'îlot de chaleur.
- Développer la biodiversité locale.
- Participer à la gestion des eaux pluviales.

CONTRAINTES DE MISE EN PLACE

- Coût d'investissement.
- Nécessité d'un système d'arrosage.
- Facilité et coût de maintenance.





REVÊTEMENTS DE SOL PERMÉABLES

SOLUTIONS ENVISAGEABLES : Les stationnements végétalisés ou les revêtements de sols drainants (ex. : béton monolithique alvéolaire).

La végétalisation des places de stationnement permet d'augmenter la proportion d'espaces perméables en milieu urbain ; d'infiltrer les eaux de pluie pour limiter l'engorgement des réseaux, recharge naturelle des nappes phréatiques et limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain.

AVANTAGES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Réduire l'effet d'îlot de chaleur.
- Développer la biodiversité locale.
- Participer à la gestion des eaux pluviales.

CONTRAINTES DE MISE EN PLACE

- Coût d'investissement.
- Coût de maintenance.



EXEMPLE CONCRET

Parking du « Honfleur Normandy Outlet » Honfleur, France. 1 200 places de parking gratuites. Dont une partie en silo, et les autres en surface.



STATIONNEMENT VÉGÉTALISÉ



EXEMPLE CONCRET

Parking Relais Kruger à Villeurbanne, Lyon, France.

SOLUTION ENVISAGEABLE : Les stationnements végétalisés, (ex. : dalles alvéolées).

AVANTAGES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Réduire l'effet d'îlot de chaleur.
- Développer la biodiversité locale.
- Participer à la gestion des eaux pluviales.

CONTRAINTES DE MISE EN PLACE

- Coût d'investissement.
- Coût de maintenance.





SOL DRAINANT

SOLUTION ENVISAGEABLE : Les revêtements de sols drainants (ex. : béton, enrobé, etc.)

➤ AVANTAGES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Participer à la gestion des eaux pluviales.

➤ CONTRAINTE DE MISE EN PLACE

- Coût d'investissement.



➤ EXEMPLE CONCRET

Pompey Car Park, Portsmouth, Royaume-Uni.
Sol en enrobé drainant.



INTÉGRATION PAYSAGÈRE



➤ EXEMPLE CONCRET

Parking Relais de la gare de Bouray, France.

SOLUTION ENVISAGEABLE : Les Noues d'infiltration végétalisées.

➤ AVANTAGES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Réduire l'effet d'îlot de chaleur.
- Développer la biodiversité locale.
- Participer à la gestion des eaux pluviales.

➤ CONTRAINTES DE MISE EN PLACE

- Coût d'investissement.
- Disposition de surface.





TRAITEMENT VÉGÉTAL

SOLUTION ENVISAGEABLE : Le traitement végétal (ex. : plantations d'arbres, arbustes, bosquets, etc.)

➤ AVANTAGES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Réduire l'effet d'îlot de chaleur.
- Développer la biodiversité locale.
- Participer à la gestion des eaux pluviales.

➤ CONTRAINTES DE MISE EN PLACE

- Coût d'investissement.
- Coût de maintenance.



➤ EXEMPLE CONCRET

Parking du Zénith de Strasbourg, France.

2.2 SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ET DÉMARCHE BAS-CARBONE

L'efficacité énergétique et la sobriété carbone sont au cœur du concept « Développement Durable » du nouveau Schéma Directeur des Parkings Relais d'Île-de-France Mobilités.

Il s'agit de mesures d'optimisation des consommations énergétiques des équipements mis en place dans le cadre de l'opération et de réduction des émissions de Gaz à effet de Serre pendant toutes les phases de cycle de vie du projet :

- **L'EXTRACTION, LE TRANSPORT ET LA FABRICATION** des matériaux,
- **LE TRANSPORT** des matériaux au chantier,
- **LES ACTIVITÉS DE CONSTRUCTION** (énergie des engins, transport des déchets, etc.),
- **L'EXPLOITATION** (éclairage, installations techniques, etc.),
- **LA FIN DE VIE** de l'ouvrage.



L'emploi des bétons bas-carbone et des écomatériaux (matériaux biosourcés, réemployés/recyclés, écolabellisés, etc.) est suggéré pour des éléments de la construction sans renoncer à la qualité ni à la performance de ces éléments par rapport aux solutions plus conventionnelles.

Les solutions présentées ci-après sont les mesures courantes permettant de concrétiser les principes de conception cités.





RECOURS AUX ÉNERGIES RENOUVELABLES (ENR) SUR SITE

SOLUTION ENVISAGEABLE : Les installations solaires photovoltaïques.

L'opportunité d'intégration des énergies renouvelables doit être étudiée pour chaque site.

AVANTAGES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Réduire l'empreinte carbone du projet.
- Réduire la dépendance par rapport aux énergies fossiles.

CONTRAINTES DE MISE EN PLACE

- Démarche administrative.
- Coût d'investissement.
- Présence et disponibilité de toiture de bâtiment ou ombrières.
- Facilité et coût de maintenance.



EXEMPLE CONCRET

Parking de l'Université Autonome de Madrid équipé d'ombrières photovoltaïques, Espagne.



EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES INSTALLATIONS



EXEMPLE CONCRET

Parking Relais « Parc Azur Charles Ehrmann » à Nice, France

SOLUTION ENVISAGEABLE : Les lumières en LED

Le choix d'équipements électriques performants et l'intégration d'un système d'éclairage avec modulation spatiale en fonction de la présence ou de la lumière naturelle, permettent d'améliorer l'efficacité énergétique de l'équipement et donc réduire son coût d'exploitation.

Les lampes basse consommation ou LED sont exigées pour les éclairages artificiels intérieurs et extérieurs de l'équipement.

AVANTAGES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Réduire la consommation électrique.
- Réduire le coût en exploitation.
- Durée de vie importante.

CONTRAINTES DE MISE EN PLACE

- Coût d'investissement.





GESTION DE L'ÉCLAIRAGE

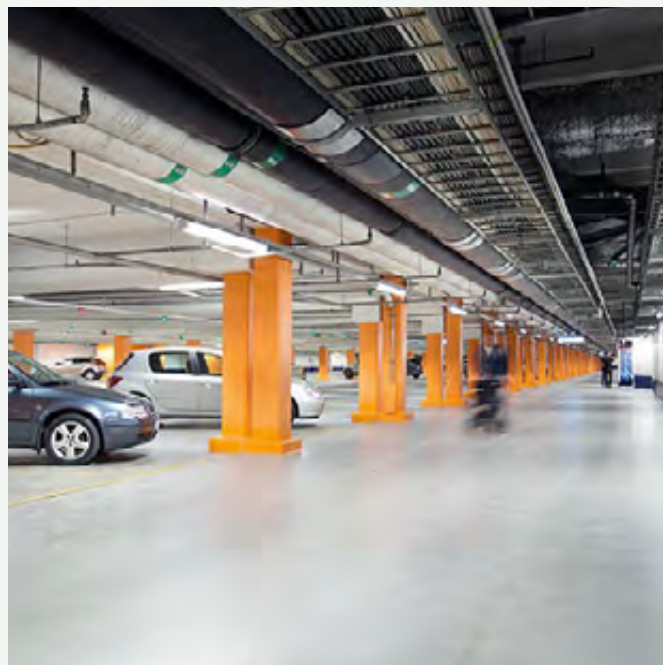
SOLUTION ENVISAGEABLE : Gestion de l'éclairage en fonction de la présence ou de la lumière naturelle.

➤ AVANTAGES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Réduire la consommation électrique.
- Réduire le coût en exploitation.

➤ CONTRAINTE DE MISE EN PLACE

- Coût d'investissement des détecteurs de présence et du système de commande.



➤ EXEMPLE CONCRET

La détection de présence, la gradation et les lumières LED (Solution GreenParking de Philips)



LA VENTILATION NATURELLE



➤ EXEMPLE CONCRET

Parking Relais Pyrénées Villenave d'Ornon, France.
753 places.

SOLUTION ENVISAGEABLE : Favoriser la ventilation naturelle et limiter la ventilation mécanique.

➤ AVANTAGES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Réduire la consommation électrique.
- Réduire le coût en exploitation.

➤ CONTRAINTE DE MISE EN PLACE

- Couvertures périphériques à l'air libre.





MUTABILITÉ ET ÉVOLUTIVITÉ DES ESPACES

SOLUTIONS ENVISAGEABLES :

- La mutabilité des espaces de parking aux stationnements dédiés aux voitures électriques et hybrides équipant des bornes de recharge.
- Stationnements des vélos.
- Services de stockage.
- Espaces logistiques urbains.
- Logements.
- Bureaux.
- Commerces.
- Centres de loisirs.
- Fermes d'agriculture urbaine, etc.

La mutabilité et l'évolutivité des espaces doivent être considérées dès la phase de conception du projet afin de limiter le coût et les impacts environnementaux liés aux éventuels travaux de réorganisation ou démolition en phase d'exploitation.

AVANTAGE EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Limiter le coût et les impacts environnementaux liés aux éventuels travaux de réorganisation ou démolition en phase d'exploitation.

CONTRAINTES DE MISE EN PLACE

- Organisation spatiale (zonage, accès, etc.).
- Contraintes réglementaires liées à l'usage futur, à prendre en compte dans la conception.
- Surcoûts fréquents en termes de conception.



1^{er} EXEMPLE CONCRET

Parc de stationnement Grenier-Saint-Lazare – Paris 3^e
(Projet « L'Immeuble Inversé » de SOGARIS).
Transformation de l'ancien parking en espaces de service de logistique urbaine de proximité (logistique de quartier au service de ses habitants et commerçants).



2^e EXEMPLE CONCRET

Parking silo, Quartier Armagnac Sud à Bordeaux
Euratlantique, à proximité de la gare.
418 places transformables en locaux d'activités et bureaux.
La dalle de béton qui repose sur des portiques en bois, est démontable.



DÉVELOPPEMENT DURABLE

FICHE N° 16

CHANTIER VERT ET CERTIFICATION ENVIRONNEMENTALE

Les Parkings Relais participent au principe de développement durable de la Région Île-de-France en renforçant l'utilisation des transports collectifs et la réduction des émissions de GES liées à l'utilisation des véhicules particuliers.

En plus de sa contribution au schéma de transport global, les Parkings Relais d'Île-de-France Mobilités eux-mêmes doivent faire l'objet de démarches de Développement Durable afin de limiter leurs impacts environnementaux tout au long de leur cycle de vie, notamment la réduction des nuisances environnementales en phase de réalisation et l'optimisation de la performance en matière de développement durable en phase d'exploitation.

1 | Démarche de chantier à faibles nuisances

Il est recommandé d'intégrer une démarche de chantier à faibles nuisances dans les projets afin de mieux gérer les nuisances environnementales engendrées par les différentes activités liées au chantier de la création de Parkings Relais.

En effet, l'exécution de travaux impacte l'environnement et peut avoir des effets néfastes sur celui-ci en altérant les milieux de vie des espèces endémiques, la qualité de l'eau, de l'air et des sols.

Ainsi, un chantier respectueux de l'environnement répond aux objectifs suivants :

- **LIMITER LES NUISANCES** causées aux riverains (notamment le bruit et la poussière),
- **LIMITER LES RISQUES DE POLLUTION** des eaux et du sol,
- **RÉDUIRE ET TRIER** les déchets,
- **PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ** et son milieu de vie.



2- CONCEVOIR

Le présent chapitre illustre **les principes de lutte contre les nuisances environnementales** à considérer par le maître d'ouvrage et les entreprises lors de la réalisation des travaux **afin de maîtriser et optimiser les impacts environnementaux du projet.**

Les mesures environnementales présentées dans le cadre du présent document **complètent les obligations réglementaires auxquelles le projet est soumis ou s'y conforment et ne s'y substituent en aucun cas.**



Travaux du Parking Relais de Nangis (77)

1.1 ORGANISATION DU CHANTIER

L'installation du chantier sera pensée et mise en place **de façon à éviter toute nuisance pour les riverains, les commerces voisins ainsi que pour les milieux naturels.** Lors de l'installation du chantier et tout au long des travaux, les entreprises mettront en place les protections nécessaires pour éviter toute dégradation de l'environnement.

Un plan du chantier sera fourni à chaque intervenant, sur lequel seront indiqués les emplacements de stationnement et de livraison identifiés. La signalétique sera claire et installée aux endroits stratégiques.

Les déplacements et livraisons, y compris opérations de chargement et de déchargement, seront programmés afin de limiter les désagréments pour les riverains.

Des moyens seront mis à disposition pour assurer la propreté du chantier.



Réunion de coordination chantier

1.2 COMMUNICATION

Pour la bonne réussite de la démarche environnementale, il est nécessaire :

- **d'informer les riverains en amont du projet** (dates clés, possibles nuisances, démarche environnementale du chantier),
- **de sensibiliser le personnel travaillant sur le site** (risques de pollution, gestion des déchets, comportements à adopter pour limiter l'impact du chantier, règles et normes de sécurité à respecter).

1.3 GESTION DE LA CONSOMMATION D'EAU ET D'ÉNERGIE

Afin de préserver les ressources naturelles, une attention particulière sera portée afin de limiter les consommations en eau et en énergie.

Pour économiser l'énergie, les entreprises veilleront à l'optimisation des différents postes de consommation d'énergie tels que les déplacements, la consommation et l'utilisation raisonnée des engins et machines, l'éclairage, le chauffage, la climatisation, etc.

ÉVITONS LE GASPILLAGE DES RESSOURCES

- Gare aux fuites d'eau.
- Arrêt des moteurs dès que possible.
- Limitation de la vitesse des engins.
- Extinction des lumières et des équipements en l'absence de personnel.



1.4 GESTION DES DÉCHETS

Les activités de chantier génèrent une grande quantité de déchets qu'il est nécessaire de prévoir et de gérer afin de limiter leur impact.

Afin de réduire les déchets produits sur le chantier, le maître d'ouvrage et les entreprises devront mener un travail de réflexion en amont pour :

- limiter les emballages,
- réduire les pertes et les chutes en optimisant le conditionnement et l'utilisation des matériaux,
- choisir des matériaux moins générateurs de déchets,
- s'inscrire dans une démarche de réemploi et d'économie circulaire.

Le stockage et la collecte des déchets respecteront les réglementations en vigueur.

Les déchets seront collectés aussi souvent que nécessaire pour garantir la propreté du site et seront acheminés vers des filières de valorisation adaptées. Le recyclage des matériaux sera privilégié lorsque celui-ci est possible.

Ainsi, les emplacements de tri seront identifiés, les bennes et points de stockage seront clairement matérialisés et les consignes de tri seront communiquées par une signalétique facilement reconnaissable et compréhensible par tous.



GÉRONS LES DÉCHETS

- Tri des déchets selon signalétique et consignes.
- Utilisation de bordereaux de suivi.
- Bennes couvertes pour éviter les envois.
- Aucun brûlage ni enfouissement de déchets.

1.5 LIMITATION DES NUISANCES SONORES

Afin de limiter les nuisances sonores, les travaux seront menés à des horaires conformes au règlement sanitaire départemental, aux arrêtés préfectoraux et municipaux en vigueur.

Les entreprises s'engagent à respecter la réglementation en matière de nuisances sonores, notamment en veillant à utiliser des engins homologués.

LIMITATIONS DE BRUIT

- Utilisation des talkies-walkies.
- Respect des plages horaires pour les tâches bruyantes.
- Information des riverains.



1.6 LIMITATION DE LA POLLUTION DU MILIEU

Les déplacements d'engins et de camions lors de chantiers sont responsables de dépôts de boue et de terre sur la voie publique, d'émissions de poussières altérant la qualité de l'air, notamment lors des phases de terrassement et de démolition.

Les entreprises s'assureront de la propreté du chantier et des véhicules afin de limiter les salissures de boue ainsi que les propagations de poussières et de déchets par le vent. Pour rappel, la réglementation interdit de brûler tout produit ou déchet.

Les moteurs des véhicules en stationnement seront coupés (y compris pendant les livraisons si le déchargement ne requiert pas le fonctionnement du moteur).

RÉDUISONS LES ÉMISSIONS DANS L'AIR

- Humidification des matériaux et des voies de circulation par temps sec.
- Bennes et camions bâchés pour éviter les envols.
- Entretien du matériel et des véhicules.
- Coupure des moteurs en cas d'arrêt prolongé.



1.7 POLLUTION DES EAUX ET DU SOL

Les activités liées au chantier peuvent entraîner des écoulements d'eau polluée conduisant à des pollutions des eaux et des sols. Afin d'éviter tout risque pour l'environnement, les entreprises mettent en place des mesures préventives et correctrices.

