



# RABATTEMENT vers les parcs-relais en gare TER

## Benchmark national et international des stratégies P+R

Synthèse 2020



# / Présentation



Ce travail est le fruit d'un partenariat entre le **SMT AML** et le **Cerema** sur l'organisation du rabattement vers les gares TER, répondant à l'objectif d'intérêt général visant à favoriser les déplacements intermodaux.

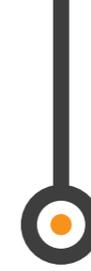


Le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) relève de l'article L1231-10 du Code des Transports. Formellement constitué le 24 janvier 2013, le **SMT AML** a pour objectif de contribuer à la mise en œuvre de services performants répondant aux besoins de mobilité des habitants et activités de son périmètre d'intervention, par toute action commune ou concertée favorisant l'intermodalité, l'attractivité des modes de transports collectifs et le développement des mobilités actives, partagées, solidaires. Le **SMT AML** rassemble cinq autorités organisatrices de la mobilité (AOM) : la Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA), le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), Saint-Etienne Métropole (SEM), Vienne Condrieu Agglomération (VCA) et la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI).



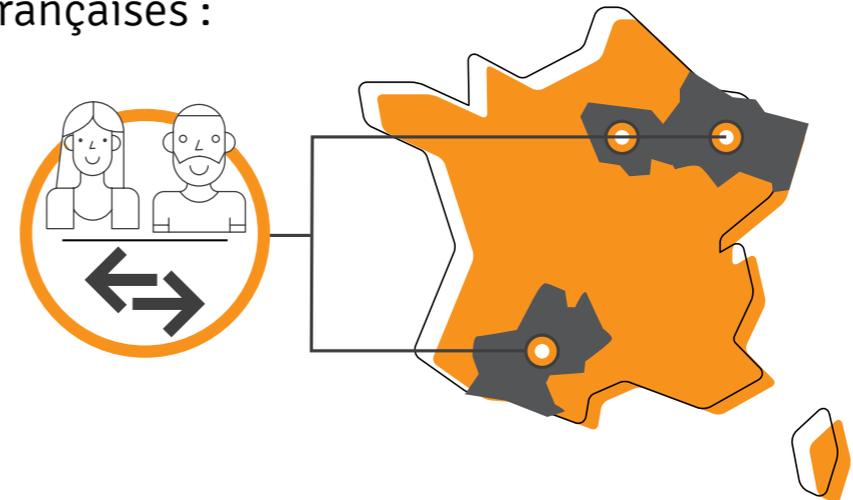
Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) est un établissement public à caractère administratif qui travaille en relations étroites avec les collectivités territoriales, les services de l'Etat ou les instances de coopération comme le SMT AML. Les missions du **Cerema** concernent l'ensemble des thématiques de l'aménagement des territoires et du développement durable (urbanisme, environnement, infrastructures de transport, gestion des risques) en apportant un appui technique pour l'élaboration de politiques publiques.

# / Introduction méthodologique



## / État de l'art national et international sur les parcs-relais des gares régionales ou métropolitaines.

- Une quarantaine de références analysées sur les parcs-relais, avec un fort tropisme anglo-saxon.
- Focalisation sur la quinzaine de documents traitant des parcs-relais des gares ferroviaires régionales ou métropolitaines.
- Un travail complété avec des entretiens auprès de trois régions françaises : Île-de-France, Grand-Est et Occitanie.



P+R de Saint-Quentin-Fallavier - ©Dauphiné Libéré

# / Quels objectifs ?

/ Les politiques de parcs-relais visent des objectifs multiples.

- Gérer le stationnement de rabattement autour des gares
- Renforcer l'usage des transports collectifs
- Diminuer la circulation dans les centres-villes

- > Mais les parcs-relais ne sont pas nécessairement la mesure la plus efficace pour répondre à ces objectifs.
- > Des enquêtes d'usage qui montrent que la majorité des automobilistes qui utilisent le parc-relais habitent à moins de 3 km.
- > Un impact modeste sur la fréquentation des trains.



/ Ces politiques en faveur des parcs-relais génèrent aussi des effets négatifs.

- Occupation de terrains stratégiques
- Concurrence vis-à-vis des autres modes de rabattement vers les gares
- Hausse du trafic aux abords du parc-relais

- > Étudier la juste place du rabattement automobile vers les gares, en complémentarité des autres solutions de rabattement.
- > Une politique à coordonner avec une régulation du stationnement à l'échelle du quartier et des mesures de restriction de la circulation et du stationnement à destination.