Aussi, des bacs de rétention pourront être installés afin de récupérer les eaux de lavage des outils et des bennes. Concernant les bétonnières, l'eau de lavage pourra être mise à sédimenter afin d'extraire l'eau claire et de jeter les dépôts de béton dans la benne à gravats inertes.

PRÉVENONS LA POLLUTION DE L'EAU ET DU SOL

- Utilisation de bacs de rétention pour les produits dangereux et de bacs de décantation pour le nettoyage des cuves et des bennes à béton.
- Vérification de l'étiquetage des produits.
- Aucun versement de produits toxiques dans les réseaux publics.



1.8 PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ

En amont du projet, il est important de mettre en place des études sur la faune et la flore locales afin de définir les stratégies à mettre en œuvre pour limiter l'impact du projet et des travaux sur la biodiversité locale. Un intérêt sera porté aux espèces nocturnes, notamment en adaptant les éclairages extérieurs (orientation vers le sol, lumières à teinte chaude, favoriser l'extinction aux horaires de fermeture dès que cela est possible).

En cas de détection d'une espèce protégée, faune ou flore, menacée par les activités du chantier, les entreprises veilleront à stopper l'activité présentant un risque pour l'espèce en question et à en informer le maître d'ouvrage afin que des mesures de protection ou de sauvetage soient mises en œuvre dans les meilleurs délais. Les entreprises veilleront à installer les protections nécessaires à la préservation des arbres à conserver, selon les recommandations des écologues.

PROTÉGEONS LA NATURE

- Protection des troncs contre les chocs.
- Aucun stockage de matériels proche des espaces verts.
- Attention aux racines et aux branches.
- Respect des espèces protégées.



2 | Démarches de certification et labélisation environnementale

Une démarche de certification et labélisation environnementale (ou démarche volontaire sans être certifiée et labélisée) est privilégiée pour les projets de Parkings Relais. L'approche pourrait être pour l'ensemble du projet (exemple : certification HQE) ou pour une phase du projet (exemple : chantier/exploitation).

Ci-dessous, quelques exemples de certification et labélisation environnementale applicable aux projets de Parkings Relais :

2.1 CERTIFICATION HQE

Les certifications « **HQE Bâtiment Durable** » et « **HQE Bâtiment** » proposent une méthodologie, un système de mesure et un outil de valorisation des performances des bâtiments durables sur l'ensemble des enjeux du développement durable. Elles sont construites sur la base du cadre de référence de l'Alliance HQE-GBC répondant à 4 engagements : Qualité de vie, Respect de l'environnement, Performance économique et Management responsable.



Certifications « HQE Bâtiment Durable » et « HQE Bâtiment »



Label « Chantier zéro carbone »

2.2 LABEL « CHANTIER ZÉRO CARBONE »

Le label « **Chantier Zéro Carbone** » est conçu sur le principe de compensation des quantités de carbone émises à un endroit par la réduction ou la séquestration d'une quantité équivalente dans un autre endroit. Il se traduit concrètement par la mise en place :

- d'une politique environnementale impliquant tous les acteurs du chantier et passant par une réflexion sur le choix des produits, le mode opératoire, la gestion des déchets, etc.
- d'outils pour minimiser l'impact environnemental en général et carbone en particulier de la réalisation de leur chantier,
- d'une compensation carbone pour assurer la neutralité du chantier pour les émissions de GES issues de leurs travaux.

3 PARTIE



FINANCER UN PARKING RELAIS

- Conformément aux orientations régionales en faveur de la mobilité et dans le cadre de sa politique d'investissements en faveur de la qualité de service et de l'intermodalité, **Île-de-France Mobilités contribue au financement des Parkings Relais.**
- À l'issue de la phase de conception du projet, le maître d'ouvrage sollicitera **les entités susceptibles de participer au financement de l'opération** afin de stabiliser les modalités de financement.



La réussite d'un projet de Parking Relais repose sur l'implication du maître d'ouvrage. Elle dépend aussi de la qualité du partenariat qui l'encadre. Les acteurs de ce partenariat sont le maître d'ouvrage, les financeurs et les équipes techniques.

La création, l'extension, la réhabilitation ou la labellisation des Parkings Relais peuvent faire l'objet de subventions de la part d'Île-de-France Mobilités.

1 | Les partenaires

1.1 LE PORTEUR DU PROJET + FINANCEUR : LE MAÎTRE D'OUVRAGE

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 Parking 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 N° 20 – DIFFÉRENTS MODES DE GESTION). **Il est le garant de la politique locale de stationnement¹.**

Le maître d'ouvrage est obligatoirement une entité publique pour bénéficier des subventions au titre du Schéma Directeur des Parkings Relais :

- communes,
- établissement public de coopération intercommunale,
- 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 avant les travaux.

Île-de-France Mobilités privilégiera les maîtrises d'ouvrage intercommunales afin de permettre l'émergence de politiques de stationnement en Parkings Relais cohérentes entre plusieurs gares, à l'échelle des bassins de déplacements.

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 Parking Relais.

Au minimum, le maître d'ouvrage devra organiser, avec l'ensemble des partenaires concernés :

- **une réunion de présentation de l'étude de stationnement préalable**, au cours de laquelle si les éléments 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 N° 3 – CRITÈRES D'IMPLANTATION ET FONCIER).

1 – Si le maître d'ouvrage n'est pas une collectivité, il devra obtenir de la ou des collectivités concernées par l'implantation de l'équipement, un engagement sur la réglementation et le contrôle du stationnement aux abords du parking.

1.2 FINANCEUR + ACCOMPAGNEMENT TECHNIQUE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Île-de-France Mobilités définit la politique régionale en matière de mobilité et est la garante de la cohérence du projet avec le Schéma Directeur des Parkings Relais et la politique d'aménagement des pôles d'échanges du Plan des Mobilités en Île-de-France.

Île-de-France Mobilités assiste les maîtres d'ouvrage dans la conduite des projets **et ne se substituera en aucun cas à eux, ni dans la phase d'étude, ni dans la phase de travaux, ni dans la phase d'exploitation.**

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 des articles L. 1111-9 et L. 1111-10 du Code général des collectivités territoriales et du règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités adopté le 11 octobre 2021 (délib. n° 2021011-231), **le taux de participation d'Île-de-France Mobilités pour les projets de Parking Relais est de 70 % maximum.**

1.3 AUTRES PARTENAIRES

Si la participation financière du maître d'ouvrage, qui est au minimum de 30 %, augmentée de la subvention d'Île-de-France Mobilités, ne suffit 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 départemental, etc.),
- **éventuellement, l'Union européenne**, sous réserve d'éligibilité au Fonds Européen de Développement Régional (FEDER).

Au cours de la démarche, le maître d'ouvrage devra associer, au moins une fois, **l'ensemble des 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 en correspondance,
- le ou les bureaux d'études qui assistent le maître d'ouvrage dans la conception du projet de la phase de définition de l'opportunité (enquête et étude de stationnement) à la phase de faisabilité (plans, exécution).



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 et sur les modalités d'exploitation du Parking Relais. (cf. FICHE N° 1 - POLITIQUE LOCALE DE STATIONNEMENT et FICHE N° 2 - DÉFINITION DES BESOINS ET PRINCIPES DE DIMENSIONNEMENT).

2.1 ESTIMATION DES PLAFONDS - VOITURE PARTICULIÈRE (VP)

Île-de-France Mobilité distingue les subventions à appliquer selon les types d'opération, sur la base des définitions suivantes :

- **la création** regroupe les créations de nouveaux parkings et les extensions de parkings existants au *pro rata* du nombre de places destinées à la fonction de rabattement,
- **la réhabilitation** correspondant aux projets réalisés sur des parkings existants, à nombre de places constant.

Deux types de réhabilitations sont à distinguer :

- **La réhabilitation lourde** correspond aux cas où la structure porteuse de l'ouvrage est touchée,
- **La réhabilitation légère** correspond aux cas où la structure porteuse de l'ouvrage n'est pas touchée.

Un projet de parking à la fois réhabilité et agrandi est considéré comme un projet de création et de réhabilitation (lourde ou légère), au *pro rata* du nombre de places :

- **part du projet correspondant à la création** = nombre de places créées / nombre total de places en situation future,
- **part du projet correspondant à la réhabilitation** = nombre de places préexistantes / nombre total de places en situation future.

Dans ce cas, les plafonds s'appliquent pour les parts de projets correspondant à la création et à la réhabilitation.

Plafonds de subvention en euros courants (valeurs juillet 2022)

FINANCEMENT MAXIMAL ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS PAR PLACE VP			
Configurations	Type d'opérations	Plafonds (CE juillet 2022)	
Parking au sol	Création/Extension	5 000 € / place VP	
	Réhabilitation	3 500 € / place VP	
Parking en ouvrage	Création/Extension	11 000 € / place VP	
	Réhabilitation	légère	8 000 € / place VP
		lourde	11 000 € / place VP

Les montants sont indexés sur l'indice TP01 connu à la date de dépôt de demande de subvention.

Pour les projets incluant la réhabilitation et la création, la définition des plafonds se fait de manière distincte (le dossier de demande de subvention devra présenter en détail les deux types d'opérations) au *pro rata* du nombre de nouvelles places et de places réhabilitées en situation projet.

La durée d'amortissement des opérations de création et d'extension financées par Île-de-France Mobilités est de **10 ans** pour les Parkings Relais au sol, **30 ans** pour les Parkings Relais en ouvrage. Pour les opérations de réhabilitation ainsi que de labellisation, **15 ans**.

Aucune autre subvention ne pourra être versée, hormis pour accompagner le développement du MaaS Île-de-France Mobilités :

- **avant le terme de la 10^e année d'exploitation** : pour les parkings au sol,
- **avant le terme de la 15^e année d'exploitation** : pour les parkings en ouvrage.

2.2 ESTIMATION DES PLAFONDS - DEUX-ROUES MOTORISÉS (2RM)

En termes d'emprise au sol, une place de voiture peut équivaloir à 2 à 4 places 2RM. Le plafond des subventions se fonde donc sur un équivalent place de 4 places 2RM pour 1 place VP. Les plafonds correspondent donc à un quart du plafond pour les voitures :

Financement maximal par place 2RM en euros courants (valeurs juillet 2022)

FINANCEMENT MAXIMAL ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS PAR PLACE 2RM			
Configurations	Type d'opérations	Un quart du plafond (CE juillet 2022)	
Parking au sol	Création	1 250 € / place 2RM	
	Réhabilitation	875 € / place 2RM	
Parking en ouvrage	Création	2 750 € / place 2RM	
	Réhabilitation	légère	2 000 € / place 2RM
		lourde	2 750 € / place 2RM

2.3 CONDITIONS DE FINANCEMENT

Le champ d'intervention d'Île-de-France Mobilités à l'investissement est le suivant :

- **capacité minimale d'un Parking Relais au sol, 50 places.** En deçà, des solutions sur voirie doivent être privilégiées,
- **capacité minimale d'un Parking Relais en ouvrage, 150 places** (à moduler en fonction des caractéristiques du projet). En deçà, les conditions économiques d'exploitation ne sont pas viables.

2.4 LABELLISATION

👉 Cas d'une nouvelle labellisation

Lorsqu'un parking au sol existe dans un périmètre de 300 mètres de l'accès au quai, un projet de nouvelle labellisation est finançable quelle que soit la configuration du nouveau projet (notamment en cas de déplacement du parking), mais sur la base des plafonds « au sol ».

Si une valorisation foncière est envisagée, les modalités de labellisation seront vues au cas par cas par Île-de-France Mobilités, au regard de l'amélioration apportée au fonctionnement du pôle.

👉 Cas d'un parking labellisé avec convention en cours (renouvellement de label)

PARKING LABELLISÉ AVEC CONVENTION EN COURS		POSITIONNEMENT ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS
Parking au sol	Tous cas confondus	Financement sur la base des plafonds « au sol »
Parking en ouvrage	Si réduction du nombre de places dédiées au rabattement	Financement sur la base des plafonds « en ouvrage » au prorata du nombre de places concernées (à voir au cas par cas)
	Si pas de réduction du nombre de places dédiées au rabattement (sans distinction réhabilitation/destruction/reconstruction)	Financement sur la base des plafonds « en ouvrage »




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 maître d'ouvrage doit adresser, au service en charge de la mise en œuvre et du suivi du Schéma Directeur des Parkings Relais (SDPR), 3 mois avant le passage au Conseil d'Île-de-France Mobilités, un dossier complet de demande de subvention. Le dossier doit être conforme en tout point au présent Cahier de Références Techniques.

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.

Pour les dates se renseigner auprès des services d'Île-de-France Mobilités au plus tard 6 mois avant la date envisagée pour la notification de la convention de subvention.

Le dossier soumis par le maître d'ouvrage du projet 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.

✎ 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.

La trame du dossier de demande de subvention est présentée ci-après.
L'intégralité de ces chapitres doit figurer dans le dossier.

1 | Note technique

1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT AU SEIN DU PÔLE

- Rappel de la zone tarifaire dans laquelle se situe le pôle d'échanges (1 à 5).
- Nombre et localisation des accès à la gare.
- Desserte en train, fréquence, type de desserte.
- Desserte en bus : nombre de lignes, typologie (réseau régional et local, autres), fréquences, amplitudes.
- Offre de stationnement vélo et réseau cyclable existant et projeté.
- Estimation du nombre de voyageurs se rabattant en voiture particulière à la gare.

1.2 CONTEXTE DU PROJET : LE STATIONNEMENT AUTOUR DE LA GARE

- Étude de l'offre de stationnement existante (quantité, typologie, usages).
- Politique locale de stationnement existante.
- Prise en compte du dépose-minute et de la reprise.
- Prise en compte de la présence de taxis.
- Prise en compte des deux-roues motorisés.
- Prise en compte des vélos.

1.3 JUSTIFICATION DE LA DEMANDE DE SUBVENTION

- Déficit de places constaté, s'appuyant sur une étude de stationnement.
- Dysfonctionnements.
- Justification du dimensionnement.
- Historique du projet et des éventuelles subventions antérieures.
- Démarche de pôle dans laquelle ce projet s'inscrit et synthèse des actions.
- Autres sujets.

Le contenu des enquêtes à réaliser pour le dimensionnement du Parking Relais est présenté dans la FICHE N° 2 – DÉFINITION DES BESOINS ET PRINCIPES DE DIMENSIONNEMENT. Le maître d'ouvrage joint au dossier une synthèse des éléments d'opportunité et de faisabilité technique et économique rassemblés en amont de la demande de subvention.

Il est rappelé que les demandes liées à la reconstitution d'un parking préexistant, démoli ou réduit dans le cadre d'un autre projet, ne seront prises en charge par Île-de-France Mobilités qu'au cas par cas.

1.4 DESCRIPTION DE L'ÉQUIPEMENT

- **Nature du projet** : dimensionnement, nombre de places de stationnement au sol/en ouvrage, payant/gratuit.
- **Détail du type de places** : stationnement voiture particulière, PMR, deux-roues motorisés, véhicules électriques (puissance associée et justification du volume en lien avec la réglementation en vigueur, cf. FICHE N° 11 – INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE, PRÉ-ÉQUIPEMENT & ÉQUIPEMENT).
- **Articulation du projet avec d'éventuels projets locaux** (contrat de pôle, Plan Local de Déplacements, schéma d'agglomération, etc.).
- **Qualité de service prévue** : sécurité des véhicules et des usagers, éclairage, cheminements piétons et pour personnes à mobilité réduite, espaces paysagers.
- **Contexte topographique et urbain particulier** (présence de dénivelés, proximité d'un équipement public, d'un hôpital, d'un centre commercial, etc.).
- **Dispositions architecturales.**
- **Nom du Parking Relais** (cf. FICHE N° 7 – JALONNEMENT AUTOMOBILE SUR VOIRIE).

1.5 EXPLOITATION ENVISAGÉE

- **Pour le Parking 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, autres), horaires d'ouverture, niveau de service retenu pour l'exploitation du parking.
- **Sur le pôle** : réglementation sur voirie retenue (payant, zone bleue, autres) accompagnée d'un plan de mise en œuvre, tarification éventuelle et mode de contrôle envisagés, moyens de surveillance dédiés, plan de jalonnement sur voirie.



1.6 CONTEXTE FONCIER

- Domanialité.
- Acquisition d'une emprise.
- Pression foncière.

1.7 VOLET PMR

Description des aménagements/dispositions en faveur de l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) conformément à la réglementation en vigueur sur l'équipement et entre l'équipement et la gare ferroviaire.

1.8 AUTRES DOCUMENTS

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

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

2 | Plan de localisation du projet

- **À l'échelle communale** pour les Parkings Relais au sol de moins de 100 places.
- **À l'échelle du pôle ou du projet urbain** pour les Parkings Relais dont la capacité est plus importante.

Nota : au format A3 (de préférence). Ces plans doivent permettre de comprendre l'articulation du projet de Parking 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 parkings existants non financés ou Parkings Relais considérés comme amortis¹.
- Pour les opérations de réhabilitation.
- Pour les extensions.

Nota : au format A3 (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, les places équipées de bornes de recharge pour les véhicules électriques (places équipées et pré-équipées), les places dédiées au covoiturage et à l'autopartage (le cas échéant).
- Le sens de circulation des véhicules et des deux-roues.
- Le fonctionnement d'entrée et de sortie.
- Le raccordement à la voirie.
- Les points de péage.
- Les cheminements piétons et PMR jusqu'au domaine ferroviaire.

Nota : au format A3 (de préférence).

1 - Est considéré comme amorti, tout PR au sol n'ayant pas fait l'objet d'une demande depuis 10 ans, ainsi que tout PR en ouvrage n'ayant pas fait l'objet d'une demande depuis 30 ans.

5 | Planning

- Démarrage des travaux.
- Date d'achèvement des travaux et de mise en service prévisionnelle.
- Échéancier d'appels des versements d'acomptes.

6 | Compte prévisionnel d'exploitation et mesures d'accompagnement sur voirie

- Compte prévisionnel annuel d'exploitation du Parking Relais (recettes d'exploitation, dépenses d'exploitation, amortissements, redevance ou subvention éventuelle).
- Hypothèses associées :
 - qualité de service en matière de présence humaine associée aux dépenses budgétisées,
 - grille tarifaire envisagée,
 - fréquentation prévisionnelle (abonnés / usagers horaires).

7 | Devis estimatif détaillé

Par postes d'investissement (travaux et aménagements complémentaires) en euros hors taxes :

- installation de chantier, travaux préliminaires, terrassements,
- fondations et gros œuvre,
- électricité courants forts / courants faibles,
- espaces verts / végétalisation,
- pour les parkings au sol :
 - assainissement, tranchées, fourreaux, réseaux d'éclairage,
 - voirie dont signalisation horizontale et verticale, aménagements piétons et PMR.
- pour les parkings en ouvrage :
 - étanchéité,
 - ascenseur(s),
 - chauffage, ventilation, climatisation, plomberie,
 - sécurité incendie,
 - menuiseries, serrurerie,
 - revêtements de sol, peinture / traçage, signalétique,
 - façade, le cas échéant.
- Frais annexes (maîtrise d'ouvrage/études, maîtrise d'œuvre, taxe d'aménagement, aléas).
- Systèmes d'exploitation : matériel de contrôle péage, interphonie, vidéosurveillance.

8 | Plan de financement

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

9 | 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 Parking Relais de XXX places au sol/en ouvrage, situé à la gare de XXX.

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

Article 3 : le conseil municipal/communautaire/territorial 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.



Une convention de financement et d'exploitation est mise en place entre Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage.

- **Elle est notifiée au maître d'ouvrage après délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités.**
- **Elle permet au maître d'ouvrage de bénéficier des subventions au titre de l'investissement pour la réalisation de l'équipement et pour son exploitation pendant la durée de celle-ci.**

1 | Contractualisation

Le Schéma Directeur des Parkings Relais (SDPR) a mis en place un modèle de convention qui contractualise les engagements réciproques d'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.

1.1 ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION

L'application du modèle de convention a pris effet à la validation du Schéma Directeur des Parcs Relais, le 13/12/2006 : à compter de cette date, l'attribution d'une subvention pour tous les projets de création, d'extension, de réhabilitation ou de labellisation de Parkings Relais est soumise à la signature de ce document entre le maître d'ouvrage et Île-de-France Mobilités. Ce modèle a, par la suite, été mis à jour dans le cadre de la révision du Schéma Directeur des Parkings Relais, dont la dernière version a été validée le 07/12/2022.

Lors de la phase de conception de son projet, le maître d'ouvrage pourra solliciter auprès d'Île-de-France Mobilités l'envoi de la dernière version valide afin de prendre connaissance des dispositions relatives :

- **à la subvention,**
- **à l'exploitation du Parking Relais,** notamment pour définir le mode d'exploitation du Parking 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'exploitation définies.

1.2 CONTENU ET ENGAGEMENTS

La convention présente les éléments suivants :

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

Ce chapitre notifie le maître d'ouvrage de l'attribution de la subvention d'investissement pour la réalisation de l'opération. Les modalités de versement de la subvention sont décrites ci-après.

TITRE II - EXPLOITATION DE L'ÉQUIPEMENT

Ce chapitre 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.

1.3 DÉLAIS DE VALIDITÉ

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 :

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

1.4 RELABELLISATION

Pour les Parking Relais déjà labellisés, une relabellisation peut avoir lieu dans le cadre d'une étude de pôle, d'une reconfiguration du parking (extension, travaux de réaménagement, etc.), ou si la convention précédente arrive à son terme.

Dans le cas où la convention précédente n'a pas atteint son terme au moment de la relabellisation, elle sera automatiquement résiliée et remplacée par la nouvelle convention reposant sur le modèle en vigueur.

Ainsi, les clauses prévues par les conventions antérieures au SDPR (avant décembre 2006) telles que la redevance d'exploitation due à Île-de-France Mobilités ne seront pas maintenues dans le cadre de la relabellisation.

2 | Modalités de versement des subventions d'Île-de-France Mobilités

2.1 SUR LE VOLET INVESTISSEMENT

2.1.1 Conditions d'utilisation de la subvention

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.

À 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.

2.1.2 Modalités de versement

La subvention d'investissement 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** et au vu d'une attestation précisant le pourcentage des travaux effectués peuvent attendre un maximum de (en comptant le premier versement) :
 - 75 % avec une convention de financement et d'exploitation,
 - 85 % avec uniquement une convention de financement,
- **le règlement du solde** sera soumis :
 - à la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le bénéficiaire de la subvention allouée,
 - à la communication de la date de mise en service de l'équipement et, pour les parkings payants, à la transmission des tarifs pratiqués,
 - à la production de l'état récapitulatif des dépenses hors taxes, 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.

2.2 SUR VOLET D'EXPLOITATION

2.2.1 Conditions d'utilisation de la subvention

Le maître d'ouvrage a l'obligation de communiquer chaque année à Île-de-France Mobilités les résultats d'exploitation du Parking Relais pour une année civile avant le 30 juin de l'année qui suit.

Pendant toute la durée de la convention, le maître d'ouvrage s'engage vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités à **affecter le Parking Relais aux usagers des transports publics** (cf. FICHE N° 1 – POLITIQUE LOCALE DE STATIONNEMENT). 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'équipement.

2.2.2 Modalités de versement

Trois différents bonus sont accordés pour l'exploitation du Parking Relais :

- **le « Bonus qualité de service (S1) »** : versé en fonction du niveau de satisfaction du référentiel de service défini au travers de 8 items détaillés dans l'ANNEXE 2 – LABEL et apprécié à la lecture du rapport d'activité et des visites « CLIENTS MYSTÈRES »,
- **le « Bonus fréquentation (S2) »** : attribué à 100 % à condition d'atteindre des niveaux minimaux d'occupation et de fréquentation,
- **la compensation de recette suite au dispositif « Abonnement PR 0 € » (S3)** : versé lors de la mise en œuvre de ce dispositif.

>> Pour plus de détails, se référer à l'ANNEXE 2 - LABEL.



4 PARTIE



EXPLOITER UN PARKING RELAIS

- L'ultime étape de mise en service d'un Parking Relais consistera à définir **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 maître d'ouvrage aura une plus ou moins grande latitude dans ses orientations d'exploitation.
- Pour maintenir la qualité de service de l'équipement, **le maître d'ouvrage et/ou son exploitant seront tenus d'investir pour le bon fonctionnement de l'équipement et le maintien en bon état du Parking Relais** pendant la durée de la convention avec Île-de-France Mobilités, **tout en veillant à limiter son empreinte environnementale.**



Pour les collectivités locales maîtres d'ouvrage, plusieurs modes d'exploitation des Parkings Relais sont possibles :

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

Tous peuvent permettre la mise en place du Schéma Directeur des Parkings Relais (SDPR). Le choix de recourir à l'un ou à l'autre doit s'apprécier en fonction du contexte, des objectifs du maître d'ouvrage, de sa volonté de contrôle du service et de ses capacités à assurer l'exploitation et/ou le suivi.

La mise en œuvre du SDPR implique un certain niveau de technicité dans l'exploitation : nettoyage, entretien et maintenance des équipements, gestion des accès, etc. Ce travail peut être pris en charge de façon internalisée par le maître d'ouvrage (régie directe) ou externalisée auprès d'un exploitant professionnel.

Différents modes de gestion peuvent être rencontrés. **L'exploitation en régie directe reste néanmoins relativement rare. A contrario, la DSP sous forme d'affermage est le mode de gestion majoritairement répandu.**

Il est également fréquent que les maîtres d'ouvrage **recourent à un contrat d'exploitation** (DSP ou marché public) **regroupant plusieurs Parkings Relais et/ou le stationnement payant sur voirie**, ce qui leur permet de rationaliser les moyens et bénéficier d'économies d'échelle.

1 | La réalisation du Parking Relais

La création d'un Parking Relais est la plupart du temps réalisée sous la maîtrise d'ouvrage du futur maître d'ouvrage (MOA) dans le cadre d'un marché de travaux.

Des montages alternatifs peuvent exister, mais il s'agit de cas rares rencontrés dans des contextes très spécifiques, par exemple :

- achat du parking dans le cadre d'une Vente en l'État Futur d'achèvement lorsqu'il fait partie d'un ensemble immobilier complexe rendant possible une dérogation à la loi sur les marchés publics,
- réalisation dans le cadre d'une concession, consistant à confier la construction et l'exploitation du parking à un concessionnaire qui se rémunère principalement avec les recettes d'exploitation à venir, etc.

Les travaux de création ou de réhabilitation sont conduits sous la maîtrise d'ouvrage du MOA.

Dans le cas où le MOA est une collectivité locale :

Île-de-France Mobilités privilégiera **les dossiers pilotés par des Établissements Publics de Coopération Intercommunale**. (cf. LES DISPOSITIONS DU CODE GÉNÉRAL DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES – ARTICLE L. 5211-9-2 et FICHE N° 1 – POLITIQUE LOCALE DE STATIONNEMENT).

2 | L'exploitation du Parking Relais

2.1 RÉGIE COMMUNALE OU INTERCOMMUNALE

Le maître d'ouvrage assure lui-même, dans son intégralité, l'exploitation de l'équipement en recourant à ses propres services (personnels, moyens). Il peut, le cas échéant, sous-traiter certaines tâches (ex. : télégestion en soirée). Il assume l'intégralité du risque d'exploitation sur les recettes. En contrepartie, il dispose d'une maîtrise intégrale du service.

2.2 LE MARCHÉ PUBLIC

- **La collectivité désigne un prestataire** pour exploiter le Parking Relais selon un cahier des charges précis.
- **La collectivité conserve des pouvoirs importants en matière d'organisation du service et assume le risque d'exploitation.**
- **Le prestataire est rémunéré sur la base d'un montant forfaitaire** défini dans le cadre du contrat. Les recettes d'exploitation du Parking Relais sont intégralement reversées à la collectivité.
- **La durée du contrat est de 5 ans maximum**, avec souvent une durée plus courte en base et un mécanisme de renouvellement annuel (exemple : contrat de trois ans renouvelable deux fois pour une durée d'un an).

2.3 LES FORMES DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POSSIBLES

➤ L'AFFERMAGE

La collectivité confie à un délégataire appelé « fermier », la gestion et le soin de l'exploiter à ses risques et périls. Selon la durée du contrat, l'équilibre économique prévisionnel et les besoins de l'exploitation, le fermier peut également se voir confier la réalisation d'une partie des travaux d'équipement du Parking Relais (exemple : fourniture et pose du matériel de contrôle péage, de la signalétique, etc.).

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 du bon fonctionnement de l'équipement.

Le fermier assure la commercialisation des titres de stationnement (abonnements, tickets horaires, etc.) et conserve les recettes d'exploitation. En plus des titres de stationnement, celles-ci peuvent inclure des recettes annexes telles que la location d'emplacements publicitaires. Le fermier verse une redevance à la collectivité, celle-ci étant fonction de l'équilibre économique du contrat et potentiellement symbolique. Le fermier se rémunère sur la différence de montant entre cette redevance et les recettes qu'il tire de l'exploitation de l'équipement et, si besoin, sur une subvention du maître d'ouvrage versée dans le cadre d'une mission de service public.

La durée du contrat varie entre 5 et 15 ans selon l'importance des travaux confiés et la durée nécessaire pour les amortir.

➤ LA CONCESSION

L'exploitant désigné ou « concessionnaire » est chargé à la fois de la réalisation et de l'exploitation du Parking Relais. Il assure le service à ses frais et à ses risques et périls. Il construit et exploite les équipements, objets du service, et se rémunère auprès des usagers (redevances).

La collectivité conserve le contrôle du service.

Une fois le Parking Relais réalisé, le fonctionnement est identique à celui de l'affermage. L'importance des investissements réalisés justifie, en revanche, une durée de contrat plus longue, pouvant classiquement aller jusqu'à 30 ans.

Un contrat de concession n'est souhaitable que dans le cas où les recettes prévisionnelles, avec ou sans subventions complémentaires d'exploitation, permettent d'envisager un financement au moins partiel de l'investissement.

Dans l'hypothèse où les comptes prévisionnels de l'opération montrent que les recettes d'exploitation couvriraient uniquement les frais de fonctionnement, il est préférable que la collectivité réalise elle-même les travaux du Parking Relais dans le cadre d'un marché de travaux. La collectivité peut ensuite exploiter ou faire exploiter dans le cadre d'un affermage, d'une gérance ou garder l'ouvrage en régie.

👉 LA GÉRANCE

Se produisant plus rarement, **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.**

Le gérant est responsable du bon fonctionnement de l'équipement. Il assure entre autres les travaux d'entretien et de réparation, le renouvellement du marquage au sol, etc.

La rémunération du gérant par la collectivité prend la forme d'une prime de gestion forfaitaire calculée, en général, sur le volume de production. Elle est actualisable.

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. La durée du contrat est de 6 ans maximum.

3.4 LES DIFFÉRENCES ENTRE MARCHÉ PUBLIC ET DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

La délégation de service public permet généralement plus de souplesse au délégataire dans l'organisation du service que le marché public, la collectivité conservant néanmoins le contrôle du service.

La procédure d'attribution du contrat permet également plus de souplesse dans la définition des besoins, **une phase de négociations étant prévu entre la collectivité délégante et les candidats exploitants.**

Une 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**, la rémunération de l'exploitant est garantie et immédiate. Elle provient de la collectivité.
- **Pour une délégation de service public (hors gérance)**, la rémunération de l'exploitant doit provenir principalement de l'exploitation du service, avec possiblement un retour sur investissement au bout de plusieurs années.
- **Quant à la gérance**, la rémunération est basée sur une prime de gestion forfaitaire.



La gestion et l'exploitation du Parking Relais et le suivi de la politique locale de stationnement nécessitent dans certains cas que les différents partenaires (cf. FICHE N° 17 - PARTENARIAT ET FINANCEMENT) échangent et coordonnent régulièrement leurs rôles et actions.

Île-de-France Mobilités recommande la création d'une instance permanente de suivi et de concertation sur le stationnement : le comité local de stationnement. Sa mise en place est notamment nécessaire en cas de gouvernance complexe du stationnement, ou afin de coordonner la réglementation entre communes autour d'un pôle d'échanges.

1 | Composition et organisation

La question de la mise en place du comité local de stationnement se pose dès le démarrage des projets de Parkings Relais (préparation des dossiers de demande de subvention), ou dans le cadre de la mise en place d'un comité de pôle.

Le comité local de stationnement est piloté par le maître d'ouvrage du Parking 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 territoriale de l'action menée.

En plus du maître d'ouvrage, le comité rassemblera l'ensemble des parties prenantes de la problématique :

- la commune d'implantation,
- l'établissement public de coopération intercommunale,
- l'opérateur de transports,
- les services de gendarmerie ou de police municipale,
- les communes limitrophes, émettrices de flux à destination du pôle,
- le ou les transporteurs en correspondance sur le pôle desservi,
- le maître d'ouvrage du stationnement vélo,
- et selon les cas, le gestionnaire du Parking 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.

Il est recommandé de réunir le comité local de stationnement une fois par an, voire davantage en cas de difficultés.

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,
- harmoniser la réglementation autour d'un pôle d'échanges,
- adopter la politique dans le cadre de décisions partenariales,
- identifier des dysfonctionnements sur des équipements 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, etc.).