P+R de Meyzieu ZI - ©M. Nebout



P+R de Saint-Etienne Chateaux - ©Le Progrès

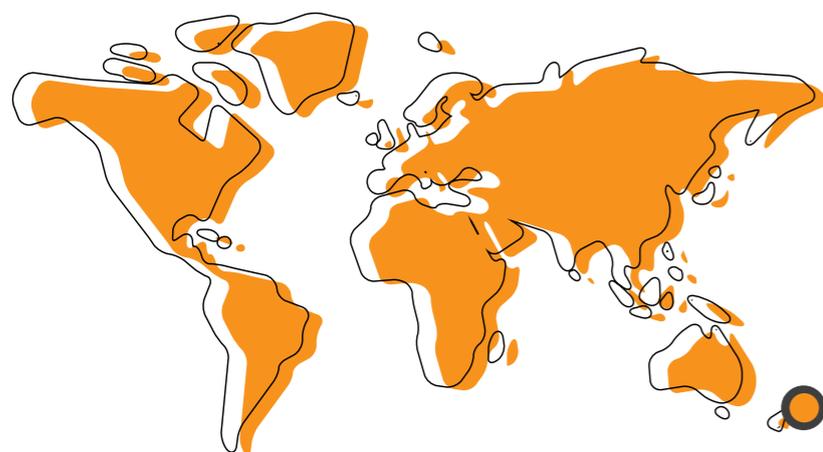
# / Quelles stratégies territoriales ?

## / En France

### / Peu d'exemples de politiques régionales ou métropolitaines en matière de parcs-relais

- En général, une offre de rabattement vers les gares mal identifiée, essentiellement gratuite et sans cohérence d'ensemble.
  - Des démarches régionales d'accompagnement des initiatives locales des communes et des EPCI, formalisant notamment des règles de co-financement.
- > Une des rares démarches de planification qui subsiste : Île-de-France.
- > Un schéma directeur des parcs-relais d'Île-de-France approuvé en 2006 qui vise à développer en priorité l'offre dans les secteurs les plus éloignés de l'agglomération.
- > Complété par un cahier de références, un guide d'aménagement et une labellisation des parcs-relais.
- > Des enquêtes d'usage qui montrent que la majorité des automobilistes qui utilisent le parc-relais habitent à moins de 3 km.
- > Un impact modeste sur la fréquentation des trains.

## / A l'étranger



Quelques exemples internationaux de démarches métropolitaines en faveur des parcs-relais abouties, principalement dans des pays anglo-saxons (États-Unis, Canada, Nouvelle-Zélande, Australie, Irlande).

### La Parc and Ride Strategy de Wellington (Nouvelle-Zélande)

Une déclinaison du plan régional des transports qui propose une vision à 30 ans de la politique d'investissement et de gestion des parcs-relais, dans une approche multimodale du rabattement vers les gares.

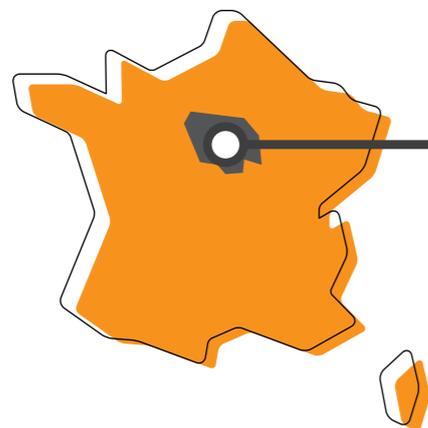
# / Quelle gouvernance ?



/ Par rapport aux parcs-relais des réseaux urbains (en général aménagés par les Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et gérés par les exploitants des transports urbains), **une gouvernance au cas par cas** et **une gestion «pragmatique»** des parcs-relais de gares.

## / Peu d'interventions directes des Régions

- Volonté de promouvoir une maîtrise d'ouvrage locale (commune ou EPCI).
- Une association de plus en plus régulière des intercommunalités pour favoriser une vision plus large et cohérente entre plusieurs gares.



En Île-de-France, dans le cas d'une maîtrise d'ouvrage communale, la subvention régionale est soumise à l'approbation du projet par l'intercommunalité.