Il est important en phase préalable d'établir un bilan d'exploitation prévisionnel du Parking Relais, s'appuyant sur une estimation réaliste des recettes et des dépenses, afin d'apprécier les implications financières pour le maître d'ouvrage, prendre la décision de poursuivre le projet et, le cas échéant, définir un mode d'exploitation approprié.

1 | Dépenses d'exploitation

Dans l'étude de conception (et pour les demandes de financement), l'estimation des dépenses devra être bien analysée et cadrée :

- estimation précise des frais correspondants aux charges d'exploitation et de personnel,
- des coûts de publicité/communication,
- des impôts et taxes,
- des redevances éventuelles, etc.

1.1 LES DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les dépenses d'exploitation influent sur la qualité de service et le confort d'usage du Parking Relais. Elles dépendent des éléments suivants :

➤ LA CONFIGURATION DE L'ÉQUIPEMENT

Deux principaux types de configuration existent : **parking au sol et parking en ouvrage** (en élévation ou souterrain). **Les parkings souterrains sont généralement beaucoup plus coûteux à exploiter** car ils engendrent des dépenses supérieures en termes d'énergie et de sécurité incendie (éclairage, ventilation mécanique dans de nombreux cas, etc.).

➤ LE MODE D'EXPLOITATION

Les Parkings Relais, qu'ils soient gratuits ou payants, engendrent des charges nombreuses :

- charges de personnel : gardiennage sur site, rondes de surveillance, téléopération, etc.,
- nettoyage,
- entretien et maintenance des équipements,
- électricité et fluides,
- assurances,
- impôts et taxes,
- frais de structure,
- redevances éventuelles.

➤ LA CAPACITÉ DU PARKING RELAIS

Le coût d'exploitation du Parking Relais varie en fonction du nombre de places. Pour certaines dépenses telles que l'éclairage, le nettoyage ou certaines taxes, le coût est relativement proportionnel au nombre de places.

Un Parking Relais surdimensionné engendre donc un montant de dépenses supérieur, avec un risque fort d'un bilan d'exploitation déséquilibré nécessitant le versement d'une subvention de la part du maître d'ouvrage.

Il importe donc de viser un dimensionnement le plus adapté possible au regard des usages prévisionnels, en s'appuyant sur les éléments méthodologiques présentés dans la FICHE N° 2 - DÉFINITION DES BESOINS ET PRINCIPES DE DIMENSIONNEMENT.

D'autres dépenses telles que la présence humaine sur site sont indépendantes de la capacité.

➤ LE NIVEAU DE SERVICE RETENU

Les dépenses d'exploitation ne seront pas les mêmes selon le niveau de service que le maître d'ouvrage souhaite proposer au sein du Parking Relais. Cela est particulièrement sensible s'agissant de la présence humaine sur site, qui peut apporter une véritable plus-value (information, côté rassurant pour la clientèle, intervention immédiate en cas de difficulté, etc.), mais est également générateur de dépenses élevées.

De même, comme rappelé dans la FICHE N° 13 – CONFORT ET RÈGLES DE SÉCURITÉ, certains services peuvent venir utilement compléter la qualité de service et contribuer à l'attractivité du Parking Relais, mais leur pertinence doit être évaluée au regard du coût et de leur utilisation potentielle ; ils ne doivent pas déséquilibrer le bilan d'exploitation du Parking Relais.

Plus globalement, une réflexion est à conduire sur la rationalisation de l'ensemble des dépenses :

- **niveau de présence humaine** adapté à la capacité et à la fréquentation du parking,
- **électricité** : recours à un éclairage LED, modulation de l'éclairage sur détection de présence et/ou en fonction de la lumière naturelle, (cf. FICHE N° 15 – ÉCO-CONCEPTION),
- **nettoyage** : fréquences d'intervention adaptées à la typologie de clientèle et à la fréquentation, etc.

1.2 LES IMPÔTS ET TAXES

L'équilibre financier d'un Parking Relais doit prendre en compte l'ensemble des taxes. On peut notamment citer :

- la Taxe Foncière,
- la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères,
- la Contribution Économique Territoriale (Cotisation Foncière des Entreprises et Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises),
- la Taxe d'Aménagement lors de la réalisation du parking, etc.

Il est à noter que les Parkings Relais sont exonérés du paiement de la Taxe sur les Bureaux en Île-de-France et de la Taxe sur les Surfaces de Stationnement¹.

Dans le cadre d'une concession, la collectivité peut décider, en fonction de l'équilibre économique du contrat, de porter ces impôts et taxes à la charge du concessionnaire ou d'en conserver la charge.

2 | Recettes d'exploitation

Le maître d'ouvrage ou son concessionnaire perçoit les recettes du parking afin de couvrir, autant que possible, les dépenses d'exploitation et les annuités de l'emprunt éventuellement contracté pour financer la part d'investissements non prise en charge par Île-de-France Mobilités.

2.1 LES RECETTES LIÉES AUX USAGERS

Il est fondamental de définir une politique tarifaire adaptée qui permette à la fois d'inciter à la pratique intermodale et favoriser la fréquentation et de financer les dépenses d'exploitation.

À ce titre, la tarification du Parking Relais doit :

- respecter les fourchettes tarifaires définies dans le cadre du Label (cf. ANNEXE N° 2),
- être cohérente avec la politique locale de stationnement,
- être évolutive et s'adapter aux besoins des usagers.

Un principe d'indexation annuelle des tarifs est recommandé, sur la base de la formule d'indexation prévue dans le cadre de la convention de financement et d'exploitation liant Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage, de façon à garantir l'équilibre économique d'exploitation sur le long terme.

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.

¹ - Article 231 ter du Code général des impôts.

2.2 LES RECETTES COMPLÉMENTAIRES

Des recettes complémentaires peuvent être tirées de certaines activités annexes, par exemple des affichages publicitaires.

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

2.3 LES SUBVENTIONS

Un autofinancement du fonctionnement du Parking Relais par les recettes d'exploitation doit rester un objectif : cela contribue à la pérennité du modèle économique, donc du bon fonctionnement et de la qualité de service au sein du Parking Relais.

Cela étant, lorsque les conditions l'imposent, un financement partiel par le maître d'ouvrage peut être envisagé, y compris le versement d'une subvention dans le cadre d'une éventuelle concession ou d'un éventuel affermage, conformément à l'article L. 2224-2 du Code général des collectivités territoriales.

La passation d'un contrat groupé, incluant plusieurs Parkings Relais par exemple, peut permettre des économies d'échelle et constituer une alternative plus pérenne au versement d'une subvention.

Il est à noter que les bonus d'exploitation SDPR ne sont pas attribués qu'en cas de respect des dispositions du label. (cf. ANNEXE N° 2).

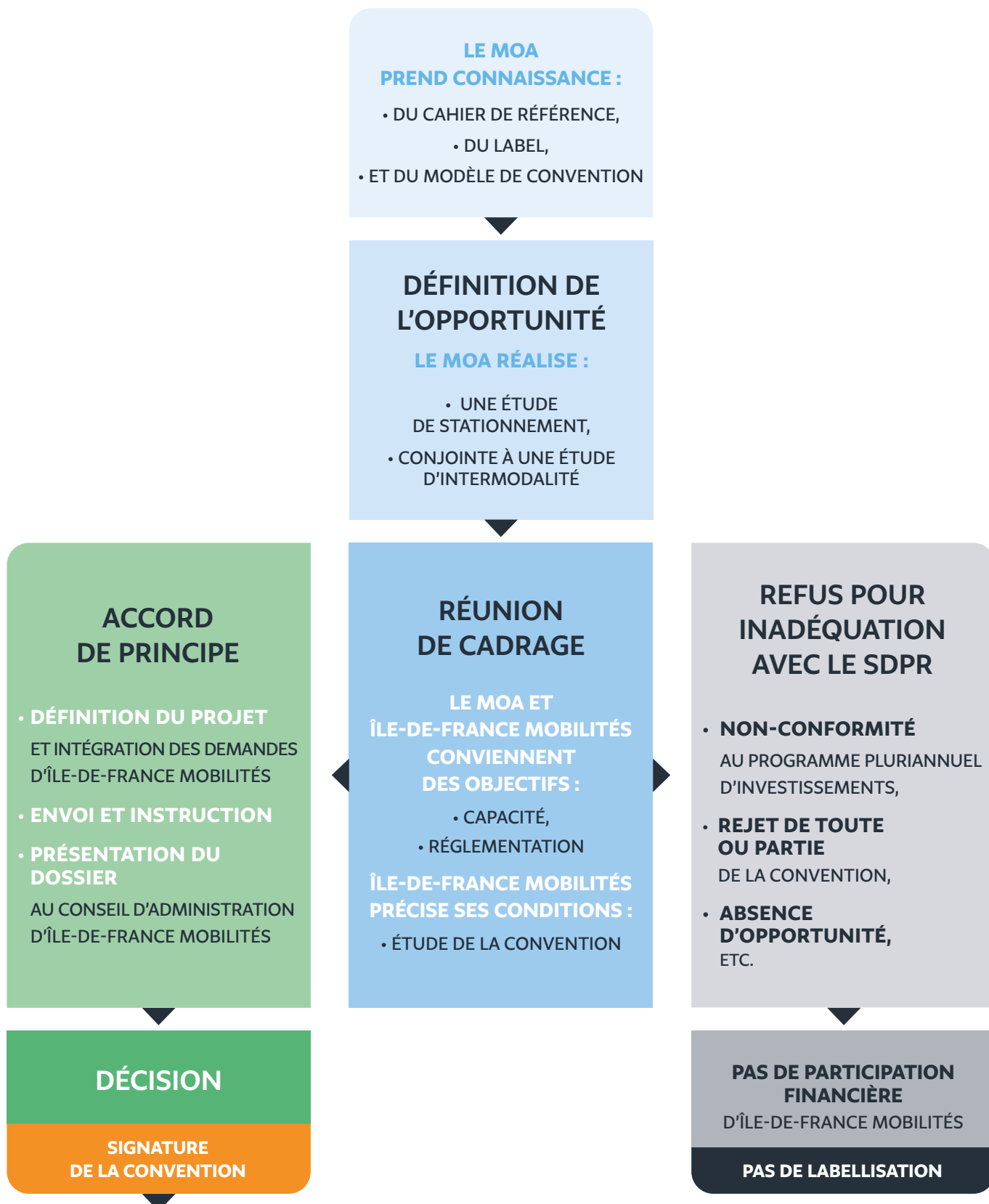


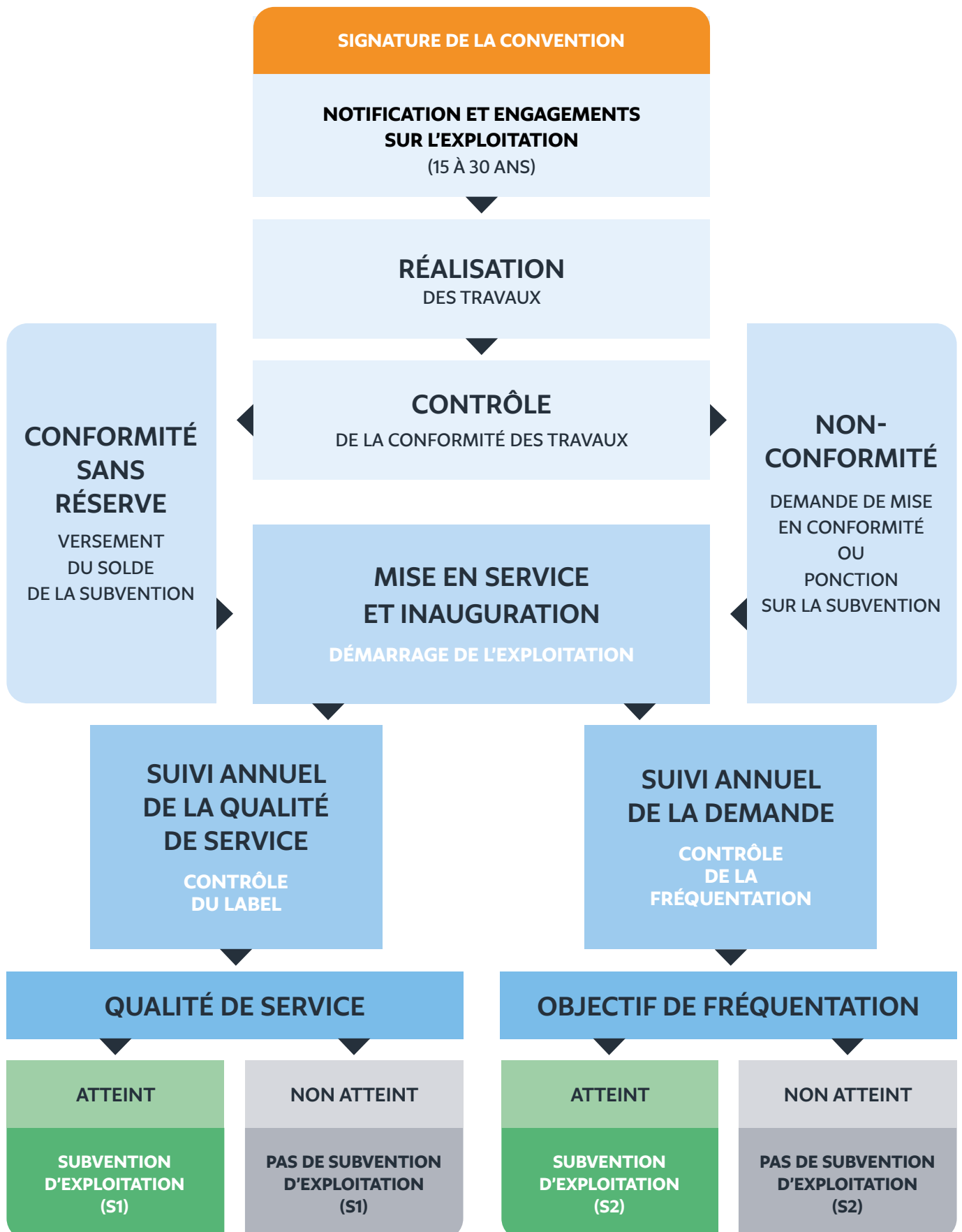
ANNEXES

• N° 1	Déroulé type d'une opération	102
• N° 2	Label du Parking Relais	104
• N° 3	Charte graphique du Parking Relais	121
• N° 4	Trame d'un bilan prévisionnel d'exploitation type	125
• N° 5	Trame d'un rapport d'activité type	126
• N° 6	Fiche standardisée du rapport d'activité	127
• N° 7	Courrier type de demande d'avance de la subvention « Compensation de recettes » (S3)	131



ANNEXE 1 DÉROULÉ TYPE D'UN PROJET PARKING RELAIS





ANNEXE 2 LABEL PARKING RELAIS - SYSTÈME ET RÉFÉRENCE DE SERVICE**Note de présentation à l'attention des maîtres d'ouvrage, décembre 2022**

Le Schéma Directeur des Parkings Relais vise, 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. Pour cela, il s'appuie sur deux documents techniques, le Cahier de références techniques et le Label Parking Relais, qui doivent être observés par les maîtres d'ouvrage pour obtenir la labellisation et ainsi bénéficier des dispositifs de soutien technique et financier d'Île-de-France Mobilités.

Le Label Parking Relais se définit par un système de subventions annuelles et un référentiel de qualité de service. Le présent document expose ce système et ses modalités d'application, avant de présenter les 8 items composant le référentiel de qualité de service.

1. Le système**1.1. Démarche du maître d'ouvrage**

Les investissements nécessaires à la labellisation Parking Relais sont convenus entre Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage (MOA) lors de la définition du dossier de demande de subvention, avant leur passage devant les instances décisionnelles d'Île-de-France Mobilités.

Les modalités de la participation financière d'Île-de-France Mobilités sont détaillées dans le référentiel de qualité de service (voir partie 2 du présent document) et dans le Cahier de références techniques des Parkings Relais.

Un prérequis pour prétendre à la labellisation est la mise en place d'une cohérence de gestion du stationnement à l'échelle du pôle d'échanges, en particulier la mise en place d'une réglementation du stationnement sur voirie dans un périmètre de 500 mètres autour de la gare d'implantation, et un contrôle de son respect par les automobilistes. Cette réglementation vise à orienter les usagers des transports en commun venant en voiture ou « rabattants » vers le Parking Relais et éviter la saturation de l'espace public. La ou les communes d'implantation du Parking Relais (ou la collectivité compétente en matière de stationnement) devront s'engager formellement à observer cette prescription au travers d'un courrier adressé à Île-de-France Mobilités, comportant un plan de la réglementation prévue, une description de celle-ci et des moyens de surveillance affectés à son contrôle.

En outre, le MOA est responsable de la gestion de l'organisation de l'accès au pôle pendant les travaux, notamment en ce qui concerne les coûts des éventuelles déviations de lignes de bus ou la mise en place de stationnements temporaires. Les actions provisoires et la communication qui seront à déployer pendant la phase de travaux seront soumises à la validation d'Île-de-France Mobilités.

Le MOA s'engage également à observer les prescriptions du label Parking Relais dans le cadre de la convention avec Île-de-France Mobilités, pour toute la durée de celle-ci. L'attribution de la subvention d'équipement est conditionnée à l'engagement du MOA de respecter le label.

1.2. Reporting

Pour chaque année civile écoulée, le MOA établit un rapport d'activité qu'il s'engage à transmettre à Île-de-France Mobilités au plus tard le 30 juin de l'année suivante. Le rapport d'activité comprend notamment le renseignement d'une fiche standardisée (voir modèle dans le Cahier de références techniques) et un reporting par item du référentiel de service (voir item n° 8).



1.3. Contrôle

Île-de-France Mobilités contrôle le respect des items du référentiel de service :

- À la lecture du rapport d'activité établi par le MOA ;
- En effectuant des visites de type « client mystère », organisées à des dates et à une fréquence laissées à sa discrétion (à titre indicatif : 1 à 4 visites annuelles).

1.4. Bonus du label

Bonus qualité de service (subvention d'exploitation S1)

Un bonus qualité de service peut être versé en fonction du niveau de satisfaction du référentiel de service défini au travers des 8 items détaillés plus loin et apprécié à la lecture du rapport d'activité et des visites « client mystère » :

- Si les 8 items 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.

Île-de-France Mobilités notifie sa décision au MOA par courrier motivé. Le MOA perçoit le bonus éventuel dans les 45 jours suivant la notification. Le versement du bonus peut s'accompagner de la formulation de réserves mineures sur les conditions d'exploitation du Parking Relais. Le MOA s'engage à ce que cette subvention soit utilisée pour maintenir la qualité de service requise par le label, par exemple par son affectation à un programme de travaux ou au travers d'un mécanisme d'intéressement de l'exploitant qu'il a désigné.

Bonus fréquentation (subvention d'exploitation S2)

Prérequis : chaque opération financée dans le cadre du SDPR est précédée d'une étude d'opportunité pour s'assurer de l'adéquation entre la demande et l'offre de stationnement, afin d'éviter des situations économiques critiques résultant du surdimensionnement du projet. Cette étude intègre l'effet de fuite de péage en cas d'instauration d'un stationnement payant sur le pôle d'échanges multimodal, les objectifs du report modal sur les modes alternatifs à la voiture, les réserves de capacité constatées dans l'offre existante, etc.

Le bonus fréquentation est attribué à 100 % à condition d'atteindre les deux niveaux minimaux d'occupation et de fréquentation définis comme suit :

En fonction du taux d'occupation :

- Le MOA réalise quatre relevés d'occupation dans l'année (voir modalités décrites à l'item 8).
- En parallèle, un ou plusieurs comptages d'occupation peuvent être effectués par Île-de-France Mobilités lors des visites « client mystère », à des périodes représentatives d'un usage habituel du Parking Relais (des mardis ou des jeudis, entre 10 h et 12 h ou entre 14 h et 16 h, hors vacances scolaires, jours fériés et perturbations particulières).
- La moyenne des différentes mesures effectuées au cours de l'année doit être supérieure ou égale à 80 % du nombre de places voitures labellisées.

En termes d'abonnements commercialisés :

- Le nombre d'abonnements voitures commercialisés auprès d'usagers disposant d'un passe Navigo chargé d'un forfait valide (voir forfaits éligibles dans l'item 5) est supérieur ou égal à 80 % du nombre de places voitures labellisées.
- Quel que soit le niveau de fréquentation du Parking Relais, les abonnements commercialisés auprès d'usagers disposant d'un passe Navigo chargé sont prioritaires dans l'accès aux places par rapport à tous les autres types d'usagers.

Île-de-France Mobilités notifie sa décision au MOA par courrier motivé. Le MOA perçoit le bonus éventuel dans les 45 jours suivant la notification. Il s'engage à ce que cette subvention soit affectée prioritairement au maintien de la politique locale de stationnement, à savoir le contrôle du respect de la réglementation sur voirie dans un périmètre de 500 m autour de la gare d'implantation du Parking Relais.

Remarque : la fréquentation des deux-roues motorisés et des vélos n'est pas prise en compte dans l'attribution du bonus de fréquentation. Seule la fréquentation voiture entre en compte dans le calcul de ce bonus.

Montant des bonus

Pour une année civile donnée, les bonus sont instruits par Île-de-France Mobilités sous condition de la transmission du rapport d'activité de l'année correspondante, dûment complété, au plus tard le 30 juin de l'année suivante.

Le montant des bonus est calculé en fonction du nombre de places voitures labellisées et de la configuration du Parking Relais :

BONUS ANNUEL - PARKING RELAIS AU SOL			
INDICATEURS	Formule de calcul	Bonus minimum	Bonus maximum
QUALITÉ DE SERVICE	Nombre de places VP labellisées x 25 €	3 000 €	7 500 €
FRÉQUENTATION PR	Nombre de places VP labellisées x 25 €	3 000 €	7 500 €

BONUS ANNUEL - PARKING RELAIS AU SOL			
INDICATEURS	Formule de calcul	Bonus minimum	Bonus maximum
QUALITÉ DE SERVICE	Nombre de places VP labellisées x 50 €	12 500 €	25 000 €
FRÉQUENTATION PR	Nombre de places VP labellisées x 50 €	12 500 €	25 000 €

Dans le cas d'un Parking Relais mixte, alliant places en ouvrage et places au sol, le bonus est calculé au *pro rata* du type de places.

1.5. Dispositif « abonnement PR 0 € »

Modalités du dispositif

Le MOA a la possibilité de mettre en place un tarif d'abonnement au Parking Relais à 0 € pour les abonnés détenteurs d'un passe Navigo chargé d'un des forfaits suivants :

- « Navigo Annuel » ;
- « Navigo Annuel Tarification Senior » ;
- « Imagine R »¹.

Le dispositif concerne des usagers fréquents du Parking Relais s'y rendant au moyen des modes de déplacement suivants :

- Voiture ;
- Deux-roues motorisé (y compris motos et cyclomoteurs) ;
- Vélo.

¹ Pour un abonnement lié à une voiture ou une moto, le détenteur d'un forfait « Imagine R » est âgé de plus de 18 ans et détenteur d'un permis de conduire ; pour un abonnement lié à un cyclomoteur ou un vélo, le détenteur d'un forfait « Imagine R » est âgé de plus de 14 ans.



Ce tarif d'abonnement PR pour les usagers fréquents peut être compensé financièrement par Île-de-France Mobilités auprès du MOA, dans la limite d'un abonnement par place labellisée.

Le MOA peut choisir de limiter le dispositif entre 70 % et 100 % des places labellisées pour tenir compte de certaines spécificités locales. Ce pourcentage dit « coefficient T » est fixe pendant toute la durée de la convention d'exploitation.

Le cas échéant, le MOA est autorisé à dépasser 10 % des abonnements éligibles par rapport au nombre de places labellisées et comme indiqué dans la convention respective afin de gérer au mieux le remplissage du parking.

Le MOA s'engage à mettre en place une communication spécifique indiquant que cette nouvelle disposition tarifaire est offerte par Île-de-France Mobilités et explicitant clairement les conditions d'éligibilité et les règles d'usage (voir items 4 et 6).

La mise en place de ce dispositif est conditionnée à l'accord de la ou des commune(s) d'implantation du Parking Relais, traduit par l'envoi d'une demande formelle à Île-de-France Mobilités.

Si le dispositif est appliqué, le bonus fréquentation est acquis de plein droit sous réserve de la transmission des pièces justificatives (voir item 6).

Versement de la subvention d'exploitation S3 (compensation de recette)

Dans le cas de la mise en œuvre de ce dispositif, Île-de-France Mobilités verse au MOA une subvention « compensation de recette » équivalente au nombre d'abonnés des modes concernés (voitures, deux-roues motorisés et/ou vélos) multiplié par le prix mensuel des abonnements correspondants et par leur durée de validité dans une année civile, pondérée le cas échéant par le coefficient T, dans les conditions suivantes :

Avance S3 :

Une avance de la subvention est attribuée sur la base du dernier rapport d'activité déclarant le nombre d'abonnés Navigo bénéficiant du dispositif et le tarif mensuel pratiqué, qui devra être conforme à la grille tarifaire Parking Relais (voir item 5). En l'absence de rapport d'activité (mise en place du dispositif à l'ouverture du Parking Relais), et durant les trois premières années d'exploitation, le nombre d'abonnés correspondra à un maximum de 100 % des capacités du Parking Relais, pondéré par le coefficient T si applicable.

En cas de mise en œuvre du dispositif sur un exercice partiel (en cours d'année), la subvention est calculée au prorata du nombre de jours applicables le premier mois, plus les mois complets restants de l'année (modalités définies dans la convention d'exploitation).

L'avance correspondant à l'année civile donnée sera versée à partir du 15 avril de la même année sur présentation d'un appel de fonds du MOA (un modèle pour cet appel de fonds est fourni par Île-de-France Mobilités).

Régularisation S3 :

La régularisation de la subvention se fait sur la base des abonnements PR 0 € effectivement attribués aux usagers et sous réserve du respect des règles d'usage (voir item 6).

Les informations nécessaires à la régularisation sont fournies par le MOA dans le rapport d'activité de l'année civile considérée.

Sur la base de ces éléments, Île-de-France Mobilités verse le solde de la subvention S3, c'est-à-dire la différence entre l'avance perçue et la subvention S3 effectivement due. À cette fin, une décision sera émise par Île-de-France Mobilités pour procéder à la régularisation (demande de reversement du trop-perçu par le MOA ou versement du solde restant par Île-de-France Mobilités).

Calcul du montant :

La subvention inclut une part correspondant à la compensation de recette pour les places voitures, une autre correspondant aux emplacements deux-roues motorisés (2RM) et une troisième correspondante aux emplacements vélos².

FORMULE DE CALCUL S3	
PART VOITURE	(1) Nb abonnés Navigo éligibles* x Tarif mensuel voiture x 12 x T
PART 2RM	(2) Nb abonnés Navigo éligibles* x Tarif mensuel 2RM x 12 x T
PART VÉLOS	(3) Nb abonnés Navigo éligibles* x Tarif mensuel vélos x 12 x T
TOTAL S3	Somme de (1) + (2) + (3)

➤ Par exemple, pour un Parking Relais en ouvrage de 300 places voitures, 12 emplacements 2RM et 10 emplacements vélos en zone 5, la subvention annuelle maximale sera de 147 115,20 € :

EXEMPLE DE CALCUL S3		
PART VOITURE	(1) 300 abonnés Navigo x 40 € TTC x 12 x 1	= 144 000,00 € TTC
PART 2RM	(2) 12 abonnés Navigo x 13,30 € TTC x 12 x 1	= 1 915,20 € TTC
PART VÉLOS	(3) 10 abonnés Navigo x 10,00 € TTC x 12 x 1	= 1 200,00 € TTC
TOTAL S3	Somme de (1) + (2) + (3)	= 147 115,20 € TTC

Les tarifs plafonds appliqués dans l'exemple sont définis à l'item 5.

2. Le référentiel de service

Les huit items composant le référentiel de qualité de service sont détaillés ci-après. Pour chacun d'entre eux est exposé son contenu, le financement qui lui est lié, le niveau de reporting souhaité et le contrôle effectué par Île-de-France Mobilités pour l'attribution du bonus.

Item 1 Identité Parking Relais

Termes de référence

L'identité Parking Relais doit contribuer à résorber l'hétérogénéité des parcs de rabattement franciliens, à optimiser leur fonctionnement au niveau local et à améliorer leur lisibilité et visibilité au niveau régional. L'objectif est d'associer l'image des Parkings Relais à un bon niveau de qualité de service sur les équipements dont Île-de-France Mobilités a reconnu la valeur intermodale (fonction de rabattement primordiale).

Les éléments graphiques utilisés à l'intérieur et à l'extérieur de l'équipement doivent traduire le fait que les PR offrent des espaces de stationnement pour les voitures, les deux-roues motorisés et éventuellement les vélos dans une vocation intermodale.

Remarque : plus largement, dès la phase de conception, le MOA veille à l'intégration paysagère ainsi qu'à la qualité architecturale et urbaine de l'équipement conformément aux prescriptions du Cahier de Références Techniques.

² Sont exclus les emplacements vélo labellisés Parking Vélos Île-de-France Mobilités, auquel cas les règles d'exploitation du Schéma Directeur du Stationnement Vélos s'appliquent, conformément à la convention d'exploitation conclue entre le MOA et Île-de-France Mobilités.



Référentiel de service

L'identité Parking Relais repose sur un logo apposé à l'entrée de l'équipement et repris :

- Sur chaque panneau de signalisation (piéton et véhicules) et panneau d'information à l'intérieur du PR ;
- Sur chaque panneau de jalonnement (piéton et véhicules) à l'extérieur du PR³.

Le logo figurant sur l'ensemble des panneaux de signalisation, de jalonnement et d'information doit être apposé de façon à être visible, à une position avancée par rapport à celles d'éventuels autres logos. Le logo du MOA et celui de l'exploitant peuvent compléter le logo Parking Relais. Le MOA s'engage à entretenir régulièrement les panneaux.

Par ailleurs, le nom du PR doit correspondre à celui de la gare sans être associé au nom de la commune d'implantation si celui-ci n'est pas également le nom de la gare, afin de lier autant que possible les deux espaces de mobilité. Un nom unique pour le PR est obligatoire si le pôle d'échanges dispose de plusieurs parcs de rabattement qui doivent être distingués. De même, les mentions autres que Parking Relais, telles que PIR, PSR, Parc Relais, parking ou parc de la gare, sont impérativement à proscrire. La reprise du terme de « gare » dans le nom du PR n'est pas souhaitée, car implicitement contenue dans la terminologie même de « Parking Relais ».

Ex. : conformément à cette prescription, le nom du PR qui dessert la gare du Val d'Europe, situé sur la commune de Montévrain, est « Parking Relais du Val d'Europe » et non « Parking Relais de Montévrain ».

Le MOA doit respecter la charte graphique Parking Relais inscrite dans la convention correspondante en vigueur, ainsi que les prescriptions signalétiques et autres chartes graphiques en vigueur définies par Île-de-France Mobilités.

Investissements liés à cet item

Le coût de la mise en place de l'identité PR est pris en charge par Île-de-France Mobilités, quel que soit le type d'opération financée (création, extension, réhabilitation, labellisation).

Cette prise en charge porte sur la signalétique intérieure au PR (pour les véhicules et les piétons) et sur le jalonnement (dans un périmètre d'environ 500 m pour les véhicules et sur le domaine ferroviaire pour les piétons).

Reporting

Déclaration du MOA dans son rapport d'activité des éléments d'identité installés et de toute opération de mise à niveau effectuée dans le cadre de cet item, illustrée par un photoreportage réalisé durant l'année d'exploitation objet du rapport.

Contrôle

Les visites « client mystère » effectuées chaque année par Île-de-France Mobilités permettent de vérifier la conformité de chaque élément de signalétique et de jalonnement.

Si des éléments manquants ou un défaut d'entretien sont identifiés, ils sont notifiés au MOA qui dispose de deux mois pour se mettre en conformité. Cette mise en conformité doit être formalisée auprès des services d'Île-de-France Mobilités, par simple courriel accompagné des justificatifs nécessaires (photo, facture, déclaration sur l'honneur de l'exploitant, etc.).

Le contrôle est complété par l'analyse du rapport d'activité.

³ Il est à noter que le jalonnement voiture sur voirie se fait obligatoirement avec l'idéogramme ID1b, conformément au Code de la route.

Item 2 Propreté et entretien sommaire

Termes de référence

Le confort d'usage et le sentiment de sécurité dépendent directement de la propreté de l'équipement et de l'entretien de ses installations au quotidien. La suspension de ces efforts peut dissuader certains usagers d'utiliser le PR ou provoquer la rupture de la chaîne de déplacements.

Référentiel de service

La satisfaction de cet item dépend essentiellement de la fréquence de passage des équipes en charge du nettoyage et de l'entretien sommaire. Le MOA doit prendre les mesures nécessaires pour que cette fréquence soit adaptée à la configuration et à l'usage du PR concerné. En particulier, doivent être prévus (liste non exhaustive) :

Pour les Parkings Relais en ouvrage :

- Nettoyage courant au moins une fois par semaine : enlèvement des détritiques, vidage des poubelles, mesures anti-tags, traitement des taches d'huile, etc. ;
- Nettoyage et lavage des accès piétons (accès, cages d'escalier, sas de sécurité, sol d'ascenseur), nettoyage anti-déjections (lavage et traitement des odeurs), au moins une fois par semaine, etc. ;
- Nettoyage complet du parc de stationnement au moins deux fois par an.