## / Une exploitation qui se fait le plus souvent en régie

- Une délégation d'exploitation limitée par la capacité relativement réduite des parcs-relais et des tarifications faibles voire inexistantes.
  - Quelques exemples de délégation à des sociétés privées ou des sociétés d'économie mixte en Île-de-France.
- > Des équipements exploités par des structures dont le stationnement n'est pas le métier, ce qui tend à limiter les innovations en matière de gestion.

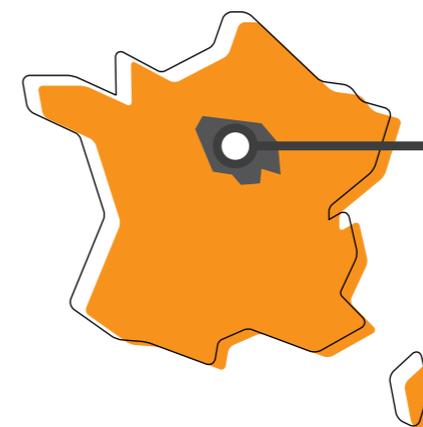
# / Quelles modalités de financement ?



/ Plusieurs régions françaises ont formalisé des dispositifs d'accompagnement des projets locaux qui comprennent un accompagnement technique et des règles de financement.

- **Des subventions régionales encadrées** (taux maximal, montant plafond, hors acquisitions foncières) et fondées sur différents critères (fréquentation de la gare, type de territoire, qualité de la desserte ferroviaire, conception en surface ou en ouvrage, nombre de places de stationnement voiture ou vélo).
- Des financements qui peuvent être soumis à une étude préalable (diagnostic des besoins et de l'intermodalité tous modes) et à une association effective de la région à tous les stades du projet.
- Essentiellement des subventions d'investissement.

## / En France



Seule l'Île-de-France attribue une subvention d'exploitation, dès lors que l'exploitant respecte le référentiel de service inscrit dans le label en matière de qualité de service et de fréquentation (plus de 80% de la fréquentation du parc par des abonnés Navigo).

## / A l'étranger



A Stuttgart (Allemagne), le **Verband Region Stuttgart** (collectivité qui regroupe 179 communes, compétente en matière d'organisation des transports) subventionne la construction et l'exploitation de parcs-relais (180€ par an et par place réservée aux usagers des transports en commun) en complément des aides de l'Etat fédéral et du Land.

# / Quels principes de conception ?



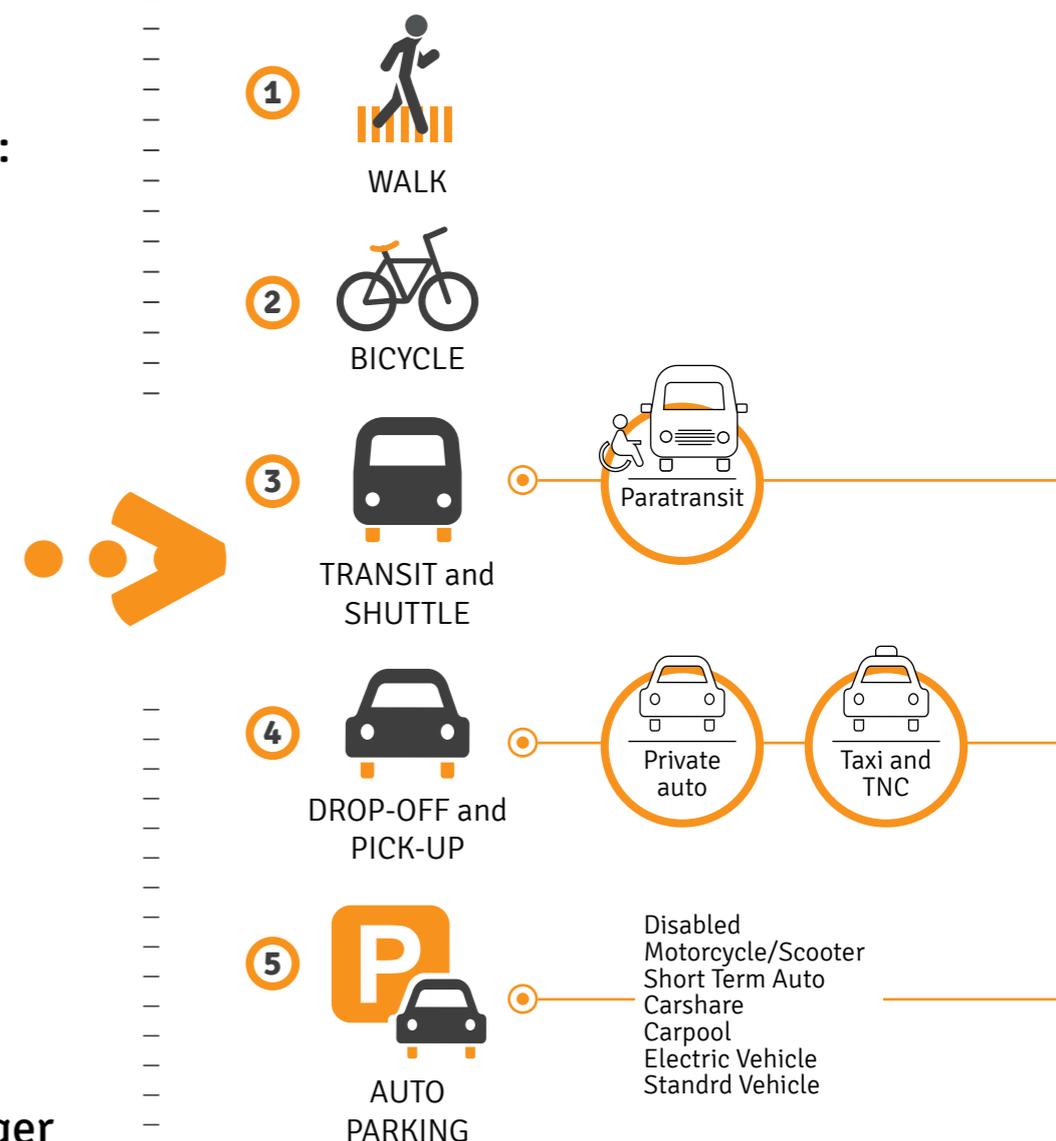
- Une **localisation** «en amont des zones de congestion».
  - > Le plus en amont possible pour améliorer le bilan environnemental des parcs-relais et ne pas immobiliser le foncier le plus stratégique.
- Un **dimensionnement** à prévoir en fonction de la vocation de la gare : offre de trains, place dans la ligne ou le réseau, aire d'attraction, contexte urbain, offres alternatives de rabattement existantes ou potentielles.
  - > Éviter les surcapacités néfastes à la fois fonctionnellement et économiquement.

- Un **aménagement** qui doit organiser et hiérarchiser la place des différents modes d'accès sans donner la priorité à la voiture.



- Des opportunités de **mutualisation** de stationnement à ne pas négliger avec certains équipements proches (salle de spectacle, équipement sportif, centre commercial, cinéma).

## / Priorisation d'accès aux quais selon les rabattements suivants :



Hiérarchisation des modes d'accès aux gares du BART à San Francisco (États-Unis) (source : BART).

# / Quelles offres et tarifs de stationnement ?

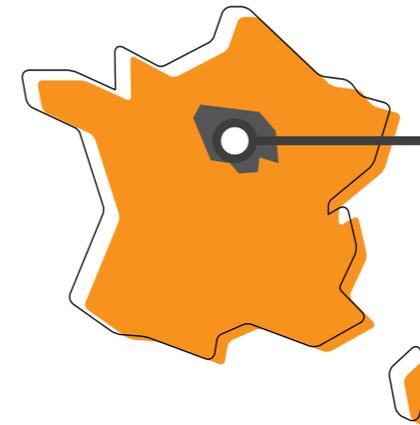
## / Une timide **diversification des offres** de stationnement

- Quelques expérimentations de places réservées au covoiturage.
- Un développement du stationnement vélo (boxes ou arceaux) qui reste encore limité quantitativement.

## / La question de la **tarification** du stationnement en parc-relais régionaux n'est abordée qu'en Ile-de-France et dans quelques grandes gares régionales

- Un outil destiné à réguler la demande et à réserver le stationnement aux usagers qui en ont le plus besoin.
- Une mesure qui oblige à réglementer le stationnement autour de la gare.