Pour les Parkings Relais au sol :

- Nettoyage courant au moins une fois par semaine : enlèvement des détritiques, vidage des poubelles, mesures anti-tags, traitement des taches d'huile, etc. ;
- Nettoyage au moins une fois par mois des abords immédiats (bas-côtés, fossés, voies de desserte) par balayage (feuilles mortes, détritiques).

Quel que soit le type de configuration du PR, le MOA veille à maintenir en permanence :

- Le dispositif d'éclairage en parfait état de marche ;
- Le dispositif de contrôle péage (barrières, lecteurs piétons, caisses automatiques, interphonie) en parfait état de marche ;
- Des poubelles en quantité suffisante (au niveau des accès véhicules et piétons notamment) et vidées régulièrement (application du tri sélectif) ;
- La propreté des cheminements piétons, en particulier pour assurer la continuité des cheminements pour les personnes à mobilité réduite ;
- Les réparations sommaires à jour (luminaire défectueux, porte abîmée, poignée cassée, panneau d'information ou mobilier vandalisé, ascenseur hors service, etc.).

Investissements liés à cet item

L'ensemble des postes d'investissement liés à cet item sont finançables dans le cadre des opérations de création et d'extension. Ils peuvent également être renforcés ou traités dans le cadre des opérations de réhabilitation ou de labellisation.

Reporting

Dans son rapport d'activité, le MOA rappelle le dispositif de nettoyage et de maintenance déployé (fréquences d'intervention, moyens déployés) et établit un bilan de l'état de propreté et d'entretien du Parking Relais pour chacun des points figurant au référentiel de service de l'item, illustré au besoin par un photoreportage.

Contrôle

Les visites « client mystère » effectuées chaque année par Île-de-France Mobilités permettent de vérifier la propreté du Parking Relais et le bon fonctionnement des différents équipements.

Si des éléments de non-conformité sont identifiés, ils sont notifiés au MOA qui dispose de deux mois pour se mettre en conformité. Cette mise en conformité doit être formalisée auprès des services d'Île-de-France Mobilités, par simple courriel accompagné des justificatifs nécessaires (photo, facture, déclaration sur l'honneur de l'exploitant, etc.).

Le contrôle est complété par l'analyse du rapport d'activité.



Item 3 Sécurité / sûreté

Termes de référence

Les usagers doivent avoir un complet sentiment de sûreté dans les Parkings Relais pour eux-mêmes et pour leur véhicule. Outre la qualité de l'entretien courant, objet du précédent item, le MOA s'engage à maintenir en bon état les dispositifs de sécurisation du PR.

La satisfaction de cet item est notamment liée à la configuration du PR. Dès la phase de conception, le MOA veille à éviter le maximum d'espaces délaissés (revers de volées d'escalier, sas de sécurité, fonds de parcelles, sécurisation des espaces désaffectés ou masqués par des obstacles, etc.). Pour les PR les plus anciens, le MOA fait le nécessaire pour que ces espaces soient neutralisés ou traités.

Le Parking Relais étant par ailleurs un établissement recevant du public (ERP de type Parcs de Stationnement), le MOA est tenu d'observer l'ensemble de la réglementation applicable en termes de sécurité incendie.

Référentiel de service

Les dispositifs de sécurisation du PR ne doivent présenter aucune faille :

- Dispositif anti-intrusion : accès piétons sécurisés par lecteur de badge/ticket pour les PR en ouvrage, clôtures pour les PR au sol ;
- Dispositif réglementaire de lutte contre l'incendie : éclairage de sécurité en service, extincteurs en place, pelles et bacs à sable disponibles et en bon état, etc. ;
- Dispositif anti-stationnement sauvage longue durée, notamment pour les PR au sol ;
- Dispositifs de vidéosurveillance et de report d'appel.

Le Parking Relais ne doit pas présenter de traces de dégradation résultant d'actes de malveillance ou d'incivilités. En cas de dégradation (tags, déjections, vitres brisées, mâts d'éclairage, candélabres, etc.), celle-ci doit être traitée dans les meilleurs délais.

De même, en cas d'intrusion (squat, mendicité, stationnement sauvage...), le MOA intervient sans délai pour faire cesser la situation.

Investissements liés à cet item

L'ensemble des dispositifs de sécurisation est financé dans le cadre des opérations de création, extension ou réhabilitation. Pour les opérations de labellisation, leur renouvellement est pris en charge par Île-de-France Mobilités.

Reporting

Dans son rapport d'activité, le MOA :

- Dresse un état des actes de malveillance et des incivilités survenus au cours de l'année d'exercice et à l'appui des retours des usagers (recensement caractérisé et daté, illustré de photos si nécessaire) ;
- Fournit les pièces justifiant le maintien, voire le renouvellement, des dispositifs de sécurisation ;
- Communique le Procès-Verbal de la dernière Commission de Sécurité réalisée dans le PR (parcs de stationnement en ouvrage de plus de 250 places uniquement).

Contrôle

Les visites « client mystère » effectuées chaque année par Île-de-France Mobilités permettent de vérifier la conformité des éléments listés.

Si des éléments de non-conformité sont identifiés, ils sont notifiés au MOA qui dispose de deux mois pour se mettre en conformité. Cette mise en conformité doit être formalisée auprès des services d'Île-de-France Mobilités, par simple courriel accompagné des justificatifs nécessaires (photo, facture, déclaration sur l'honneur de l'exploitant, etc.).

Le contrôle est complété par l'analyse du rapport d'activité.

Item 4 **Accessibilité, accueil et information voyageurs****Termes de référence**

Le PR est accessible à tous les usagers. Il leur fournit des informations visibles, lisibles et à jour pour leur permettre d'effectuer leur trajet intermodal dans les meilleures conditions possibles.

Référentiel de serviceAccessibilité :

Le MOA veille à maintenir en permanence l'accessibilité complète du PR (fonctionnement 24 h/24 avec accès possible à tous les emplacements, places et services) pour toutes les catégories d'usagers :

- Des véhicules et deux-roues depuis la voie publique jusqu'à chaque place et emplacement,
- Des piétons, y compris les personnes à mobilité réduite, dans le PR puis jusqu'au domaine ferroviaire, conformément à la réglementation.

Le MOA procède à l'enlèvement immédiat des obstacles entravant la circulation des véhicules, des deux-roues motorisés, des vélos et des piétons.

Le Parking Relais doit réserver aux personnes handicapées un quota de places adaptées conformément à la réglementation accessibilité en vigueur (pour les parcs de stationnement jusqu'à 500 places, au minimum 2 % du nombre total de places prévues pour le public, arrondi à l'unité supérieure)⁴.

Information statique :

L'utilisateur devra pouvoir accéder facilement, dans un affichage spécifique, à une information visible, lisible et à jour sur le fonctionnement du PR :

- Règles de sécurité et règlement intérieur ;
- Tarifs et conditions générales de vente / d'utilisation ;
- Coordonnées de l'exploitant (de préférence le responsable direct du site) ;
- Horaires d'ouverture du PR et de présence des agents d'exploitation ;
- Événements ponctuels (travaux, fermetures) ;
- Présence d'un dispositif de vidéosurveillance le cas échéant.

Un espace d'affichage est dédié à l'affichage du plan de lieu présentant le pôle d'échanges avec la localisation du Parking Relais par rapport à l'offre de transports collectifs. Le MOA apposera un signe distinctif du type « vous êtes ici » sur le plan pour faciliter le repérage des clients du Parking Relais souhaitant rejoindre les autres services de mobilité présents dans le pôle.

Le MOA pourra récupérer cette donnée au format numérique auprès d'Île-de-France et devra veiller à la mise à jour régulière, *a minima* tous les ans lors de la rentrée scolaire.

En cas d'application du dispositif « abonnement PR 0 € », les usagers doivent être informés de l'existence de cette mesure tarifaire (affichage à l'entrée ou à l'espace d'accueil), ainsi que des forfaits de transport éligibles, des règles d'usage et de la prise en charge du coût de cette mesure par Île-de-France Mobilités.

Information dynamique :

Pour les Parkings Relais de plus de 300 places, Île-de-France Mobilités recommande l'installation d'un dispositif d'information dynamique sur l'état de disponibilité des places (occupé/libre).

Le panneau doit être positionné à l'entrée de l'équipement et délivrer une information fiable.

L'avis d'Île-de-France Mobilités sera sollicité préalablement au lancement de toute expérimentation de nouveaux dispositifs d'information dynamique.

⁴ Pour des dispositions plus complètes, se référer en particulier à l'article 3 de 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.



Communication :

Le MOA met en place un plan spécifique de communication et d'accompagnement des usagers. Il doit notamment mettre l'accent sur :

- La simplicité d'utilisation avec un support d'accès unique (passe Navigo) ;
- La possibilité de communiquer deux ou plusieurs numéros de passe Navigo, appartenant à des usagers différents, pour un même abonnement PR.

Investissements liés à cet item

L'ensemble des dispositifs d'information (y compris le dispositif d'information dynamique pour les PR concernés) est financé dans le cadre des opérations de création, extension et réhabilitation. Pour les opérations de labellisation, le renouvellement est pris en charge par Île-de-France Mobilités.

Le financement des dispositifs d'accessibilité est étudié au cas par cas et en fonction du type d'opération.

Reporting

Dans son rapport d'activité, le MOA fournit les pièces attestant le respect de chacun des points figurant à cet item, illustré par un photoreportage. Il détaille les moyens mis en œuvre pour exécuter son plan de communication (site internet, affichage, newsletter, dépliant, etc.).

Contrôle

Les visites « client mystère » effectuées chaque année par Île-de-France Mobilités permettent de vérifier la conformité des éléments listés.

Si des éléments de non-conformité sont identifiés, ils sont notifiés au MOA qui dispose de deux mois pour se mettre en conformité. Cette mise en conformité doit être formalisée auprès des services d'Île-de-France Mobilités, par simple courriel accompagné des justificatifs nécessaires (photo, facture, déclaration sur l'honneur de l'exploitant, etc.).

Le contrôle est complété par l'analyse du rapport d'activité.

Item 5 Tarifs

Termes de référence

La tarification est l'un des seuls leviers dont dispose le MOA pour maîtriser le volume de véhicules particuliers en rabattement et par conséquent préserver une équité entre l'ensemble des modes de déplacement (voiture, bus, deux-roues motorisé, vélo, marche...).

L'objet de cet item est d'encadrer les tarifs pratiqués dans les Parkings Relais pour répondre à de multiples objectifs :

- Harmoniser les tarifs pratiqués dans les PR au sein d'une même zone tarifaire des transports en commun pour résorber d'éventuels effets de seuil et rétablir des équilibres locaux entre gares proches ;
- Plafonner les tarifs pour éviter que des PR ne soient détournés de leur fonction initiale ;
- Atteindre un équilibre entre niveau de tarif et niveau de prestation pour dissuader les usagers résidant à proximité du PR de se rabattre en voiture sur le pôle et ne pas décourager les rabattants « captifs » dans leur pratique intermodale ;
- Garantir aux MOA un niveau de recettes suffisant pour financer un entretien régulier de l'équipement et, par conséquent, un maintien durable du niveau de qualité de service.

Référentiel de service

Abonnements PR Navigo :

Les « abonnements mensuels PR » sont exclusivement destinés aux usagers rabattants vers les transports en commun disposant d'un passe Navigo chargé d'un forfait Navigo (forfaits de transport annuel et mensuel en vigueur). Il s'agit d'un abonnement valable 24 h/24 et 7 j/7, sans restriction des horaires d'accès au Parking Relais (pas d'abonnement « jour », par exemple).

Le coût de l'abonnement mensuel PR est dégressif en fonction de l'éloignement de Paris pour les modes motorisés.

Dans un souci de cohérence tarifaire entre les différents modes, le tarif des abonnements mensuels PR pour les deux-roues motorisés est plafonné à un tiers (1/3) du tarif de ceux destinés aux voitures. Enfin, le tarif abonnements mensuels PR pour les vélos sera plafonné à 10 € TTC sans être supérieur à celui appliqué pour les deux-roues motorisés.

TARIFS MENSUELS EN € TTC À APPLIQUER DANS LES PARKINGS RELAIS (ABONNEMENTS VOITURE)						
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 €

Les tarifs mensuels pratiqués devront impérativement se situer dans la fourchette concernée selon la zone tarifaire, en respectant autant que possible la valeur conseillée.

Pour les emplacements vélo ne portant pas le label Parking Vélos Île-de-France Mobilités, les tarifs de la grille s'appliquent. En revanche, pour les emplacements vélo labellisés, la grille tarifaire du Schéma Directeur du Stationnement Vélos en gare et en station est à respecter.

À partir du 1^{er} janvier 2023, afin de refléter l'évolution des charges d'exploitation du PR et ainsi assurer la pérennité de l'équilibre économique d'exploitation des PR, le MOA pourra appliquer chaque année la formule d'indexation présente dans les conventions d'exploitation, à savoir :

$$0,15 + 0,70*(\text{ICHTrev-TS}/\text{ICHTrev-TSo}) + 0,15*(\text{EBIQ}/\text{EBIQo})$$

- **ICHTrev-TSo** : correspondant à la dernière valeur connue au 1^{er} mars de l'année de mise en service de l'Équipement de l'indice du coût horaire du travail révisé – Salaires et charges – Tous salariés – secteur « transports et entreposage » (identifiant INSEE 001565176).
- **EBIQo** : correspondant à la dernière valeur connue au 1^{er} mars de l'année de mise en service de l'Équipement de l'indice de prix de production de l'industrie française pour le marché français – Énergie, biens intermédiaires et biens d'investissements (identifiant INSEE 010534841).
- **ICHTrev-TS et EBIQ** : sont les dernières valeurs connues au 1^{er} janvier de l'année d'indexation.

Le tarif plancher pour les véhicules est ramené à 0 € pour les MOA qui souhaitent mettre en place le dispositif « abonnement PR 0 € », sous réserve du respect des modalités d'obtention (voir partie 1.5) et des règles d'usage (voir item 6). La mise en place de ce tarif plancher ouvre droit à la subvention « compensation de recette » (voir partie 1.5). Les tarifs mensuels utilisés pour calculer le montant de la subvention S3 seront ceux appliqués aux abonnements mensuels PR et ne pourront pas être supérieurs aux valeurs plafonds de la grille tarifaire Parking Relais présentée ci-dessus, après indexation le cas échéant.

La mise en place de ce dispositif est conditionnée à l'accord de la ou des communes d'implantation du Parking Relais, traduit par l'envoi d'une demande formelle à Île-de-France Mobilités.



Autres formules tarifaires :

Le fait qu'Île-de-France Mobilités n'encadre que le tarif de l'abonnement mensuel n'empêche pas le MOA de mettre en place des tarifs hebdomadaire, trimestriel, semestriel et annuel destinés aux rabattants.

Il est possible pour le MOA de mettre en place des « tickets » pour les usagers occasionnels des Parkings Relais (usage horaire ou à la journée). Dans ce cas, une utilisation du PR « au ticket » ne peut pas être plus avantageuse économiquement pour les usagers journaliers réguliers qu'un abonnement mensuel. Ainsi, le coût de 10 tickets à la journée doit rester supérieur au prix d'un abonnement mensuel, afin d'encourager une pratique intermodale régulière.

L'attribution de ces autres formules est possible si elle ne compromet pas la garantie de trouver une place pour les détenteurs des « abonnements mensuels PR » et des « abonnements PR 0 € ».

Actualisation des tarifs :

À compter de l'année suivant la labellisation du parc de stationnement, le MOA est autorisé à réévaluer ses tarifs en respectant la formule prévue dans la convention qui le lie à Île-de-France Mobilités. L'évolution des tarifs sera notifiée à Île-de-France Mobilités au moins 45 jours calendaires avant sa mise en application effective.

Île-de-France Mobilités appelle les MOA souhaitant déléguer la gestion de leur(s) Parking(s) Relais, à être vigilants sur la formule d'indexation des tarifs prévue dans le projet de contrat avec leur exploitant. Il leur est recommandé d'utiliser la même formule que celle figurant dans la convention d'exploitation signée avec Île-de-France Mobilités.

Les MOA mettant en place le dispositif « abonnement PR 0 € » dans le Parking Relais s'engagent à respecter les tarifs plafonds précisés dans cet item. Ceux-ci peuvent être indexés selon la formule définie dans l'annexe « Tarifs » de la convention d'exploitation.

Principes de tarification pour la recharge des véhicules électriques :

Afin d'accompagner l'électrification progressive de la flotte automobile, Île-de-France Mobilités recommande :

- De proposer une tarification incitative au développement du véhicule électrique ;
- D'éviter une gratuité complète de la recharge qui risquerait sur le long terme d'alourdir fortement les charges d'exploitation sans ressource de financement ;
- De prévoir une tarification forfaitaire ou au kWh. Une tarification à la durée ne paraît pas adaptée dans un Parking Relais, un trajet intermodal engendrant généralement un stationnement d'une journée ;
- De prévoir dans tous les cas une tarification forfaitaire minimum (ex. : 1 €) pour favoriser le partage de l'utilisation des bornes au cours de la semaine entre les différents véhicules, une recharge quotidienne étant rarement nécessaire.

Ex. : tarif de recharge électrique de 0,25 €/kWh avec un minimum de perception de 1,00 €.

Mutualisation

Si le Parking Relais permet d'accueillir l'ensemble de la demande en stationnement de rabattement sur le pôle et présente des réserves de capacité, l'accueil d'autres types d'usagers que les rabattants peut être envisagée pour améliorer le bilan d'exploitation. Les éventuels tarifs d'abonnements correspondant à ces usages complémentaires doivent être moins incitatifs que le tarif d'abonnement PR. Si la demande en stationnement de rabattement venait à augmenter, les abonnements PR devraient rester prioritaires dans l'accès aux places (résiliation des abonnements autres, par exemple).

Investissements liés à cet item

Pas de poste d'investissement identifié pour cet item.

Reporting

Déclaration du MOA dans son rapport d'activité de la grille tarifaire détaillée appliquée au cours de l'exercice de l'année correspondante (voir item 8).

Contrôle

La conformité de la grille tarifaire avec les tarifs énoncés précédemment doit être observée dès la mise en service du Parking Relais et maintenue en permanence. Elle est contrôlée au travers :

- Des tarifs déclarés par le MOA dans son rapport d'activité ;
- Des tarifs affichés sur site au travers des visites « client mystère » effectuées chaque année par Île-de-France Mobilités.

Item 6 Utilisation de Navigo dans les Parkings Relais

Termes de référence

Pour les usagers réguliers, le passe Navigo sera le support d'accès privilégié à la fois au réseau de transports en commun et à leur Parking Relais. L'objectif est que le passe Navigo devienne pour les Franciliens un support incontournable de leur mobilité quotidienne.

Pour le MOA, le passe Navigo servira de base pour les contrôles nécessaires à l'application des modalités d'utilisation des Parkings Relais.

Référentiel de service

Pour bénéficier du tarif d'abonnement PR (voir item 5), l'utilisateur en rabattement doit :

- Utiliser le passe Navigo comme support d'accès au Parking Relais ;
- Disposer d'un forfait Navigo chargé et actif sur le passe.

L'utilisation du passe Navigo pour accéder au PR doit être proposée pour tous les modes de rabattement : voiture particulière mais également, deux-roues motorisé et vélo.

En général, le MOA doit :

- Mettre en place un système de contrôle d'accès et de péage permettant d'accéder au Parking Relais avec un passe Navigo ;
- Vérifier la présence d'un forfait Navigo valide (et donc actif) lors de la souscription des usagers aux abonnements mensuels PR ;
- Contrôler régulièrement (au moins une fois tous les 3 mois) la présence d'un forfait Navigo chargé sur le passe : une tolérance de 1 mois peut être accordée pour les usagers fonctionnant ponctuellement « au ticket » pendant leurs périodes de congés ;
- À la demande des usagers, prévoir de rattacher sans coût supplémentaire au moins deux passes Navigo, appartenant à des usagers différents et tous deux chargés de forfaits Navigo, à un abonnement PR (en cas d'usage alternatif du véhicule au sein d'un ménage ou d'un équipage de covoiturage, par exemple).

Dans le cas où le MOA a mis en place le dispositif « abonnement PR 0 € », il doit :

- Vérifier la présence d'un forfait Navigo éligible (« Navigo Annuel », « Navigo Annuel Tarification Sénior », « Imagine R ») et valide lors de la souscription des usagers aux abonnements PR 0 € ;
- Contrôler tous les mois la présence d'un forfait Navigo éligible et valide chargé sur le passe lorsqu'un système de contrôle automatisé est disponible. À défaut, le contrôle sera réalisé au moins tous les 3 mois (règle d'usage 1) ;
- S'assurer de l'utilisation très régulière du Parking Relais pour limiter les cas de fraude et les usages détournés : abonnement de confort sans usage réel, stationnement de riverains, stationnement sans rapport avec la pratique intermodale, etc. (règle d'usage 2). Afin de s'assurer concrètement de cette règle d'usage, Île-de-France Mobilités recommande aux MOA de vérifier qu'au moins 9 entrées-sorties mensuelles sont effectuées pour des durées de 2 heures minimum, pour au moins deux mois par période de 3 mois glissants afin de couvrir les cas d'absence exceptionnelle ;
- Prévoir, en cas de non-respect de l'une des deux règles d'usage, une procédure de résiliation de l'abonnement, avec dans un premier temps un simple rappel à l'utilisateur des modalités d'obtention des abonnements PR 0 €. À la seconde occurrence, la résiliation de l'abonnement



doit devenir effective. L'abonnement PR 0 € peut alors être affecté à un autre usager répondant aux conditions d'obtention de celui-ci. Un usager ayant fait l'objet d'une résiliation peut redéposer une demande d'abonnement PR 0 € après une période à définir par le MOA (3 mois au minimum) ;

- À la demande des usagers, prévoir de rattacher sans coût supplémentaire au moins deux passes Navigo si ceux-ci sont tous deux chargés d'un forfait éligible (voir partie 1.5) à un abonnement PR 0 €.

Lorsque le contrôle d'un passe Navigo chargé pourra s'effectuer de façon automatisée, Île-de-France Mobilités demandera au MOA de réaliser les investissements nécessaires pour adapter les systèmes de contrôle d'accès et de péage à l'IDPN/TTPN⁵, ces adaptations étant prises en charge par Île-de-France Mobilités.

Investissements liés à cet item

Le financement du matériel de péage qui doit permettre la lecture du passe Navigo est pris en charge par Île-de-France Mobilités en fonction des caractéristiques et du coût global du projet. Le renouvellement du matériel peut également faire l'objet d'une subvention si les modalités d'exploitation prescrites par Île-de-France Mobilités le nécessitent.

Reporting

Déclaration du MOA dans son rapport d'activité :

- des modalités de gestion au quotidien (vérification des passes Navigo chargés au moment de l'inscription et leurs contrôles réguliers) ;
- du nombre d'abonnés total (tous les types d'abonnements confondus) et le nombre d'abonnements PR Navigo attribués (« abonnement mensuel PR » et « abonnements PR 0 € » différenciés) détaillés par type de véhicule (voiture, deux-roues motorisé, vélo) et par mois ;
- du nombre d'abonnements ayant fait l'objet d'une demande de rattachement à plusieurs passes Navigo (distinction par type d'abonnements) ;
- des justificatifs du contrôle des règles d'usage et l'explication des procédures mises en place (moyens de communication, nombre d'usagers contrôlés par mois, etc.) ; et
- du nombre de rappels effectués aux usagers (premier non-respect avant résiliation) et le nombre de résiliations effectuées chaque mois.

Contrôle

Les visites « client mystère » effectuées chaque année par Île-de-France Mobilités permettent de vérifier la conformité d'une partie des éléments listés (ex. : respect de la charte graphique, présence de cibles Navigo sur le matériel de péage, bon fonctionnement du système de péage). Le contrôle est complété par l'analyse du rapport d'activité.

Le MOA mettant en œuvre le tarif 0 € pour les abonnés détenteurs d'un passe Navigo chargé d'un des forfaits éligibles doit pouvoir transmettre à Île-de-France Mobilités tous les justificatifs de contrôle jugés nécessaires. L'absence de cette transmission d'éléments justificatifs ferme l'éligibilité à la subvention « compensation de recette » (S3) et l'attribution automatique du bonus fréquentation.

La conformité avec ces prescriptions doit être observée dès la mise en service du Parking Relais et maintenue en permanence.

Item 7 Multimodalité dans les Parkings Relais

Termes de référence

Les Parkings Relais doivent être pensés comme de véritables lieux au service de la mobilité, favorisant le rabattement ou la diffusion de différents modes de déplacement utilisés par les Franciliens vers ou depuis un pôle d'échanges multimodal.

⁵ IDPN, Interface Dynamique pour les Partenaires Navigo ; TTPN, Traitements des Titres pour les Partenaires Navigo.

Si l'accès au Parking Relais s'effectue encore aujourd'hui très majoritairement par autosolisme, l'objectif est de diversifier les modes d'accès au travers de mesures incitatives en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle. Sont en particulier visés :

- Le vélo : Île-de-France Mobilités s'est doté d'un Schéma Directeur du Stationnement Vélo (SDSV) fixant des objectifs ambitieux de développement de la pratique du vélo au niveau des pôles d'échanges. Selon la configuration des pôles d'échanges, il peut parfois être nécessaire de mobiliser une partie du Parking Relais pour répondre à ces objectifs ;
- Le covoiturage : effectuer le trajet à plusieurs dans un même véhicule pour venir en gare constitue une optimisation de l'usage de la voiture et une opportunité pour les équipages de partager les frais d'utilisation du véhicule ;
- L'autopartage : consistant en la mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers et pour la durée et la destination de leur choix, l'autopartage permet de rationaliser la possession et l'usage de la voiture. Île-de-France Mobilités a créé un label Autopartage attribué à plusieurs opérateurs dont le service proposé répond à différents critères d'accessibilité, de fonctionnement, de qualité de service et de performance environnementale.

Le rabattement en deux-roues motorisés est également une pratique à accompagner à l'aide d'aménagements et de services adaptés.

Enfin et plus généralement, l'ensemble des mesures visant à encourager la pratique intermodale sont bienvenues, au premier rang desquelles figure le développement d'une infrastructure de recharge pour les véhicules électriques (RVE).

Référentiel de service

Dès la phase de conception, le MOA prend les mesures nécessaires pour que les services suivants soient proposés aux usagers au sein du Parking Relais :

- Places de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables (places RVE), à charge normale (7,4 kWA) : nombre de points de charge créés conformément au cadre légal et réglementaire ;
- Places de stationnement dédiées au covoiturage disponibles pour tout véhicule transportant au moins deux rabattants afin de limiter l'autosolisme : il est recommandé de prévoir 2 % du nombre de places de stationnement, arrondi à l'entier supérieur, jusqu'à un maximum de 5 places ;
- Emplacements sécurisés pour les deux-roues motorisés équipés d'un dispositif d'attache : au minimum 4 emplacements ;
- Emplacements sécurisés pour les vélos : le besoin d'emplacements sera systématiquement étudié et défini en fonction de la configuration de l'équipement et de la pertinence de leur localisation par rapport au pôle d'échanges. Il devra être cohérent avec les objectifs du Schéma de référence de Pôle lorsqu'il existe, ou, à défaut, avec le SDSV. La mise à disposition de ces emplacements ne désengage pas le MOA de ses objectifs en matière de stationnements vélos tels que définis dans le SDSV. De même, la possibilité de labelliser ces emplacements sera appréciée en fonction du respect des critères définis par le SDSV.

En cas de demande formulée auprès du MOA par un opérateur d'autopartage labellisé par Île-de-France Mobilités, le MOA s'engage à réserver des emplacements au service correspondant, dans la limite de 4 emplacements, sur la base d'un tarif d'abonnement équivalent au tarif d'abonnement PR Navigo. Le cas échéant, plusieurs services labellisés peuvent formuler une demande.

Les différents emplacements réservés listés précédemment bénéficient d'une implantation préférentielle (accès aisé et sécurisé, localisation proche des accès au réseau de transport) et d'un repérage spécifique respectant les prescriptions signalétiques d'Île-de-France Mobilités.

Les prescriptions techniques liées aux dispositions de cet item sont développées dans le Cahier des références techniques des Parkings Relais.

D'autres services peuvent être proposés (caractère facultatif) par le MOA en fonction du degré de pertinence à l'échelle du pôle d'échanges et au sein du Parking Relais, tels que :

- Prêt ou location de vélos ;
- Service / atelier de réparation des cycles ;



- Casiers sécurisés destinés aux utilisateurs des deux-roues (stockage du casque, recharge de batterie, etc.) ;
- Casiers automatisés de récupération de produits commandés par internet ;
- Services divers à l'automobiliste proposés par l'exploitant.

Ces services ne doivent toutefois pas avoir d'impact sur la capacité labellisée du Parking Relais, ni déséquilibrer son bilan d'exploitation.

Investissements liés à cet item

Aux fins du présent item, dans un souci de simplicité :

- Les emplacements deux-roues motorisés sont financés par tranche de 4, sur la base du financement forfaitaire d'une place PR (pas de *prorata* effectué) ;
- Les emplacements vélos sont financés par tranche de 8, sur la base du financement forfaitaire d'une place PR (pas de *prorata* effectué).

Les coûts des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (places équipées et pré-équipées) sont éligibles au financement d'Île-de-France Mobilités, dans la limite des plafonds définis pour les places PR.

Le financement des autres services sera défini de façon concertée entre Île-de-France Mobilités et le MOA, en tenant compte de leur participation au bilan économique d'exploitation du PR et de leur apport à la multimodalité et à la qualité de service.

Reporting

Déclaration du MOA dans son rapport d'activité :

- Du nombre des différents types d'emplacements disponibles, illustré d'un photoreportage et d'un plan de repérage à jour ;
- De l'utilisation des différents services, sur la base d'appréciations qualitatives ou quantitatives (ex. : nombre de recharges électriques effectuées au niveau des bornes au cours de l'année).

Contrôle

Les visites « client mystère » effectuées chaque année par Île-de-France Mobilités permettent de vérifier le nombre des différents emplacements à disposition des usagers, ainsi que la qualité de service associée (ex. : état des matériels).

Item 8 **Transparence de l'exploitation**

Termes de référence

Le MOA communique à Île-de-France Mobilités l'ensemble des données d'exploitation dont il dispose afin de lui permettre de :

- Prendre connaissance de la bonne mise en œuvre des dispositions garantissant la qualité de service (et donc le respect du label) ;
- S'assurer que la fonction de rabattement du Parking Relais reste prépondérante et effectuer un suivi régulier de son usage ;
- Prendre connaissance des éventuelles difficultés liées à l'activité d'exploitation ;
- Procéder à l'instruction des bonus (S1 et S2) et à la régularisation de la S3 (voir parties 1.4 et 1.5).

Référentiel de service

Suivi de l'occupation :

Le MOA communique le nombre de véhicules présents dans le Parking Relais à 4 périodes de l'année :

- Le 3^e mardi de mars, entre 10 h et 12 h et entre 14 h et 16 h ;
- Le 2^e jeudi d'octobre, entre 10 h et 12 h et entre 14 h et 16 h.

Ces informations peuvent être, au choix, rassemblées par utilisation des données enregistrées par le matériel de péage ou par comptage sur site.

Si l'un des jours mentionnés ci-dessus est impacté par des circonstances exceptionnelles (mouvement social, manifestations, panne du matériel de péage...) ne permettant pas un fonctionnement habituel du Parking Relais, le MOA reporte les comptages à une date proche permettant d'apprécier l'occupation du Parking Relais à une période représentative (un mardi ou un jeudi, hors vacances scolaires et jours fériés), aux mêmes plages horaires. Les motifs de changement de la date de mesure et la nouvelle date choisie sont explicités dans le reporting communiqué à Île-de-France Mobilités.

Les résultats distingueront impérativement l'occupation par type de places (VP standard, PMR, covoiturage, RVE, 2RM, autopartage et vélo).

L'absence ou la non-complétude de ces comptages peut entraîner la perte automatique du bonus fréquentation.

Transmission des données :

Pour chaque année civile, le MOA adresse à Île-de-France Mobilités au plus tard le 30 juin de l'année suivante un rapport d'activité détaillant notamment :

- Le nombre de places / emplacements détaillés par typologie de véhicules ou d'usage avec un plan de repérage à jour (cf. item 7) ;
- Un bilan des travaux effectués au cours de l'année et leurs potentiels impacts sur l'exploitation (immobilisation de places, service dégradé, etc.) ;
- Un descriptif synthétique et un bilan du dispositif de nettoyage et de maintenance déployé (cf. item 2) ;
- Un descriptif synthétique et un bilan du dispositif de sécurité / sûreté déployé (cf. item 3) ;
- Le nombre et les motifs des réclamations des usagers et, le cas échéant, les résultats des enquêtes de satisfaction conduites auprès de ceux-ci ;
- Un descriptif synthétique des dispositions prises en matière d'accessibilité, d'information et de communication (cf. item 4) ;
- La grille tarifaire détaillée par type d'abonnement et, le cas échéant, par durée de stationnement (cf. item 5) ;
- Le nombre d'abonnements commercialisés par type et les modalités et résultats de l'application des règles d'usage (cf. item 6) ;
- Un descriptif des services à la mobilité proposés dans le PR et un éclairage quantitatif et/ou qualitatif sur leur utilisation (cf. item 7) ;
- Les résultats sur l'occupation du Parking Relais mesurée à 4 reprises selon la méthode exposée plus haut.