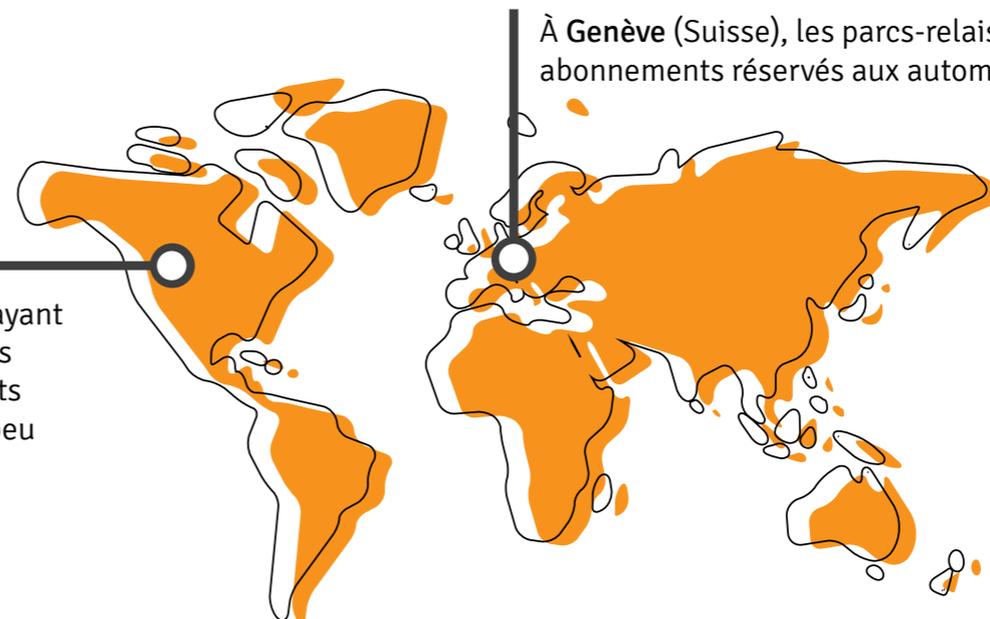
## / En France



Depuis 2012, **Île-de-France Mobilités** encadre les tarifs des parcs-relais labellisés pour préserver leur fonction initiale et favoriser leur utilisation par les usagers ne pouvant pas se rabattre autrement vers la gare.

## / A l'étranger

En 2009, **Calgary** (Canada) a rendu le stationnement payant dans tous ses parcs-relais : l'occupation des parcs-relais a diminué de moitié mais la fréquentation des transports est restée stable, puis l'usage des parcs-relais a peu à peu augmenté.



À **Genève** (Suisse), les parcs-relais sont payants avec des abonnements réservés aux automobilistes les plus éloignés.

# / Quelles évolutions à moyen et long terme ?

## / Un renforcement progressif de l'intégration des parcs-relais dans la planification

- Depuis la loi NOTRE de 2015, une planification des pôles d'échanges multimodaux (et donc indirectement des parcs-relais) à travers le SRADDET.
- > Mais une prise en compte qui semble lacunaire dans les SRADDET.
- Avec la LOM de 2019, vers un renforcement de la coordination de l'action des autorités organisatrices de la mobilité, notamment concernant les pôles d'échanges, sous la responsabilité de la Région.
- > À l'échelle des bassins de mobilité, des contrats opérationnels de mobilité pour rendre concrète la coopération entre les AOM, notamment pour la création, l'aménagement et la gestion des pôles d'échanges multimodaux.

## / Des difficultés pour imaginer les besoins futurs en matière de parcs-relais

- Des grandes tendances sociétales, environnementales, technologiques, aux conséquences encore méconnues pour les parcs-relais.
- Face aux incertitudes, un intérêt de concevoir le parc-relais de façon **légère et réversible**, pouvant à moyen terme laisser la place à une opération d'urbanisme permettant de développer la ville à proximité des gares ?
- > Les démarches de transit-oriented development nord-américaines comme exemples de transformation des parcs-relais en nouveaux quartiers urbains.



**David Dubois**  
**Emmanuel Perrin**  
**Cerema Centre-Est**  
[david.dubois@cerema.fr](mailto:david.dubois@cerema.fr)  
[emmanuel.perrin@cerema.fr](mailto:emmanuel.perrin@cerema.fr)

**Rachel Haab-Lab**  
**Amaury Ruillere**  
**Laurine Fortin**  
**SMT AML**  
[r.haabl原因@smaml.fr](mailto:r.haabl原因@smaml.fr)  
[a.ruillere@smaml.fr](mailto:a.ruillere@smaml.fr)