Ces informations doivent être appuyées et justifiées par un photoreportage, une synthèse des contrôles périodiques réglementaires (incendie, ascenseurs, etc.) et toute autre information nécessaire.

Le rapport d'activité est accompagné de la fiche standardisée dûment complétée et de ses annexes.

Investissements liés à cet item

Pas de poste d'investissement identifié pour cet item.

Reporting

Dans son rapport d'activité, le MOA transmet l'ensemble des informations figurant au référentiel de service du présent item, ainsi que les comptages. Il doit, sur demande d'Île-de-France Mobilités, fournir toute pièce justificative supplémentaire jugée nécessaire.

Contrôle

Les visites « client mystère » effectuées chaque année par Île-de-France Mobilités permettent de réaliser des comptages d'occupation sur les différents emplacements du Parking Relais.

La conformité avec les points mentionnés dans cet item est exigée. En cas d'élément manquant ou à compléter, la possibilité de mise en conformité est offerte au MOA dans un délai d'un mois après signalement par Île-de-France Mobilités.



CHARTE GRAPHIQUE

Parking Relais

Octobre 2022

LOGO ET ÉLÉMENTS GRAPHIQUES



Versions abrégées



À partir de 10 mm de large et en deçà, il est recommandé, pour des raisons de lisibilité d'**utiliser la version abrégée**.



Pour la **signalétique de jalonnement**, plusieurs versions abrégées du logo sont proposées.

Référence typographique

IDF Voyageur

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
0123456789

Regular - Medium - Bold

Références couleur



Bleu Île-de-France

C : 60 J : 0
M : 13 N : 0

RAL 50555



Blanc

C : 0 J : 0
M : 0 N : 0

RAL 9003



Anthracite

C : 65 J : 26
M : 43 N : 78

RAL 7016



PRINCIPES GRAPHIQUES

L'identité du label Parking Relais est constituée de **3 éléments** distincts

Le bloc Parking Relais (1)



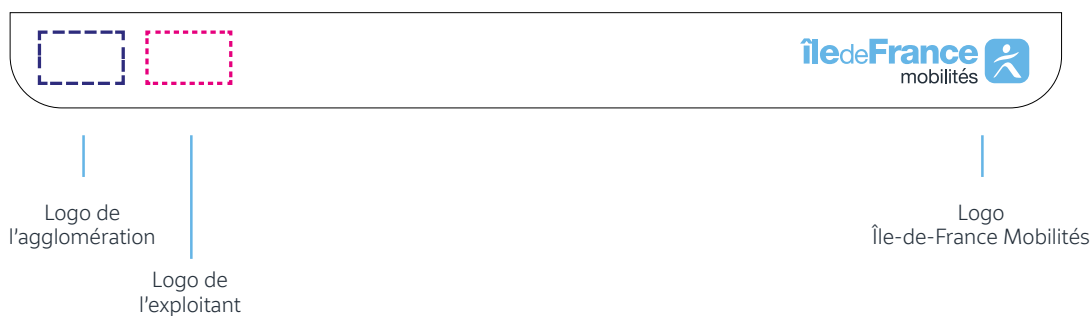
Typographie : IDF Voyageur anthracite sur fond bleu Île-de-France (C60 M13 J0 N0)

Le bloc Parking Relais + dénomination (2)



Typographie : IDF Voyageur blanc sur fond anthracite (C165 M43 J26 N78)

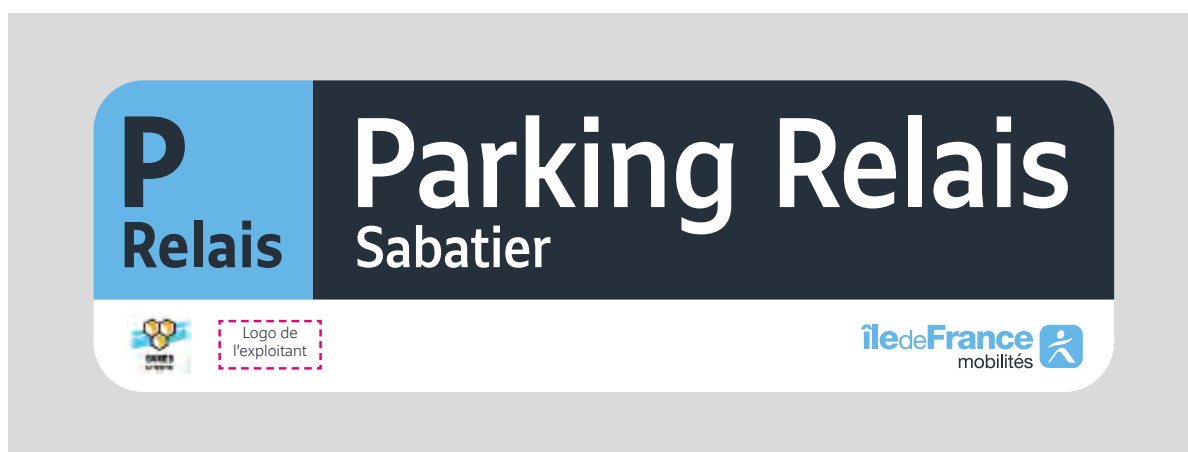
Le bloc logos (3)



LE POSITIONNEMENT

Les 3 éléments sont disposés selon le positionnement indiqué ci-dessous.

Version courte



Version longue



1^{re} remarque :

Les mentions autres que « Parking Relais », telles que Parc Relais, PIR, PSR, parking ou parc de la gare, sont impérativement à proscrire. La reprise du terme de « gare » dans le nom du Parking Relais n'est pas souhaitée car implicitement contenue dans la terminologie même de « Parking Relais ».

2^e remarque :

À noter que le bloc marque et le bloc dénomination sont indissociables pour des raisons de sens de lecture. Ils peuvent être utilisés également pour indiquer la sortie des piétons vers la gare.

3^e remarque :

Le bloc dénomination sera complété par le nom de la gare ou par le nom du Parking Relais s'il en existe un. Ce dernier sera obligatoire si le pôle d'échanges dispose de plusieurs parcs de rabattement nécessitant d'être distingués. En aucun cas, le bloc dénomination ne contiendra le nom de la commune d'implantation, sauf s'il ne s'agit pas également du nom de la gare.

ANNEXE 4 TRAME D'UN BILAN PRÉVISIONNEL D'EXPLOITATION TYPE

RECETTES

- Ventes de titres de stationnement : abonnements, tickets horaires...
- Loyer, redevance d'occupation
- Recettes publicitaires
- Subventions

DÉPENSES

- Charges de personnels, gestion administration
- Consommables (eau, électricité, télécommunication, etc.)
- Prestations de sûreté / gardiennage
- Prestations de nettoyage
- Charges d'entretien et de maintenance du matériel et de l'ouvrage
- Charges de renouvellement de matériel et des équipements
- Impôts, taxes, assurances
- Dépenses commerciales, publicité
- Divers et aléas
- Redevance versée au MOA

ANNEXE 5 TRAME D'UN RAPPORT D'ACTIVITÉ TYPE**1 - BILAN DE L'ACTIVITÉ DE STATIONNEMENT**

ITEM 8 : TRANSPARENCE DE L'EXPLOITATION

ITEM 5 : TARIFS

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

2 - ÉTAT DU PARKING RELAIS

ITEM 2 : PROPRIÉTÉ, ENTRETIEN

ITEM 1 : IDENTITÉ PARKING RELAIS

ITEM 6 : UTILISATION NAVIGO

ITEM 7 : MULTIMODALITÉ

- **Contrats de maintenance**

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

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

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

3 - PRÉSENCE

ITEM 4 : 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, etc.).

4 - TRAVAUX D'ENTRETIEN, RÉPARATION, RÉNOVATION

ITEM 2 : PROPRIÉTÉ, ENTRETIEN

ITEM 6 : UTILISATION NAVIGO

Transparence de l'exploitation.

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

5 - INCIDENTS MAJEURS

ITEM 3 : SÉCURITÉ, SÛRETÉ

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

6 - BILAN DES RÉCLAMATIONS CLIENTS

ITEM 4 : ACCUEIL, INFORMATION

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

7 - BILAN FINANCIER

Tableur des recettes et dépenses.

ANNEXE 6 FICHE STANDARDISÉE DU RAPPORT D'ACTIVITÉ

Nom du Parking Relais :

Code opération :

Fiche synthétique à l'activité relative à l'année :

La présente fiche est à compléter par le maître d'ouvrage du Parking Relais. Il lui est recommandé de solliciter pour cela le concours de l'éventuel exploitant qu'il a désigné.

Cette démarche permet d'établir un bilan sommaire du fonctionnement du Parking Relais pour l'année civile considérée. Il s'agit d'une pièce indispensable pour l'instruction par les services d'Île-de-France Mobilités des demandes de bonus d'exploitation.

Conformément à l'item n° 8 du label Parking Relais, le remplissage de cette fiche intervient en complément de la transmission du rapport d'activité complet, **en particulier pour illustrer la synthèse relative à l'entretien de l'ouvrage et justifier du bon déroulement des visites réglementaires obligatoires.**

1. Carte d'identité

Sauf modifications particulières intervenues dans le courant de l'année considérée, cette section n'est à renseigner que la première année de mise en service.

Carte d'identité	Nom du Parking Relais :	
	Localisation <i>Géolocalisation x/y du système de projection RGF93 ou DWGF84 - Préciser le référentiel utilisé</i>	X : Y : Référentiel :
	Commune d'implantation	
	Adresse du Parking Relais	
	Nom de la gare desservie	
	Type d'équipement <i>(Cocher la case appropriée)</i>	<input type="checkbox"/> parc au sol <input type="checkbox"/> parc en ouvrage <input type="checkbox"/> parc mixte (sol / ouvrage)
Date de mise en service du PR conforme au label <i>(date de labellisation pour les PR réhabilités)</i>/...../.....	

2. Description générale

Description générale	Maître d'ouvrage	
	Exploitant actuel	
	Mode d'exploitation	<input type="checkbox"/> délégation de service public <input type="checkbox"/> marché <input type="checkbox"/> régie <input type="checkbox"/> autre. préciser :
	Dates de l'éventuel contrat d'exploitation en cours	Début :/...../..... Fin :/...../.....
	Jours et horaires de présence humaine sur site	
	Capacité Joindre un plan actualisé en cas de réaménagement places voiture, dont : - places PMR : - places recharge électrique : dont accessibles aux PMR - places covoiturage : - places autopartage : - places autres (préciser) : places deux-roues motorisés dont équipées d'un point de charge places vélos (hors offre labellisée Île-de-France Mobilités) dont équipées d'un point de charge
Services à la mobilité spécifiques (ex. : casiers pour les cyclistes, abonnement préférentiel pour les équipages de covoitureurs, etc.) <i>Indiquer les quantités, tarifs, etc. concernés</i>		

3. Grille tarifaire

Tarifs en € TTC en vigueur au 1^{er} octobre. **Joindre la grille tarifaire complète.**

Grille tarifaire (en € TTC)	Tarifs horaires	Durée de l'éventuelle franchise de gratuité minutes
		Tarif 1 h	
		Tarif 6 h	
		Tarif 12 h	
		Tarif 24 h	
	Tarifs d'abonnements	Abonnement mensuel voiture standard	
		Abonnement mensuel voiture spécifique Navigo	
		Abonnement mensuel deux-roues motorisés	
		Abonnement mensuel vélos	
		Dispositif « tarif PR à zéro euro »	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
		Abonnement autre. Préciser :	
		Abonnement autre. Préciser :	
Abonnement autre. Préciser :			

4. Fréquentation et occupation

4.1. Fréquentation

Fréquentation	Usagers horaires <i>pour l'année</i>	• Nombre de tickets horaires pour l'année	
		dont présentant une durée de 4 h ou plus	
	Abonnements <i>en octobre</i>	• Nombre total d'abonnés voiture	
		dont bénéficiant d'un tarif Navigo s'il existe	
		dont bénéficiant du « tarif PR à 0 € » s'il existe	
		• Nombre total d'abonnés vélo	
		dont bénéficiant du « tarif PR à 0 € » s'il existe	
	• Nombre total d'abonnés deux-roues motorisés		
	dont bénéficiant du « tarif PR à 0 € » s'il existe		

Pour les MOA mettant en place le tarif à Zéro euro, joindre la présentation détaillée par mois du nombre d'abonnements actifs et les mesures de résiliation mises en œuvre (procédure et bilan chiffré annuel des usages et résiliations).

Le détail des entrées/sorties par mois et par abonné (données anonymisées) sera également à transmettre pour régularisation de la subvention S3 par mail et sous tableur.

4.2. Occupation

Occupation		Voiture	PMR	Recharge électrique	Covoiturage	Autopartage	Vélo	Deux-roues motorisés
	3^e mardi de mars (10 h-12 h)							
	3^e mardi de mars (14 h-16 h)							
	2^e jeudi d'octobre (10 h-12 h)							
	2^e jeudi d'octobre (14 h-16 h)							

Préciser si les relevés d'occupation ont eu lieu à des périodes différentes et, le cas échéant, pour quels motifs :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. État et entretien de l'ouvrage

Cette synthèse est complétée par le rapport annuel de l'exploitant permettant de justifier les informations synthétiques portées à la connaissance d'Île-de-France Mobilités

État et entretien de l'ouvrage	État général des ouvrages et matériels exploités	
	<i>Compléter par le rapport annuel de l'exploitant</i>	
	Travaux effectués au cours de l'année (entretien, renouvellement, modernisation)	
	<i>Compléter par le rapport annuel de l'exploitant</i>	
	Travaux envisagés	
	<i>Compléter par le rapport annuel de l'exploitant</i>	

6. Bilan économique

Montants en € HT pour l'année considérée

Bilan économique	Recettes	Recettes d'abonnements	
		Recettes horaires	
		Autres recettes d'exploitation (ex. : publicité, location d'espace, etc.)	
		Éventuelles subventions perçues (hors bonus et subventions Île-de-France Mobilités)	
	Dépenses	Frais de personnel	
		Électricité	
		Autres charges d'exploitation (nettoyage, maintenance, frais généraux, etc.)	
		Amortissements	
		Redevances versées au maître d'ouvrage	

7. Remarques particulières

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ANNEXE 7 COURRIER TYPE DE DEMANDE D'AVANCE DE LA SUBVENTION
« COMPENSATION DE RECETTE » (S3)

[NOM DU MOA]
[COORDONNÉES DU MOA]

**Madame/Monsieur [NOM DESTINATAIRE],
Cheffe/chef Intermodalité et Nouvelles
Mobilités ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS
41 rue de Châteaudun
75009 PARIS**

Objet : Appel de fonds subvention compensation de recette

[LIEU], le [DATE]

Madame/Monsieur,

Conformément à l'article de la convention intitulé « Modalités de versement de la subvention compensation de recette », je vous prie de bien vouloir nous verser l'avance de la subvention prévisionnelle pour l'année [ANNÉE EN COURS].

Cette avance concerne [le Parking Relais suivant / les Parkings Relais suivants] :

- [NOM DU PARKING RELAIS 1 (NUMÉRO CONVENTION PARKING RELAIS 1)],
- [NOM DU PARKING RELAIS 2 (NUMÉRO CONVENTION PARKING RELAIS 2)],
- ...

Pour rappel, [ce dernier propose / ces derniers proposent] le « tarif à Zéro euro » aux usagers disposant d'un passe Navigo chargé d'un forfait annuel / Navigo Annuel depuis :

- [DATE 1] pour le [NOM DU PARKING RELAIS 1],
- [DATE 2] pour le [NOM DU PARKING RELAIS 2],
- ...

Cette avance pour l'année [ANNEE EN COURS] s'élève à :

- [MONTANT 1 HT] pour le [NOM DU PARKING RELAIS 1], soit [MONTANT 1 TTC],
- [MONTANT 2 HT] pour le [NOM DU PARKING RELAIS 2], soit [MONTANT 2 TTC],
- ...

[FORMULE DE POLITESSE]

[SIGNATURE]
[NOM ET FONCTION]

NOTES :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



